ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achter Jahrgang

1868.

LEIPZIG,
DRUCK VON GIESECKE & DEVRIENT.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

1868.

I. Allgemeines. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten: 1. Technisches. 2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte: a. Vereinsgebiet. b. Ausland. — 3. Volkswirthschaftliches, Juristisches und Literatur.

NB. Die im officiellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, so weit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten. Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.

I. Allgemeines.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

(Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.)

1. Technisches.

2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a. Inland.

3. Volkswirthschaftliches etc.

a. Volkswirthsch. u. Juristisches.

b. Literatur.

N°. 1.

Erscheint
jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 3. Januar 1868. (Schluss der Nummer: 2. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Beim Jahreswechsel.

Das nun als ein abgeschlossener Zeitabschnitt hinter uns liegende Jahr 1867 ist für viele der Eisenbahnen Mittel-Europa's, welche den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bilden, ein überaus bedeutungsvolles gewesen.

Grossartig und gewaltig tritt gegenüber dem Kriegsjahre 1866 die Energie uns entgegen, mit welcher im Jahre 1867 (trotz des noch immer wuchernden Mangels an Vertrauen in den Bestand der gegenwärtigen politischen Verhältnisse) der weitere systematische Ausbau des Mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes in Angriff genommen worden ist, bei welchem die geraden Linien (welche unter dem früheren Mangel einer einheitlichen Leitung des Deutschen Verkehrswesens gar oft unnöthigerweise verlassen wurden), wie bei den Staats-Strassen der Römer immer mehr die Oberhand gewinnen.[1]

Namentlich der Oesterreichische Kaiserstaat, dessen Regierung nach Beendigung des vorjährigen Krieges noch vor Schluss des Jahres 1866 den bereits in 1864 publicirten Entwurf eines neuen umfassenden Oesterreichischen Eisenbahnnetzes im Principe feststellte, ist trotz der so schwierigen Geldverhältnisse, gegen welche der Staat anzukämpfen hat, mit wahrhaft jugendlicher Energie an die Ausführung grossartiger Bahnbauten gegangen und das Glück war den Muthigen hold. Nicht nur die alten grossen Eisenbahn-Compagnien waren in der Lage, längst gehegte Bahn-Projecte zur Ausführung zu bringen, selbst neu sich bildende Eisenbahn-Gesellschaften fanden, wenn auch unter Opfern, das Capital bereit, an ihren Unternehmungen sich in grossartigem Maasstabe zu betheiligen.

So wurde denn im Laufe des Jahres in Oesterreich nicht nur die so wichtige, dem Weltverkehr geradezu neue Bahnen eröffnende Brennerbahn, sowie Theile der Ungarischen und Böhmischen Nordbahnen und Teplitz-Dux dem Betriebe übergeben (zusammen $40,_{21}$ Meilen), sondern auch eine ganze Reihe wichtiger Bahnen neu in Angriff genommen, nämlich:

I. in den cislaitanischen Provinzen

A. Nördlich von der Donau.

1) Seitens der Staatseisenbahn Gesellschaft:
  a) Wien-Stadlau-Marchegg;
  b) Stadlau Butscheiner Mühle, welche Verbindungsbahnen die bisher getrennten nördlichen und südöstlichen Linien der genannten Gesellschaft vereinigen sollen.
2) Seitens der Kaiser Ferdinands Nordbahn:
  Brünn-Prerau mit Abzweigung nach Olmütz;
3) Seitens der Kaiser Franz Josephsbahn-Gesellschaft:
  Wien-Budweis-Pilsen;[2]
4) Seitens der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn-Gesellschaft: Schwadowitz-Königshain;
5) von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft:
  a) Bakov-Rumburg;
  b) Tannenberg-Bodenbach;
  c) Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf.
6) Seitens der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft: Oderberg-Teschen.

B. Südlich der Donau.

7) Seitens der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft die ins Leoben'er Kohlenlager führende Zweigbahn Bruck-Leoben.
8) Seitens der Kronprinz Rudolphsbahn-Gesellschaft:
  a) St. Valentin-Steyer; b) St. Michael-Villach; c) St. Veit-Klagenfurt; d) St. Michael-Leoben; e) Launsdorf-Mösel.

In Ungarn hat

9) die Oesterr. Südbahn-Gesellschaft die Strecke Kanizsa-Barcs in Bau genommen, und wurde
10) der Bau der Siebenbürger Eisenbahn (Arad-Carlsburg) mit erneutem Eifer fortgeführt.

Dazu kommen bald die umfangreichen Bahnprojecte, welche das neue selbstständige Ministerium Ungarns mit Hülfe der bereits abgeschlossenen Eisenbahn-Anleihe von wenigstens 40 Millionen Gulden in das Leben rufen will.[3]

Nicht minder wichtige und umfangreiche Eisenbahnbauten sind im Gebiete des Norddeutschen Bundes unter der Aegide Preussens in Angriff genommen worden, während zugleich ca. 131 Meilen (wovon ca. 88 M. auf Preussen fallen) Eisenbahnen dort eröffnet wurden. Im Bau begriffen oder doch gesichert waren in Preussen Ende 1867 folgende Linien:

I. in den westlichen Provinzen.

1) Die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft baut Osnabrück Bremen-Hamburg, Theile der Paris-Hamburger Eisenbahn.
2) Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft baut
  a) Call-Trier;
  b) die Rechtsrheinische Eisenbahn von Ehrenbreitstein nach Trier mit Abzweigung nach Bonn;
  c) Neuss-Düren;
  d) Zweigbahn vom Bahnhof Stolberg an dem Etablissement der Spiegelmanufactur am Schnorrenfeld entlang bis zum Binsfelder Hammer.
3) Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft:

[1] Eröffnet wurden im Vereinsgebiete während des Jahres 1867 $162,_{17}$ Meilen.

[2] Daran schliessen sich die dem Reichstag am Schlusse des Jahres zur Genehmigung vorgelegten wichtigen Projecte der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn-Gesellschaft und der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft.

[3] Siehe Jahrg. 1867, No. 45.

a) Opladen-Köln;
b) Rittershausen-Lennep-Remscheid;
c) Erkelens-Jülich-Düren mit Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Revier;
d) Düsseldorf-Neuss mit fester Rheinbrücke bei Hamm;
e) Dahlhausen-Laer;
f) Bochum-Riemker Zweigbahn;
g) die Ruhrthalbahn (von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig, Werden im Ruhrthal aufwärts über Schwerte, Arnsberg, Meschede event. bis Cassel, sowie von Kettwig bis Mülheim a. d. Ruhr.

4) Der Staat baut
a) Saarbrücken-Saargemünd;
b) Fulda-Wächtersbach u. Elm-Gemünden.
c) 2 Zweigbahnen im Nassauischen.

5) In Thüringen wird gebaut
a) Gotha-Leinefelde von der Thüringischen E.-Ges.
b) Nordhausen gegen Northeim von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.
c) Nordhausen-Erfurt.

6) Die Bahnbauten in Schleswig:
a) Rothenkrug-Apenrade.
b) Eggebeek-Jübeck-Schleswig-Klosterkrug mit Verbindungsbahn Jübeck-Sollbrück.

II. in den östlichen Provinzen wird gebaut:]

7) Berlin-Lehrte mit Zweigb. nach Uelzen von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft;
8) Cöslin-Danzig von der Berlin-Stettiner
9) Guben u. Frankfurt-Posen von der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft.
10) Posen-Bartenstein-Insterburg mit Zweigbahn nach Thorn u. Schneidemühl-Dirschau Seitens des Staats, welcher durch diese Bauten drei ziemlich parallel laufende Linien nach seiner östlichen Grenze hin erhält.
11) Rastenburg-Lyck Seitens der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft;
12) Die Rechte-Oderuferbahn Seitens der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft;
13) Liegnitz-Glogau-Rothenburg Seitens der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft etc.

Neben Preussen ist Sachsen und Oldenburg, welches letztere seine erste Bahn in 1867 eröffnete, am rührigsten mit Eisenbahnbauten in Norddeutschland beschäftigt.

Auch Süddeutschland dehnt mit Energie sein Bahnnetz aus. Bayern baut nicht nur an der Abkürzungslinie der Routen Hof und Frankfurt a. M.-München (München-Ingolstadt-Pleinfeld bzw. Gunzenhausen, von welcher die Strecke München-Ingolstadt eröffnet wurde) und hat die Linie München-Braunau-(Neumarkt), welche den Weg nach Wien bedeutend abkürzt, neuerdings in Bau genommen; der rührige Handelsminister will, wie er den Kammern bereits zugesichert hat, ein umfassendes neues Bahnnetz vorlegen und concessionirte vor Kurzem wichtige Bahnen in der Rhein-Pfalz, während Württemberg und Baden an ihren umfassenden Bahnnetzen, welche bereits seit einigen Jahren in Angriff genommen wurden, rüstig weiter arbeiten.

Hinsichtlich der nicht zum frühern Deutschen Bundesgebiet gehörigen Theilen des Vereinsgebiets ist der grossartigen Bahnbauten zu gedenken, welche von der dem Verein neu zugetretenen Gesellschaft der Niederländischen Staats-Eisenbahnen bzw. vom Niederländischen Staate ausgeführt werden, über welche wir demnächst eine eingehende Mittheilung der Direction jener Bahn zu bringen hoffen dürfen.

Von dieser Rührigkeit im Eisenbahnbau der Bahnverwaltungen Mittel-Europa's wird bereits das neu angebrochene Jahr so Gott will glänzende Resultate schauen, indem eine grosse Anzahl wichtiger Bahneröffnungen bevorsteht, deren Reigen bereits am ersten Tage des Jahres begann[4] und über welche wir eine detaillirte Mittheilung (sowie überhaupt über die im Jahre 1868 in Bau begriffenen Vereins-Bahnen) uns vorbehalten.

Mit einigen Worten wenigstens wollen wir an dieser Stelle der organisatorischen Thätigkeit, welche der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in seiner diesjährigen Generalversammlung entfaltete, gedenken, wenn wir auch erst kürzlich die definitiven Erklärungen der Vereins-Bahnverwaltungen über die in Mainz gefassten Beschlüsse mittheilten. Während der Mainzer Beschluss den Verein zu einem mehr internationalen zu machen[5], nicht die nöthige einstimmige Genehmigung erhalten hat, sind die wichtigen neuen technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Vereinsbahnen in fast allen Puncten allseitig genehmigt worden, und die Einführung einer gleichmässigen Statistik der Güterbewegung auf den Vereinsbahnen sowie eines neuen Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung Seitens der Vereinsbahnen wenigstens in dem Kreise der meisten Vereins-Bahnverwaltungen zur Ausführung gebracht werden.

Am 1. Januar 1868 umfasste das Vereins-Netz $3165{,}_{73}$ Mln., wie eine uns bei Schluss des Blattes zugehende Mittheilung der geschäftsführenden Direction darlegt.

Die Betriebs-Resultate der Vereins-Bahnen waren, wie aus der in vorliegender Nummer publicirten Uebersicht derselben bis Ende November ersichtlich ist, wenigstens in Oesterreich glänzend, so glänzend, dass sie einen sehr günstigen Einfluss selbst auf die Oesterreichischen Finanzen im Allgemeinen ausübten. Die grossartigen Getreide-Transporte, welche in Folge der Missernte im Westen Europa's aus den südöstlichen Kornkammern unseres Welttheils (aus Ungarn namentlich) durch Süddeutschland nach dem Rheine, Belgien und Frankreich, sowie über Oderberg und Breslau nach Stettin zum Export nach Scandinavien und Grossbritannien verführt wurden, haben nicht wenig zu diesem erfreulichen Resultate beigetragen, wogegen die ausnahmsweise schlechten Ernten in den östlichen Provinzen Preussens und in Galizien den Schlesischen Bahnen und der Preussischen Ostbahn, wie es scheint, Verluste bereiteten.

Der Personenverkehr zeigte bei denjenigen Bahnen, welche aus den massenhaften Truppen-Transporten des Jahres 1866 aussergewöhnliche Einnahmen gehabt hatten, wie z. B. die Schlesischen Bahnen und die Oesterr. Südbahn, selbstverständlich erhebliche Minder-Einnahmen gegen jenes Vorjahr, während die Bahnen, über welche vorzugsweise der Strom von Reisenden zur Pariser Welt-Ausstellung ging, aus der Personen-Beförderung der betreffenden Monate vorzügliche Resultate erzielten, wie namentlich die Rheinische Bahn.

Nicht nur in dieser Richtung haben wir noch zum Schluss der Pariser Welt-Ausstellung zu gedenken, wohl des bedeutungsvollsten Ereignisses des Jahres 1867; wir haben derselben namentlich noch insofern zu erwähnen, als dieselbe ein Gesammtbild von der gegenwärtigen Entwickelung, von dem gegenwärtigen Stande des Verkehrswesens nicht nur in Frankreich und Europa, sondern auf unserer Erde überhaupt in vielen Richtungen bot.[6]

Sowohl die Erfindungen und Verbesserungen in der Technik des Verkehrswesens, als auch die räumlichen Fortschritte der modernen Verkehrsmittel verkörperten sich hier auf die anschaulichste Weise für den Beschauer. Die ausgestellten, in diesen Blättern genau beschriebenen Locomotiven, von denen die eine die 2000ste, die andere die 2012te des Erbauers war, während eine dritte mit den ebenfalls (sammt den Schienen) der Bahn ausgestellten Waggons die Bestimmung hatte, den Mont Cenis zu übersteigen, wie die umfangreichen Eisenbahn-Karten und statistischen Broschüren aus den in fernen Welttheilen gelegenen Colonien; die grosse Karte des Europäischen Telegraphen-Netzes, welche das tausendfach verschlungene Europäische Telegraphen-Netz zur Anschauung brachte, neben einem plastischen — bis in die kleinsten Theile gehenden — Gerippe des Französischen Telegraphen-Netzes; die grossartige plastische Darstellung des zwei Weltmeere verbindenden Suez-Canals, neben den Hunderten von interessanten Schiffsmodellen, welche die Entwickelung des Schiffsbaues bis zu den neuesten Schraubenschiffen und Monitors anschaulich vorführte; das Modell

[4] Siehe S. 3 dieser Nummer.

[5] Ausländische Bahnverwaltungen sollten danach wenigstens mit einer Majorität von $^3/_4$ der in der General-Versammlung vertretenen Stimmen in den Verein aufgenommen werden können, während bis jetzt Einstimmigkeit aller Vereins-Mitglieder erforderlich ist.

[6] Wir verweisen auf den sehr interessanten officiellen Ausstellungs-Bericht, herausgegeben durch das k. k. österr. Central-Comité: 2. Lieferung, Verkehrsmittel auf der Welt-Ausstellung zu Paris im Jahre 1867, auf welche wir in einer der nächsten Nummern noch specieller eingehen werden.

der alten „Royal Mail", welche mit einer Schnelligkeit von höchstens 15 Kilometer in der Stunde dahin kroch, verglichen mit dem daneben aufgestellten Modell des modernen Eisenbahn-Postwagens, der bei Expresszügen während des schnellsten Fahrens in den Stationen die Postpackete automatisch aufgibt, resp. abnimmt und 72 Kilometer stündlich vorwärts fliegt;[7] sie alle bildeten Glieder in der grossen Kette von Gegenständen, welche den Beschauer mit Freude und Stolz erfüllen musste über den gegenwärtigen Stand des jetzigen Verkehrswesens.

Möchte doch dieses grossartige Friedensfest, welches wir im verflossenen Jahre mit feierten, ein Pfand sein, für die weitere friedliche Entwickelung der Nationen Europa's. —!

[7] Siehe den officiellen Ausstellungs-Bericht S. 2.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte und Bau.

Märkische Nordbahn. Soeben geht uns das Programm der genannten Bahn zu, welche an Stelle der aufgegebenen Berlin-Neubrandenburger Bahn treten und zunächst von Berlin nach Ruppin gebaut werden soll mit einer Abzweigung nach Strelitz-Neubrandenburg. Wir behalten uns vor, in nächster Nummer ausführlich auf dieses Project zurückzukommen.

Nordhausen-Erfurt. Die Erd- und Felsarbeiten dieser Strecke gehen trotz der ungünstigen Jahreszeit rüstig vorwärts, da meistens mit Hülfsbahnen und binnen einigen Wochen schon mit Locomotiven gearbeitet wird; die Brückenbauten, selbstredend jetzt eingestellt, waren vor Eintritt des Winters schon so weit gefördert, dass deren Vollendung bis zum Juli zu erwarten steht. — Der Bahnhof in Erfurt wird, ganz dem ersten Entwurfe entsprechend, mit dem der Magdeburg-Erfurter Linie im zweiten Festungsrayon am Krämpfer Thor bei Erfurt angelegt, dagegen ist die Lage des Güterbahnhofes bei Nordhausen noch nicht ganz genau bestimmt. — Bei dieser Gelegenheit wollen wir es im Interesse der Actionäre und Unternehmer der Bahn nicht unterlassen mitzutheilen, dass laut Aeusserungen des Vorsitzenden des Verwaltungsraths und Mittheilungen vom Chef der General-Entreprise die von den Bankhäusern Mendelsohn, Bleichröder und Plaut angekündigte Emission von 625 000 Thlr. Stammactien jener Bahn nicht etwa in einem Mehrbedarf der Gesellschaft begründet ist, überhaupt gar keine neue Emission war, sondern in dem betreffenden Inserat nur unzutreffend als solche bezeichnet war. Der Sachverhalt ist der, dass die Fürstl. Schwarzburg. Regierung ihre 625 000 Thaler Stammactien an jene Baukhäuser für fest verkauft hat und solche mit dem genannten Inserate das Publicum zur Theilnahme an ihrem Geschäft aufforderten.

Bayerische Staatsbahnen. (München-Braunau). Seitens der Bayerischen Regierung ist dem Fabricanten v. Cramer-Klett in Nürnberg der Bau der München-Braunauer Eisenbahn übertragen worden.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. In Folge einer vom Vertreter der Stadt Fiume unterm 13. November an das Ungar. (Communications-) Ministerium gestellten Interpellation worin gerügt wurde, dass in dem Eisenbahn-Gesetzentwurf des genannten Ministeriums, betreffend die vorgenannte Bahn, mehr das Interesse Triest's und der Südbahn als das Interesse Fiume's, berücksichtigt sei, insofern die nach Fiume zu bauende Bahn in mehrere von einander unabhängige Sectionen zerstückelt werde etc., erklärte der Minister Graf Mikló, dass es entschiedene Absicht der Regierung sei, die Vorarbeiten zur Ermittlung der technisch besten und möglichst billigen Richtung der Carlstadt-Fiumaner Linie auf Regierungskosten vornehmen zu lassen. Ferner habe die Regierung, um die Ausführung der Bauten bei dem gesammten Unternehmen zu beschleunigen, es für nothwendig befunden, dass an den Puncten, von deren Ausbau die Arbeiten auf der ganzen Linie bedingt sind, wie z. B. an den dort häufig vorkommenden Tunnels und Brückenpfeilern, die Arbeiten noch vor Beendigung der übrigen Vorarbeiten begonnen und fortgesetzt werden sollten. Endlich sei es Absicht der Regierung, nach Feststellung der zweckmässigsten Richtung und des Kostenüberschlages den Ausbau und den Betrieb — falls der Regierung Offerten, die dem Interesse des Landes und des Aerars entsprechen, gemacht werden — an solche Offerenten im Concessionswege zu überlassen. Die Regierung werde bezüglich der Alföld-Fiumaner Eisenbahn auf die Herstellung eines die Ertragsfähigkeit derselben möglichst sicherstellenden selbstständigen und von jeder Concurrenzlinie unabhängigen Betriebes vorzüglich bedacht sein. Die Erdarbeiten sollten derart hergestellt werden, dass im Nothfalle sofort ein zweites Geleise angebracht werden könne, — und dass also die Tunnels und Brückenpfeiler jetzt gleich mit Rücksicht auf Doppelgeleise gebaut würden. Die Ueberbrückung der Donau solle bei Bézdan oder Erdöd geschehen.

Eisenbahn-Betrieb.

*__Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn__ ist laut off. Bekanntmachung vom 28. Decbr. 1867 am 31. dess. Mts. auf ihrer ganzen Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben worden und verkehren täglich drei Züge in jeder Richtung, welche 8_{35} Mgs., 4 Nm. u. 7 U. Abs. von Berlin, in umgekehrter Richtung von Görlitz 5_{45} Mgs., 2_{7} Nchm. und 7_{12} Abs. abgehen und um 1_{41} Nchm. 9_{45} Abs. und 9_{4} Mgs. in Görlitz, resp. um 10_{58} Vrm., 6_{50} Abs. und 8_{28} in Berlin eintreffen. Die Direction macht noch besonders darauf aufmerksam, dass ausser den gewöhnlichen Fahrbillets von und nach allen Stationen der Bahn Tagesbillets mit dreitägiger Gültigkeit, zur Hin- und Rückfahrt berechtigend, zu anderthalbfachem Preise der Einzel-Billets, und Sonntagsbillets mit eintägiger Gültigkeit, zur Hin- und Rückfahrt am Tage der Lösung berechtigend, zum gewöhnlichen Preise der Einzel-Billets verkauft werden.

*__Rheinische Eisenbahn.__ Am 1. d. M. ist die bereits im vorigen Monate für den Güterverkehr eröffnete, 1_{25} Meilen lange Strecke Essen-Wattenscheid (Fortsetzung der Bahn Osterrath-Essen) für den Personenverkehr, sowie die 3_{04} Meilen lange Strecke Kempen-Venlo mit den Zwischenstationen Grefrath, Lobberich und Kaldenkirchen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Auf der Bahn Osterrath-Essen-Wattenscheid verkehren täglich 5 Züge, auf der Linie Kempen-Venlo täglich 3 Züge in jeder Richtung.

*__Niederländische Staatsbahnen.__ Nach Mittheilung der Direction sind am 1. Januar die Strecken Enschede-Preuss. Grenze bei Glanerbrug 6_{5} Kil. und Boxtel-Vught 8_{3} Kil. eröffnet worden während am 1. Februar die Strecke Meppel-Heerenveen in Betrieb gesetzt werden soll.

*__Sächsische östliche Staatseisenbahnen.__ Die Zittau-Grossschönauer Staatsbahn ist am 2. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Siehe auch off. Bekm. und Fahrplan S. 7.

*__Niederschlesische Zweigbahn.__ Am 1. Januar d. J. ist ein neuer Tarif (an Stelle desjenigen vom 1. Januar 1865) in Kraft getreten. Siehe off. Bekm. S. 7.

Oesterreichische Eisenbahnen. (Betriebsstörungen.) Der am 20. Decbr. Abends eingetretene starke Schneesturm hat wie das Oesterr. C.-Bl. berichtet in Folge bedeutender Verwehungen der Bahnen den Verkehr der Personen- und Lastzüge auf vielen Linien gehemmt und streckenweise unmöglich gemacht. Die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn kündigte am 21. Decbr. an, dass die Einleitung der Personen- und Eilzüge nach den verschiedenen Richtungen von den einlaufenden Nachrichten abhängig gemacht werden müsse. Der regelmässige Verkehr wurde gegen Norden erst am 23. und gegen Marchegg am 25. dess. Mts. wieder möglich. Auf den Linien der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft war die Strecke Wien-Neu-Szöny und jene von Marchegg gegen Pest unfahrbar geworden und blieb in den genannten Strecken der Verkehr aller Züge bis zum 24. eingestellt. Wegen der in den Stationen aufgehäuften Schneemassen werden in der Zeit vom 27. Decbr. bis incl. 5. Jänner zwischen Wien und Pest keine Eilzüge abgefertigt. Auf der Südbahn konnten zwischen Mödling-Laxenburg, Neustadt-Kanizsa-Pragerhof-Ofen und Uj-Szöny-Stuhlweissenburg keine Züge verkehren und mussten auch in der Strecke Wr.-Neustadt mehrere Züge bis auf Weiteres unterbleiben. Dagegen wurde mit dem um 9 Uhr 30 Min. Abends von Wien abgehenden Postzug während dieser Periode auch in den Stationen Hetzendorf, Atzgersdorf und Brunn angehalten. Auf den Ungar. Linien war der Verkehr zwischen 3. und 9. Decbr. während 6 Tagen vollkommen unterbrochen. Die Freimachung der Bahnstrecken Ofen-Alba-Szöny und Ofen-Alba-Kanizsa wurde mit allen zu Gebote stehenden Kräften betrieben, doch war nicht Aussicht vorhanden, dass die Bahn vor dem 28. December fahrbar sein werde. Die Aufnahme von Frachten und Eilgütern musste demzufolge auch bis auf Weiteres eingestellt bleiben. — Am 24. Decbr. waren in Ungarn folgende Strecken für den Personenverkehr mit Ausschluss der Eilzüge frei: Pest-Pressburg, Pest-Bázias, Pest-Arad, Pest-Grosswardein, Pest-Nyiregyháza und Raab-Wien. Auf der Theissbahn waren am 23. Dec. die Schneeverwehungen in der

Strecke Nyiregyháza-Tokaj beseitigt; am 24. wurde jedoch die Bahn zwischen Nyiregyháza und Miskolcz neuerdings verweht und unfahrbar. Es konnten daher Personen und Sachen einerseits nur zwischen Czegléd und Nyiregyháza, andererseits zwischen Miskolcz und Kaschau befördert werden. Auch aus Tirol sind Nachrichten über Störungen des Verkehres auf der Brennerbahn eingelangt. Dort fand jedoch schon am 15. Decbr. eine Unterbrechung des Verkehres in der Strecke zwischen Gries und Brenner statt, wo die Bahn bei Klamm in Folge einer bedeutenden Schneewehe, wie eine solche an dieser Stelle nie zuvor beobachtet worden ist, unfahrbar geworden war.

Oesterreichische Staatsbahn. Die Direction hat unterm 25. December folgende Erklärung erlassen: „Anlässlich des aussergewöhnlichen Andranges von Frachtsendungen aller Art, der eingetretenen ungünstigen Jahreszeit und der hierdurch hervorgerufenen Verkehrsschwierigkeiten, sieht sich die Generaldirection der Oesterreichisch-Französischen Staatsbahn genöthigt, die Lieferzeit für Frachten bis auf Weiteres zu sistiren. Diese Sistirung erstreckt sich nicht blos auf die allgemeine Lieferzeit, sondern auch auf alle seinerzeit speciell zugestandenen Lieferzeiten im internen und im Auslandsverkehr. Ungeachtet dieser Maassregel, welche die Generaldirection so lange als nur möglich hintanzuhalten bestrebt war, wird man alle Mittel aufbieten, damit die Beförderung der Frachtgüter mit der thunlichsten Beschleunigung stattfinde.“ — In Folge dessen machen auch die Directionen der Berlin-Hamburger und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn bekannt, dass die Lieferfristen für nach Oesterreichischen Stationen bestimmte Güter bis auf Weiteres aufgehoben sind.

Brennerbahn. Ueber den Zustand des baufällig gewordenen Mühlthaler Tunnels, welcher vom Inspector der k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen Ritter v. Millesi in Begleitung des Leiters der Bau-Inspection der Brennerbahn Sections-Ingenieur Hellwag inspicirt wurde, erfährt das Oesterr. Centralblatt Folgendes: Schon bei der Anfangs August d. J. vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung der Brennerbahn war die Nothwendigkeit erkannt worden, einem bei diesem Objecte eingetretenen Seitenschube zu begegnen. Vor ungefähr drei Wochen vermehrte sich das Moment des lateralen Schubes und die Bauleitung sah sich veranlasst, durch unverzügliche Vermehrung der das Gewölbe unterstützenden Holzgestelle auf die ganze Ausdehnung der beschädigten Stelle in der Länge von 320 Fuss sowie durch gleichzeitige Entlastung der in Bewegung gerathenen Schale Abhilfe zu treffen und dadurch auch eine Gefährdung des Verkehres hintanzuhalten. Durch diese Vorkehrungen wurde die seitliche Bewegung bisher auf ein Dritttheil des früher beobachteten Fortschrittes vermindert und hat durch Fortsetzung dieser Arbeiten die Bewegung bereits ganz aufgehört. Die definitiven Versicherungs-Arbeiten, bestehend in der Auswechslung der beschädigten Ausmauerung werden nun vorgenommen und man beabsichtigt hierbei den festesten Granit und Gneisstein in Anwendung zu bringen. Zur Sicherheit des Verkehres sind alle erforderlichen Maassregeln getroffen worden. Bei der Baustelle hat man einen Telegraphen-Apparat aufgestellt, welcher mit den beiden nächsten Stationen in Verbindung steht. Im Tunnel Schürfes, bei welchem die technisch-politische Commission eine Alterirung der Stabilität wahrgenommen hatte und bei welchem die Verbesserungs Arbeiten schon weit vorgeschritten sind, hat keine weitere Bewegung stattgefunden und wird die Auswechselung der beschädigten Theile der Ausmauerung unter Beobachtung der gewöhnlichen Vorsichtsmassregeln betrieben.

***Württembergische Staatsbahnen.** (October-Einnahmen.)

	Meilen	Beförderte wurden Personen	Güter Zoll-Ctr.	* Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1867 Octbr.	87,6	532 453	1 966 199	312 416 fl.	573 289 fl.	885 705 fl.
1866 Octbr.	77,5	525 040	2 032 824	318 156 „	621 975 „	940 131 „
1867	+10,1	+7 413	—66 625	—5 740 „	—48 686 „	—54 426 „

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Der bisherige Eisenbahn-Secretär Kraefft ist zum Kgl. Ober-Güterverwalter der Hessischen Nordbahn, der Baumeister Suche zu Stettin zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Oberschlesischen Eisenbahn zu Beuthen angestellt worden.

Ausland.

D. — **Russland.** (Finnländische Eisenbahn). Die officielle Zeitung des Landes meldet jetzt die Bestätigung der St. Petersburg-Helsingforser Eisenbahn. Von Finnländischer Seite wurde eine schmalspurige Bahn gewünscht; aus strategischen Gründen ist aber die Spurweite der Russischen Bahnen adoptirt worden. Dafür hat die Russische Krone die Hälfte der Herstellungskosten, welche 20 Millionen Finnländische Mark betragen, übernommen, d. h. geschenkt. Der Bau wird im Jahre 1868 beginnen.

D. — **Russland.** (Poti-Tiflis.) Einer umfangreichen Darstellung über die Verhältnisse und Aussichten der Poti-Tiflis-Eisenbahn, welche mit Rücksicht auf die eben stattfindende Subscription auf die Prioritäten der Bahn veröffentlicht worden ist, entnehmen wir folgende Data: Die Eisenbahn von Poti nach Tiflis bildet die erste Station der Transkaukasischen Bahnen. Der Hafen von Poti, der Ausgangspunct dieses neuen Eisenbahnnetzes, war seit langer Zeit Gegenstand der ungetheilten Aufmerksamkeit Seitens der Regierung, welche den Werth, den es für sie hat, diesen Hafen zu heben, einsah, und sind zu diesem Zweck grossartige Werke theils in Ausführung, theils sollen sie demnächst in Angriff genommen werden. Regelmässige Dampfschiffs-Verbindungen Seitens der Grossen Russischen Gesellschaft und der Compagnie des Messageries Impériales sind daselbst organisirt, und binnen Kurzem, zumal, sobald die Eisenbahn fertig ist, wird dieser Hafen das benachbarte Trapezunt und Batum überflügelt haben. Die Bahn durchschneidet Koutais und die reichen Ebenen des Schwarzen und Kaspischen Meeres bis nach Tiflis. Die Bevölkerung dieser Gegenden übersteigt drei Millionen Seelen und der Reichthum an Producten ist sehr beträchtlich; Bauholz, Erze, Steinkohlen, Baumwolle, Getreide, Seide sind daselbst die Objecte eines bedeutenden Austausches und Transportes. Die Bahn von Tiflis ist berufen, ausser den Landes-Producten den Transport der Waaren zu übermitteln, welche die zahlreichen Karawanen aus Persien und Indien anbringen und von welchen Waaren Tiflis der Hauptstapelplatz ist; demnach kann man sich einen Begriff von dem ausgebreiteten Verkehre machen, der für diese Bahn in Aussicht steht. Nach Volleudung der Bahn von Tiflis bis Baku, dem zweitbedeutendsten Hafen des Kaspischen Meeres, wird der ganze Verkehr vom Kaspischen zum Schwarzen Meere durch diese Bahn vermittelt werden, zumal, sobald diese Bahn mit den Indischen Eisenbahnen verbunden sein wird. Der strategischen Vortheile wegen ist der Bau dieser Bahn für Russland von der grössten Wichtigkeit und ist Tiflis, Hauptstadt von Georgien, mit 150 000 Einwohnern, grösstentheils Kaufleuten, der Mittelpunct dieser Linien. Durch diesen Weg wird der Europäische Handel einen beträchtlichen Absatz seiner Manufacturwaaren finden und im Austausch dagegen die zahlreichen und verschiedenartigen Naturerzeugnisse dieser Gegenden, welche bis jetzt in so geringem Maasse exploitirt sind, dem Verkehre zuführen. — Die eben jetzt zur Subscription gelangenden Obligationen erfreuen sich der sofort eingetretenen Zinsgarantie der Regierung, welche bis zur vollständigen Tilgung der Obligationen fortdauert. Für die Aufnahme derselben am Geldmarkte ist überdem wohl auch der Punct von Bedeutung, dass sie in der Form den Wünschen der Börsen überaus angepasst sind, wie ja namentlich die 1000 Fl.-Apoints derartiger Papiere sich in Amsterdam der grössten Beliebtheit erfreuen.

Orel-Witebsk. Seit dem Mai d. J. arbeiten 30000 Menschen an der Orel-Witebsker Bahn. Diese 485 Werst lange Bahn umfasst folgende 4 Theile:

1) die Witebsk-Smolensker Bahn, 126 Werst lang;
2) die Smolensk-Roslawer Bahn, 109 Werst lang;
3) die Roslaw-Briansker Bahn, 125 Werst lang, und
4) die Briansk-Oreler Bahn, 125 Werst lang.

Die genannten Strecken hofft man bis zum nächsten Herbste zu beendigen. Schienen und Brückenmaterial, Locomotiven und die Wagen kommen aus England. Nur ein kleiner Theil der Brücken wird aus Belgien bezogen. Ein Theil der Schienen ist bereits in Riga, ja schon in Witebsk angekommen.

Russland. Die Eröffnung der Eisenbahn von Rjäschk nach Morschansk hat am 10. December stattgefunden.

Russische Eisenbahnen. Nach der „Russ. Correspondenz“ beträgt nach dem Rechenschaftsbericht des Ministers der Wege-Communicationen die Zahl der im Jahre 1865 dem Verkehr übergebenen Eisenbahnlinien 11. Drei davon sind auf Kosten des Staates gebaut 1) die von St. Petersburg nach Moskau, 2) die von Gruschewki an den Don, 3) die von Odessa nach Balta; acht auf Kosten von Privatunternehmern, und zwar folgende: die St. Petersburg-Warschauer, die Moskau-Nischnier, die Riga-Dünaburger, die Moskau-Rjäsaner, die Don-Wolgaer, die Zarskoje-Seloer, die Peterhofer und die Moskau-Jaroslawer. Die drei letztgenannten sind nicht vom Staate garantirt. (Helsingfors-Tavastehus, Warschau-Wien und Warschau-Bromberg sind dabei nicht berücksichtigt.)

Technisches.

K. — **Das Petroleum als Schmiermaterial für Maschinen.** Es erscheinen seit kurzer Zeit Schmieröle auf dem Markte zu New-York, welche sowohl ihrer Billigkeit wegen (ihr Preis ist 1$^1/_3$ bis 1$^3/_4$ Dollar in Papier pro Gallon), als wegen ihrer Güte gegenwärtig sehr gesucht sind. In ihrem specifischen Gewichte schwanken sie zwischen $0_{,869}$ bis $0_{,890}$; sie sind im durchfallenden Lichte durchsichtig und von verschiedener Farbe, welche bei der theuersten Sorte die des Kerosins und bei den billigeren röthlich und braun ist. Jedoch zeigen sie alle die dem Steinöl eigenthümliche bläuliche Fluorescenz. Es sind diese Oele auch weiter nichts, als filtrirtes, rohes Petroleum, dessen flüchtigere Bestandtheile bei dem Siedepunct des Wassers abgedampft wurden und welches theilweise mit einem geringen Procentsatz pflanzlicher oder thierischer Oele gemischt ist. Da der Verfasser Gelegenheit hatte, die Eigenthümlichkeit dieser Oele durch längere Zeit hindurch kennen zu lernen, so will er, was practisch wichtig ist, hier anführen, und hofft, dass hierdurch in Europa Versuche zu ihrer Anwendung hervorgerufen werden.

1) Sie gefrieren bei keiner in New-York beobachteten Temperatur;

2) sie greifen die Maschinentheile nicht an, wie dies die animalischen und vegetabilischen Oele thun, weil sie keine fetten Säuren enthalten;

3) sie trocknen niemals ein, sondern bleiben stets flüssig;

4) sie sind, da sie nicht naphtalinhaltig sind, den Augen nicht nachtheilig, wie es die aus dem Steinkohlentheer destillirten Paraffinöle sind;

5) wenn wollene oder baumwollene Lappen mit ihnen getränkt sind, so fangen diese unter keinerlei Umständen freiwillig Feuer, wie dies zuweilen und nicht selten der Fall ist, wenn Lappen mit pflanzlichen oder thierischen Oelen imprägnirt sind und in Haufen liegen;

6) sie enthalten keine erdigen Beimengungen, wie das rohe Petroleum, welches hier und da als Schmiermaterial verwendet wird;

7) sie sind gleich anwendbar, sowohl für die feinsten, wie für die gröbsten Maschinen und für jede Schnelligkeit der Bewegung.

Die Filtration des Petroleums geschieht durch Knochenkohle, zum Theil in einfachen, mit durchlöchertem Boden versehenen Cylindern von Eisenblech, zum Theil jedoch in sehr sinnreich construirten Apparaten und dann in aufwärtsgehender Richtung. Apparate letzterer Art sind die von Vanderweyde und Gennembre-Hubert. Je länger das Petroleum mit der Kohle in Berührung bleibt, desto heller wird es. Diese wird, sobald sie das Oel nicht mehr klar durchlässt, durch frische ersetzt, vollends abtropfen gelassen und dann ausgebrannt. Man verwendet hauptsächlich die schweren Oele aus Westvirginien zur Filtration. (Dingler's polyt. Journal 183. Bd. S. 146.)

K. — **Vorrichtung zum Controliren des Signalapparats von W. H. Preece.** In der letzten Zeit haben auf verschiedenen Englischen Eisenbahnen, bei welchen man zum Reguliren der Abfahrtszeiten für die Züge das sogenannte „Blocksystem" von W. H. Preece, Telegraphen-Ingenieur bei der South-Western-Railway, anwendet, mehrere Zusammenstösse von Wagenzügen dadurch stattgefunden, dass Telegraphenbeamte gedankenlos das Signal „Bahn frei" gegeben haben, während das Geleise durch Züge gesperrt war, die zur Weiterfahrt unfähig geworden waren.

Zur Verhütung solcher durch Leichtfertigkeit entstandener Unglücksfälle hat der Oberst Joland, Inspector bei dem Eisenbahn-Departement des Englischen Handelsministeriums, in seinem Berichte an letzteres den Vorschlag gemacht, dass die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen einen besonderen Telegraphendraht legen möchten, welcher von dem passirenden Wagenzug durch das Niederdrücken eines Trittes bei der Einfahrt in eine Station in Thätigkeit gesetzt werde und zwar in der Weise, dass in diesem Augenblicke durch Herstellung des Stromumlaufes auf der zuletzt passirten Station eine Glocke etc. ertöne. Auf diese Art würde jeder Zug ausserdem, dass ihn der Telegraphenbeamte signalisire, seine Ankunft auf der nächsten Station selbst zurücktelegraphiren und kein Zug sollte eine Bahntelegraphenstation verlassen, ehe diese beiden Signale eingetroffen seien.

Diese Methode genügt aber nicht, weil der Telegraphenbeamte trotzdem immer in der Lage bleibt, irthümlicher Weise das Signal „Bahn frei" geben zu können, denn das Signal, welches der Zug selbst giebt, macht ihm dies nicht unmöglich. Der Telegraphenbeamte muss dieses Signal absolut nicht eher geben können, bis der Zug, welcher als in dessen Section befindlich signalisirt wurde, wirklich die Station erreicht, d. h. den Apparat desselben passirt hat. Die Verantwortlichkeit für das Freisein des Geleises muss auf dem Hinderniss selbst und nicht auf dem Beamten ruhen.

Es wird manchen von unseren Lesern überraschen, dass eine nach diesem Principe construirte Vorrichtung nicht nur möglich, sondern bereits ebenfalls von Mr. Preece ausgeführt worden ist. Auf der Chiswirk-Station der London-South-Western Bahn ist solche seit einigen Monaten in Anwendung.

Bei dem Blocksystem dürfen bekanntlich zwei Züge nicht gleichzeitig zwischen zwei Stationen auf einem und demselben Gleise nach derselben Richtung hin fahren. Zwischen der Abfahrt beider tritt nämlich eine Pause ein, welche so gross angenommen wird, dass ein Zusammenstoss verhütet wird. Sobald ein Zug in eine Station eintritt, wird seine Abfahrt der nächsten Station signalisirt. Der Telegraphenbeamte auf dieser Station „blokirt", wie man sich auszudrücken pflegt, hinter dem herankommenden Zuge das Geleise, indem er das Zeichen „ein Zug auf dem Geleise" giebt und einen kleinen Telegraphenarm in die Höhe zieht, um dadurch „Gefahr" anzuzeigen und einen nachfolgenden Zug von der Einfahrt in die Section abzuhalten. Sobald jedoch der Zug auf der nächsten Station angekommen ist, wird dieses Signal von dem hier befindlichen Telegraphenbeamten entfernt und das Signal „Bahn frei" ausgestellt, so dass ein anderer Zug folgen kann. Dieses ist, wie aus dem Mitgetheilten hervorgeht, die schwache Seite des Blocksystems, durch die neue Vorrichtung von Preece ist aber dieser Uebelstand gänzlich beseitigt.

Sobald nämlich der Telegraphenbeamte, in dessen Section der Zug eingefahren ist, durch eine einfache mechanische Bewegung, in Folge deren der electrische Strom unterbrochen — oder je nach dem betreffenden Telegraphensystem hergestellt wird, das Zeichen giebt, dass die Bahn „blokirt" ist, wird sein Apparat mit der Ausführung dieser Bewegung zugleich verschlossen und ihm die Möglichkeit benommen, denselben wieder neu stellen und das Signal „Bahn frei" geben zu können. Der Apparat bleibt dann so lange geschlossen, bis er mit Hülfe einer einfachen, selbstwirkenden Vorrichtung durch den Druck von den Rädern des in die Station einfahrenden Zuges wieder geöffnet und dem Telegraphenbeamten das nothwendige Mittel in die Hand gegeben wird, das nun erforderlich gewordene Zeichen „Bahn frei" zu geben. Diese Control-Vorrichtung ist einfach und auf alle elektromagnetischen Telegraphensysteme anwendbar.

Sollte der Telegraphenbeamte es aber versäumen, der vorliegenden Station das richtige Zeichen zu geben, dass nämlich die „Bahn frei" sei, so kann daraus kein Unglück entstehen, sondern die einzige Unannehmlichkeit besteht darin, dass die Bahn unnöthigerweise blokirt ist. (Engineering.)

Volkswirthschaftliches.

K. — **Kohlenverkehr.** Es ist seither vorzugsweise von der bedeutenden Absatzerweiterung der Ruhrkohle die Rede gewesen und der Ausdehnung des Marktes der Saarkohle nur selten gedacht worden. Jüngst meldeten die Blätter, es sei eine Probe über die Brennerbahn nach Italien gegangen. Schwerlich wird das Geschäft ein lebendiges werden, da die grosse Entfernung in einem niedrigen Frachtsatze das entsprechende Aequivalent nicht findet. Dagegen ist nach amtlicher Quelle zu constatiren, wie in den letzten Jahren die Saarkohle ihren Weg nach Wetzlar, Nürnberg, München, nach dem Bodensee, nach Dijon, Genf, Troyes, Rheims und Paris gefunden hat. Sie geht auf dem Wasserwege vermittelst des Saar- und Marne-Canals bis Basel und Paris. Auf dem Saarcanal sind in dem ersten Jahre seines Bestehens schon 4½ Mill. Ctr. ausgeführt worden, wohingegen als Rückfracht Eisenerze aus der Gegend von Metz und Nancy zu den Eisenhütten der Saar geschafft werden. Wäre die Eifelbahn gebaut, so würden Saarkohlen ins Innere der Eifel gehen und mit der Ruhrkohle concurriren, die jetzt schon auf der Düren-Call'er Bahn bis Call und von dort per Fuhre in die Eifel geht, wo sie die Holzkohle ersetzt. Die Realisirung des Projects einer directen Eisenbahn von Saarbrücken nach Luxemburg würde ebenfalls dem Absatze der Saarkohlen förderlich sein. Der Kohlenverkehr auf der Ruhr ist momentan wieder lebhaft, besonders nach Holland, wo starke Nachfrage herrscht. Auch nach dem Oberrhein gehen beträchtliche Sendungen zu Schiff wie per Eisenbahn.

(Wochenblatt des Berliner Architecten-Vereins.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

22. Januar *Oppeln-Tarnowitzer Eisenb.-Gesellschaft zu Breslau.
3. Februar *Pfälzische Nordbahn (Landstuhl-Kuseler) Eisenbahn zu Ludwigshafen a/Rh. Off. Bekm. in nächster Nummer.

Einzahlungen.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Achte Einzahlung auf die neuen Stammactien mit 10 Thlr. pro Actie vom 1. bis 29. Februar 1868 an die Hauptcasse zu Leipzig.

Ausgabe neuer Actien und Coupons.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die Auswechselung der neuen 2500 Stück Stamm-actien erfolgt vom 1. Januar 1868 ab an den in der off. Bekm. S. 8 bezeichneten Stellen.

Thüringische Eisenbahn. Die Ausgabe der dritten Serie Dividendenscheine No. 21—30 nebst Talon erfolgt zu den in der off. Bekanntmachung S. 8 angegebenen Zeiten und an den daselbst genannten Stellen.

Rechte Oderuferbahn. Fünfte Einzahlung mit 10% pro Actie vom 1.—29. Februar 1868 an die Hauptcasse zu Breslau.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
3. Jan.	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Materialien pro 1868	—
4. „	zu Halle	Kgl. Ober-Telegra-Inspection	Morse-Papierrollen	—
6. „	zu Köln	Kgl. Ober-Telegra-Inspection	8000 schmiedeeis. hakenförm. Schraubenstützen zu Doppelglocken	—
7. „	zu Hamburg	Kgl. Ober-Telegra-Inspection	Telegraphenstangen	—
7. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	6. Arbeitsloos, Bausection Waldsee	—
7. „	zu Heilbronn	dieselbe	Versteigerung des Bahnhauses No. 9 bei Zuffenhausen	—
8. „	zu Gengenbach	Badische Staatsb.	Verkauf von Baugeräthschaften und altem Eisen	—
8. „	zu Hannover	Ob.-Tel.-Inspection	Telegraphenstangen	—
9. „	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Schienen	9
10. „	zu Berlin Dr. Strousberg	Märkisch-Posener E.	Erdarbeiten Guben-Posen und Brückenbauten	—
10. „	zu Hannover	Ober-Telegraphen-Inspection	Telegraphenstangen	—
11. „	zu Königsberg	Ober-Telegraphen-Inspection	Schraubenstützen zu Doppelglocken	—
13. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Schwellen	9
13. „	zu Halle	Ober-Telegr.-Insp.	10000 hakenförmige Schraubenstützen.	—

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
13. Jan.	zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Hochbauarbeiten, Locomotivremise zu Jaxtfeld	—
14. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Kleineisenzeug	9
14. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Kleineisenzeug	9
14 „	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Tender-Locomotiven	8
15. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Schienen	9
15. „	zu Breslau	Ob.-Telegr.-Inspect.	Telegraphenstangen	—
16. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Schwellen	9
20. „	zu Frankfurt a/M.	Ob.-Tel.-Insp.	Batterie-Material	—
20. „	zu Erfurt	Thüringische E.	16 Personenwagen resp. Achsen mit Rädern	—
21. Jan.	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Güterwagen etc.	8
22. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Eiserne Brücke bei Bahnhof Neunkirchen	—
30. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Verpachtung der Bahnhofsrestauration zu Nordstemmen	—
3. Febr.	zu Cöslin	Cöslin-Danziger E.	Schienen etc.	8

Briefkasten.

Herrn Ingenieur Seitz in Zürich: Als Statistiken über das Invalidwerden etc. können wir Ihnen die von Albert (siehe Jahrg. 1863 S. 112), Heym (1863, S. 411) und Kaan (1864, S. 452 u. 476) benennen.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat November und im Jahre 1867.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. November 1867	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	4380	16901	21282	—3634	247151	+11510
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	39386	59610	100429[1]	—	1091764	+200122
b. Elmsh.-Glückstadt	3556	3242	6876	+958	75361	+11900
a. Berg.-Märkische	—	—	539590	+48706	5459219	+422252
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	108776	+6217	1150553	+84654
Berlin-Anhaltische	68400	206600	279000	+4937	3196500	+185641
Berlin-Hamburg	65539	208342	279445	—25465	3093659	+97731
Berlin-Potsd.-Magdb.	67248	116936	184185	—46323	—	+119977
a. Berlin-Stettin-Starg.	47545	112861	160808	+24341	—	+119156
b. Stargard-Cösl.-Colb.	14313	16867	31334	+1660	—	—53205
c. Vorpomm. Zweigb.	23190	19300	42598	+1	—	+28585
Breslau-Schweidu.-Fr.	29723	78289	114967	—10932	—	—24978
Hessische Nordbahn	20240	87935	108175	+19708	1077503	—10475
Klosterkrug-Schlesw.	1302	1612	2914	—83	33267	—1617
a. Köln-Mind. Hauptb.	97958	463778	658292	+1205	6756383	+19192
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	10416	35425	51842	+836	464605	+13326
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	17999	104932	141707	+15505	1378790	+106348
d. Zusammen	126373	604135	851841	+17546	8599728	+128866
Leipzig-Dresden	48403	164395	212798	—	2452194	+608348
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	42258	+2599	487265	+27944
a. Magdeburg-Leipzig	29998	145843	180632	—11972	1925709	—132937
b. Halle-Casseler Zwgb[2]	—	—	57730	+26111	417411	+235878
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	27592	76891	104484	—9631	—	+96201 (a.–c. zusammen)
b. Cöthen-Wegcleben u. Güsten-Stassfurt	6211	20402	26999	+2222	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	10775	33760	45755	—17807	—	
Mecklenburgische E.	16749	21212	37961	—5769	505310	+ca. 3400
Neisse-Brieg	4700	8680	15320	+522	—	—17112
Niederschles. Zweigb.	7075	12141	19717	—9034	—	—32223
a. Oberschles. Hauptb.	46851	408945	536417	+95839	5149303	+1019668
b. „ Zweigb.	—	9953	10388	+2473	98594	+9198
c. Breslau-Posen-Glog.	28207	123098	162116	+23916	1412472	—4190
d. Stargard-Posen	17012	105729	129525	+39993	993356	+100653
Oppeln-Tarnowitz	2484	12629	18105	+79	—	+17754
Ostpreuss. Südb., u. zw.						
a. Pillau-Königsberg	2583	2427	5103	—	—	—
b. Kgsb.-Rastenburg[3]	6776	12646	19556	—	—	—
Preuss. Ostbahn	200838	293446	510069	—40028	—	—
a. Rheinische	138000	319700	476400	+62877	4887400	+741299
b. Osterrath-Essen[4]	2360	22740	25100	+8223	200770	+162932
a. Rhein-Nahebahn	17200	46146	68649	—3900	799800	+40242
b. Saarbrücker E.	23000	103076	149100	+2238	1651936	+129636
Thüringische	61883	210259	272142	+44020	2736253	+249437
Wilhelmsbahn	9500	83589	109357	+29443	—	+93930
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Crt. ℛ angegeben.						
Schleswigsche	46521	63999	111881	+19109	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.	3928	51195	55123	—	538045	+195426
Böhmische Westbahn	36262	148988	185250	+36480	1746618	+396352
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	85714	—	836702	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	62636	268939	331575[5]	—	5897240	—
Graz-Köflach	3353	37202	40555	+5398	361349	+53188
Kais. Ferd. Nordbahn	293961	1853244	2147205	+376887	18288011	+3571896
Kais. Elisabethbahn	148023	779142	927730	+150769	8211728	+1552264
Lemberg-Czernowitz	30938	89805	120743[6]	—	1327258	—
Mohács-Fünfkirchen	4372	47296	51668	+1787	615435[7]	—30767
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1223564	+255612	10056399	+3071455
b. Südöstl. Linie	—	—	1527432	+266602	12392177	+2266564
c. Wien-Neuszöny	—	—	185752	+27749	1453109	—179782
d. Zusammen	—	—	2936748	+549963	23901685	+5158660
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz	—	—	—	—	—	—
b. Italienisches Netz	—	—	—	—	—	—
Süd-Nordd.-Verbindb.	23746	152949	176695	—	1655850	+643070
Theissbahn	89504	325667	415171	+63281	4051662	+263725
Turnau-Kralup-Prag	12976	49210	62186	+2734	606648	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	135630	640333	775963	+102593	—	—
Frankfurt-Hanau	21448	32982	55890	+7367	523256	+21849
a. Hess. Ludwigsbahn	98743	200204	309978	+21087	2856710	+207102
b. Worms-Alzey	5471	4453	9924	—	87726	—
Homburger Eisenb.	—	—	—	—	—	—
Nassauische E.	35490	75599	117781	—15366	1470874	+96723
a. Pfälz. Ludwigsb.	55561	192183	247744	+21181	2424273	+274395
b. „ Maximiliansb.	16950	53244	70194	+8538	682446	+92277
c. Neust.-Dürkheim	3214	2868	6082	+246	59865	+2494
Taunusbahn[8]	39043	22229	61787	+11956	698889	+178814
Werrabahn	21160	95542	116703	+4181	1097523	+144302
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	31705	52967	120309	—	—	—
Schweizer Centralb.	206000	341000	547000	+18000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	63623	139360	212213	+12799	—	—
Warschau-Bromberg	14202	36294	57665	+95	—	—
Riga-Dünaburg	22969	88887	111856	+14336	981098	+205742

[1] Von vorstehender Einnahme kommen auf

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtransporte	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	29955	52977	1370	84302	—3125
Ost-Holstein	„	5262	5167	50	10479	+1357
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	3103	1273	13	4389	+578
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1066	193	—	1259	—

[2] Die 9,31 Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 eröffnet.

[3] Die am 1. Novbr. 1867 eröffnete Strecke Bartenstein-Rastenburg = 6,10 Meilen lang, wird nur von einem Zuge in jeder Richtung täglich befahren.

[4] Eröffnet am 1. September 1866.

[5] Die Brutto-Einnahme im Monat November 1866 betrug 543587 fl. 17 kr.

[6] Die Brutto-Einnahme im Monat Novbr. 1866 betrug 113 488 fl. 74 kr.

[7] Vom 1. December 1866 bis 30. November 1867.

[8] Die Einnahme war:

1863 pro Novbr. 45 389 fl. 44 kr. bis Ende Novbr. 630 643 fl. 30 kr.
1864 „ „ 45 670 „ 4 „ „ „ „ 670 929 „ 57 „
1865 „ „ 57 118 „ 35 „ „ „ „ 72 946 „ 18 „

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bekanntmachung,

die Tarife der Zittau-Grossschönauer Staatseisenbahn betreffend.

Mit Beziehung auf die Bekanntmachung des Königl. Finanz-Ministeriums vom 9. l. Mts., die Eröffnung des Betriebes auf der Zittau-Grossschönauer Staatseisenbahn und die Organisation der Betriebsverwaltung auf derselben betreffend, wird andurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die Tarife dieser Bahn für Beförderung von Personen, Reisegepäck, Güter, Equipagen und Thiere im Hauptbüreau (Sächs.-Böhm. Bahnhof Dresden) und bei allen Stationen der östlichen Staatseisenbahnen und der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Eisenbahn zu entnehmen sind.

Ebendaselbst werden Exemplare des Fahrplanes zwischen Zittau und Grossschönau abgegeben.

Dresden, am 20. December 1867.

Königl. Saatseisenbahn-Direction.
(Gez.) von Tschierschky.

Königl. Sächs. Oestliche Staatseisenbahnen.

Fahrplan

der Zittau-Grossschönauer Staatseisenbahn vom 2. Januar 1868.

		Früh	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends
Grossschönau	Abfahrt	5	$9_{,15}$	$1_{,15}$	$5_{,45}$	$8_{,55}$
Hainewalde	„	$5_{,6}$	$9_{,21}$	$1_{,21}$	$5_{,51}$	$9_{,1}$
Scheibe	„	$5_{,13}$	$9_{,28}$	$1_{,28}$	$5_{,58}$	$9_{,8}$
Zittau	Ankunft	$5_{,22}$	$9_{,37}$	$1_{,37}$	$6_{,7}$	$9_{,17}$
		Früh	Vorm.	Nachm.	Abends	Abends
Zittau	Abfahrt	$5_{,45}$	$10_{,25}$	2,—	$6_{,25}$	$9_{,25}$
Scheibe	„	$5_{,54}$	$10_{,34}$	$2_{,9}$	$6_{,34}$	$9_{,34}$
Hainewalde	„	$6_{,3}$	$10_{,43}$	$2_{,18}$	$6_{,43}$	$9_{,43}$
Grossschönau	Ankunft	$6_{,13}$	$10_{,53}$	$2_{,28}$	$6_{,53}$	$9_{,53}$

Anmerkung. Bei den Haltepuncten Hainewalde und Scheibe halten die Züge nur, wenn Passagiere aufzunehmen oder zu entlassen sind.

Dresden, am 24. December 1867.

Königliche Staats-Eisenbahn-Direction.
von Tschirschky.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

In Folge der Abtrennung der Strecke Rheine-Emden an die Westfälische Eisenbahn sind vom 1. Januar 1868 ab in dem Fahrplane einzelne Züge der Hannoverschen Staats-Eisenbahn mehrere geringfügige Aenderungen nöthig geworden; namentlich sind hiervon betroffen:

a) auf der Strecke Rheine-Minden-Braunschweig die Züge No. 1, 4, 3 und 17, 13, 16, 19, 20;

b) auf der Strecke Hannover-Harburg die Züge No. 31, 40 und 51;

c) auf der Strecke Hannover-Cassel und Göttingen-Arenshausen die Züge No. 27, 28, 30, 37 und 43 und

d) auf der Strecke Bremen-Geestemünde der Zug No. 54.

Das Weitere ist aus den auf den Stationen ausgehängten neu redigirten Fahrplänen ersichtlich; dieselben sind bei den Stations-Cassen zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pr. Stück käuflich zu haben.

Königl. Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Westfälische Eisenbahn.

In Folge der Vereinigung der Bahnstrecke von Emden bis Rheine mit der Westfälischen Eisenbahn tritt mit dem 1. Januar 1868 ein, die Bahnstrecke von Holzminden beziehungsweise Warburg bis Emden umfassender Fahrplan in Kraft, welcher jedoch mit den bisherigen Fahrplänen im Wesentlichen übereinstimmt. Derselbe ist auf den Stationen ausgehängt und können Exemplare desselben bei allen Stationscassen, per Stück zu 1 Sgr., käuflich bezogen werden.

Münster, den 27. December 1867.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

In Folge des Ueberganges der Verwaltung der Bahnstrecke von Emden bis Rheine auf die unterzeichnete Direction tritt mit dem 1. Januar 1868 im Localverkehr der Westfälischen Eisenbahn ein Nachtrag-Tarif für den Personen- und Gepäck-Verkehr in Kraft, welcher bei sämmtlichen Billet-Expeditionen eingesehen werden kann.

Münster, den 24. December 1867.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Niederschlesische Zweigbahn.

Mit dem 1. Januar 1868 tritt für unsere Bahn ein neuer Tarif, an Stelle desjenigen vom 1. Januar 1865, in Kraft.

Exemplare dieses neuen Tarifs sind vom 25. December cr. ab auf sämmtlichen Stationen unserer Bahn, sowie in unserem hiesigen Haupt-Büreau käuflich (zu dem Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Stück) zu haben.

Glogau, den 23. December 1867.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Zahlung der am 2. Januar 1868 fälligen Zinsen der für die Bergisch-Märkische, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn emittirten Prioritäts-Obligationen und Prioritäts-Actien wird vom obigen Tage ab:

in Berlin durch die Herren H. F. Fetschow & Sohn und durch die Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Köln durch den A. Schaaffhausen'schen Bankverein,
in Aachen durch die Herren Theodor Zurhelle & Comp.,
in Crefeld durch den Herrn v. Beckerath-Heilmann,
in Düsseldorf durch die Herren Baum-Böddinghaus & Comp.,
in Leipzig durch den Herrn H. C. Plaut,
in Breslau durch den Schlesischen Bankverein,
in Frankfurt a. M. durch die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in Hamburg durch die Herren Haller Söhle & Comp.,
in Elberfeld durch die Herren v. d. Heydt, Kersten & Söhne
und durch unsere Haupt-Casse

erfolgen.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben, nach Serien und Nummern geordnet, mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 10. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **16. December c.** ab und während des ganzen Monats Januar fut. werden die zum 2. Januar fut. fälligen:

Zinscoupons der 4% Prioritätsactien und 4½% Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft, ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen,

in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr in unserer Gesellschaftshauptcasse, am Askanischen Platz No. 6 hierselbst, eingelöst werden.

Es wird gebeten, diesen Coupons nur **einen Nachweis** über **die Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien etc. gesondert beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte **Einlösung** in den Wochentagen **vom 2. bis 11. Januar fut. einschliesslich** bei unserer Gütercasse auf dortigem Bahnhofe.

Berlin, den 1. December 1867. **Die Direction.**

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die fälligen Zins-Coupons der 4 und 5% Altona-Kieler, sowie der 4½% Schleswigschen Prioritäts-Obligationen werden vom 2 Januar 1868 an bis weiter Donnerstags, Freitags, Montags und Dienstags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags von unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude eingelöst. Auch werden an diesen Tagen die Capitalbeträge mit den Zinsen bis zum 31. December d. J. der am 25. Juli d. J. ausgeloosten 4% Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinscoupons ausbezahlt.

Altona, den 28. December 1867.

Die Direction.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf die unterm 26. August v. J. ergangene Kundmachung wird den p. t. Herren Besitzern volleingezahlter Interims-Scheine auf die anlässlich des Ausbaues der Strecke Teplitz-Dux hiesiger Eisenbahn zu emittirenden 2500 Stück Stamm-Actien zur Kenntniss gebracht, dass vom **1. Januar 1868** ab bei jeder der nachverzeichneten Cassen:

der **Anglo-Oesterreichischen Bank** in **Wien**,
des Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag**,
" " **Michael Kaskel** in **Dresden**,
" " **S. Bleichröder** in **Berlin**,
der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** in **Leipzig**,
der **Direction** in **Teplitz**

die Auswechslung der Original-Actien nach Uebergabe der volleingezahlten Interimsscheine stattfinden wird, bei welcher Gelegenheit auch die pro rata der Einzahlung bis Ende December 1867 entfallenden Zinsen zu erheben sein werden.

Teplitz, 24. December 1867.

Der Verwaltungsrath.

Thüringische Eisenbahn.

Die Actionäre der Thüringischen Eisenbahn benachrichtigen wir hierdurch, dass, da der letzte Dividendenschein No. 20 im Jahre 1868 zur Einlösung gelangt, **die Ausgabe der dritten Serie der Dividendenscheine No. 21 bis 30 nebst Talon** nunmehr erfolgen wird und zwar:

I. vom 2.—31. Januar k. J.

1) in **Erfurt** durch unsere **Zinscontrole**;
2) in **Dessau** durch Herrn **J. H. Cohn**, sowie durch dessen Vermittelung:
3) in **Berlin** durch die Herren **Breest & Gelpcke**;
4) in **Frankfurt a./M.** durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne.**

II. vom 16.—31. Januar k. J.

5) in **Leipzig** durch die **Leipziger Bank** (nur in den Vormittagsstunden).

Wir fordern die Actionäre der Thüringischen Eisenbahn demnach auf, ihre Stamm-Actien nebst **doppelter** Designation der Nummern derselben bei den sub 1—4 genannten Stellen **vom 2. Januar fut.** an und bei der sub 5 genannten Stelle **vom 16. Januar 1868 an**, einzureichen, wogegen ihnen die eine der beiden Designationen, mit Empfangsbescheinigung versehen, sofort zurückgegeben werden wird. Die abgestempelten Actien nebst den neuen Dividendenscheinen sind nach 14 Tagen gegen Rückgabe obiger Bescheinigung bei der betreffenden Stelle in Empfang zu nehmen.

Formulare zu den Designationen sind bei obengenannten Stellen, sowie bei sämmtlichen Billet-Expeditionen unserer Bahn unentgeltlich in Empfang zu nehmen.

Die Kosten der Einsendung und Zurücksendung der Actien nebst Dividendenscheinen haben die Actionäre zu tragen.

Nach dem **31. Januar 1868** erfolgt die Ausgabe nur noch in Erfurt bei der ad 1 genannten Stelle.

Erfurt, den 20. December 1867.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

5 Stück gekuppelten Tender-Locomotiven

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 14. Januar k. J., Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Tender-Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 18. December 1867.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

240 Stück bedeckten Güterwagen,
12 Stück doppeletagigen Viehwagen und
12 Stück Plateauwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 21. Januar k. J., Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, resp. Plateau- oder Viehwagen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 19. December 1867.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Cöslin-Stolp-Danziger Eisenbahn.

Die Lieferung von

ca. 122 000 Ctr. Schienen, sowie
ca. 8 900 Ctr. Klein-Eisenzeug

für die Cöslin-Stolper Eisenbahn soll in mehreren Loosen an die Mindestfordernden vergeben werden.

Unternehmer werden aufgefordert, ihre Offerten versiegelt zum Termin

am 3. Februar k. J., Vormittags 9 Uhr
(nicht wie in No. 52 gesagt, am 3. Januar)
mit der Aufschrift:
„Submission auf Schienen (resp. Klein-Eisenzeug)
für die Cöslin-Stolper Eisenbahn"
an mich einzureichen, an welchem Tage die Entsiegelung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in dem diesseitigen Bau-Büreau erfolgen wird.

Die Bedingungen sind während der Dienststunden hier einzusehen, auch gegen Erstattung der Copialien von hier zu beziehen.

Cöslin, 25. December 1867.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Hasse.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
9 000 eichenen Stossschwellen,
99 000 „ Mittelschwellen und
den Hölzern zu 64 Weichen
soll im Wege der Submission in mehreren Loosen vergeben werden.

Die der Submission zu Grunde zu legenden Bedingungen, von welchen Abdrücke gegen Erstattung der Kosten abgegeben werden, sind in unserem technischen Bürcau hierselbst einzusehen.

Schriftliche Anerbietungen auf Uebernahme der Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Schwellen" versehen, bis **Donnerstag den 16. Januar 1868, Vormittags 11 Uhr** bei der unterzeichneten Direction portofrei einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Elberfeld, den 21. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von zehn Millionen Pfund Eisenbahnschienen mit Puddelstahlkopf soll im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen liegen in unserm technischen Büreau hierselbst zur Einsicht offen und können Abdrücke derselben dort in Empfang genommen werden.

Offerten sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf **Donnerstag, den 9. Januar 1868,** Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissions-Termine portofrei uns einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten bewirkt wird.

Elberfeld, den 21. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hannoversche Staatseisenbahn.

13 130 Stück eichene Stossschwellen,
101 876 „ „ Mittelschwellen,
1 434 „ vollkantige eichene Weichenschwellen
4 739 „ gewöhnliche „ „
für die Hannoversche Staats-Eisenbahn, sollen in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Schwellen"
versehen, bis zum Submissions-Termine am
Montag den 13. Januar 1868 Vormittags 11 Jhr
versiegelt und portofrei an den comm. Ober-Betriebs-Inspector Herrn Grapow hierselbst einzureichen, von welchem dieselben in unserem Central-Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreau's der Betriebs-Directionen zu Göttingen, Hannover, Harburg, Bremen und Osnabrück einzusehen und können auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Broese hier, zu richtende Schreiben abschriftlich bezogen werden.

Hannover, den 23. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staatseisenbahn.

35 518 Stück gewalzte Stossplatten,
77 975 „ „ und gelochte Seitenlaschen aus Puddelstahl,
759 200 Stück Schienennägel,
157 444 „ Schraubenbolzen
für die Hannoversche Staatseisenbahn sollen in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden. Offerten hierauf sind bis zum **14. Januar 1868 Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug"
bei dem comm. Ober-Betriebs-Inspector Grapow hierselbst einzureichen, von welchem dieselben in unserem Centralbüreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreaus der Betriebs-Directionen zu Göttingen, Hannover, Harburg und Osnabrück einzusehen und können auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse hier, zu richtende Schreiben abschriftlich bezogen werden.

Hannover, den 23. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staatseisenbahn.

Es soll die Lieferung von 22 799 049 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen für das Jahr 1868 im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Mittwoch den 15. Januar k. J. Vormittags 11 Uhr
in unserem Centralbüreau hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen"
eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse hier, zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 23. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Königliche Ostbahn.

Für die Unterhaltung des Oberbaues soll die Lieferung von
1742 Centner = 24 000 Stück Seitenlaschen,
1657 Centner = 300 000 Stück Hakennägel,
531 Centner = 60 000 Stück Laschenschraubenbolzen,
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem
Dienstag, den 14. Januar 1868, Vormittags 11 Uhr
im Bureau des Unterzeichneten angesetzten Termin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug
für die Königliche Ostbahn"
versehen, an den unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspector zu Bromberg, Bahnhof, einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur angegebenen Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Köln und Breslau, sowie im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an den Unterzeichneten zu richtenden Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 16. December 1867.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector.
Grillo.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Hauptredacteur: Fridolin Hoffmann.

Kölnische Blätter.

Gegründet am 1. April 1860.

Politische Zeitung mit Feuilleton

seit dem 1. Januar 1866 in vergrössertem Format.

Täglich erscheint **ein Erstes und ein Zweites Blatt**, welche nach auswärts zusammen versandt werden. Sonntags wird gewöhnlich nur ein Blatt ausgegeben. Bei wichtigen Gelegenheiten erscheint ein **Drittes Blatt** als Extra-Blatt.

Die „Kölnischen Blätter" sind die einzige grössere Zeitung im nördlichen Deutschland, welche die verfassungsmässigen Rechte der Katholiken in Preussen und ihre anderwärts gekränkten oder misskannten Interessen entschieden vertritt.

Unter der Abonnentenzahl, welche viel grösser ist, als die sämmtlicher politischen Tagesblätter im ganzen westlichen Deutschland mit alleiniger Ausnahme der „Köln. Zeitung" und des „Frankf. Journals," sind fast

6000 Abonnenten allein in Preussen,

was für die Wirksamkeit der Inserate offenbar vom grössten Vortheil ist.

Einrückungsgebühren für Anzeigen (nicht höher als bei allen Blättern, die nur die Hälfte dieser Abonnentenzahl haben) **1½ Sgr. die breite Petitzeile.**

Abonnements-Preis: in Köln 1 Thlr. 20 Sgr., **bei allen Postanstalten** in ganz Preussen und den Agenturen in Aachen, Bonn, **Coblenz, Düsseldorf** und **Trier** 1 Thlr. 27½ Sgr. Im übrigen Deutschland, Oesterreich und Luxemburg vom 1 Januar 1868 an ebenfalls 1 Thlr. 27½ Sgr. Einige Nummern zur Probe stehen jederzeit gratis und franco zu Dienst

Verlag von **J. P. Bachem** in Köln.



Norddeutscher Lloyd.

Wöchentliche directe Postdampfschifffahrt zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	am 4. Jan.	30. Jan. 1868.	D. Hansa	„ 1. Febr.	27 Febr. 1868.
D. Newyork	„ 11. Jan.	6. Febr. 1688.	D. Bremen	„ 8. Febr.	5. März 1868.
D. Union	„ 18. Jan.	13 Febr. 1868.	D. America	„ 15. Febr.	12. März 1868.
D. Hermann	„ 25. Jan.	20. Febr. 1868.	D. Deutschland	am 22 Febr.	19. März 1868.

und ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., **Zwischendeck 50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht: Bis auf Weiteres: £ 2. 10 sh. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. März.	1. April.	D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni	1. Juli.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. 10 sh. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters,** Procurant.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Veränderte Abgangstage der directen **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

In Folge der mit dem Norddeutschen Bunde und den Vereinigten Staaten geschlossenen **Post-Convention,** werden die Post-Dampfschiffe statt wie bisher am Sonnabend, von **Neujahr 1868** an **Mittwochs Morgens,** von **Hamburg,** Southampton anlaufend, expedirt, und zwar wie folgt:

		von Hamburg:	von Southampton:	
Germania,	Capt. Schwensen,	Mittwoch, 8. Jan. 68.	Freitag, 10. Jan. 68.	12 Uhr Mittags
Allemania,	„ Meier,	do. 22. Jan. „	do. 24. Jan. „	
Cimbria,	„ Trautmann,	do. 5. Febr. „	do. 7. Febr. „	
Hammonia,	„ Ehlers,	do. 19. Febr. „	do. 21. Febr. „	
Germania,	„ Schwensen,	do. 4. März „	do. 6. März „	
Allemania,	„ Meier,	do. 11. März „	do. 13. März „	

Holsatia (im Bau). **Westphalia** (im Bau).

Vom **4. März** ab findet eine **wöchentliche** Expedition statt.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165,** 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100,** Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50.** **Fracht** ermässigt auf **£ 2.** — pr. ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten **4** Sgr., Briefe zu bezeichnen **„per Hamburger Dampfschiff"**

Agent: Herr **C. O. R. Vieweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Patent-Putztücher

Prima-Waare fabricirt und liefert in grossem Formate

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Der Berggeist

Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie.

(XIII. Jahrgang.)

Unaufhaltsam schreitet das vaterländische Berg- und Hüttenwesen in seinem Entwickelungsgange vorwärts und immer mehr tritt die ausserordentliche Bedeutung dieser vielfach unterschätzten Zweige des grossen wirthschaftlichen Ganzen hervor. Im Hinblick auf einen derartigen erfreulichen Aufschwung wird unsere den Fachleuten wohlbekannte Zeitung sich mit gesteigertem Eifer bemühen, die Interessen des Berg- und Hüttenwesens nach allen Richtungen hin — in technischer, bergrechtlicher, commercieller, wie überhaupt allgemein volkswirthschaftlicher Beziehung — auf das umfassendste zu vertreten. Insbesondere wird das Blatt durch Zugabe von Beilagen in vermehrter Menge den Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchen.

Abonnements auf den „Berggeist" werden zum Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich von allen Kgl. Postämtern oder auch von den Buchhandlungen entgegengenommen.

Anzeigen, für welche sich das Blatt bei der grossen und anhaltend steigenden Verbreitung (die Zahl der über alle Bergwerks- und Hütten-Districte Deutschlands, so wie über England, Belgien, Frankreich und das weitere Ausland, wie Italien, Spanien, Portugal, Russland, Nord- und Süd America ausgebreiteten Empfangsorte hat im IV. Quartal 1867 Dreihundert bedeutend überschritten) vorzugsweise empfiehlt, werden mit 1½ Sgr. die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum berechnet.

Köln, Ende December 1867.

Die Expedition des Berggeist.

Wilh. Hassel.

Ein wissenschaftlich gebildeter Locomotivbauer, seit 22 Jahren in renommirten Fabriken als Ingenieur thätig, sucht Stelle. Offerten unter Chiffre **F. K.** # **30** besorgt die Expedition.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 2.

Erscheint jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 10. Januar 1868. (Schluss der Nummer: 9. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Das Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direction des Vereins umfasste das Vereinsgebiet am 1. Januar 1867 die Gebiete folgender 74 Bahnverwaltungen in der nachstehend angegebenen Meilenlänge:

NB. Die mit * bezeichneten Bahnen sind Staatsbahnen, die mit ** bezeichneten Privatbahnen unter Staatsverwaltung.

Eisenbahnen	Sitz der Verwaltung	Betriebslänge Meilen
A. Deutsche.		
1. Aachen-Mastrichter	(Aachen)	8,68
2. Alberts-Bahn	(Dresden)	5,11
3. Altona-Kieler	(Altona)	32,70
4. *Badische Staatsbahnen	(Carlsruhe)	101,27
5. Bayerische Ostbahnen	(München)	81,40
6. *Bayer. Staatsbahnen	(München)	228,10
7. *Bebra-Hanauer u. **Hess. Nordb.	(Cassel)	31,62
8. **Bergisch-Märkische	(Elberfeld)	78,66
9. Berlin-Anhaltische	(Berlin)	49,14 [1]
10. Berlin-Görlitzer	(Görlitz)	27,95
11. a) Berlin-Hamburger	(Berlin)	37,63
b) Hamburg-Bergedorfer	(Hamburg)	2,09
12. Berlin-Potsdam-Magdeburg	(Potsdam)	19,74
13. Berlin-Stettiner	(Stettin)	82,27
14. *Braunschweigische Staatsb.	(Braunschweig)	34,7
15. Breslau-Schweidnitz-Freiburger	(Breslau)	22,89
16. Frankfurt-Hanauer	(Frankfurt a/M.)	5,46
17. *Friedrich Franz-Bahn	(Malchin)	16,18
18. Glückstadt-Elmshorner	(Glückstadt)	4,50
19. *Hannoversche Staatsbahn	(Hannover)	103,51 [2]
20. Hessische Ludwigsb.	(Mainz)	29,07
21. Homburger	(Homburg)	2,41
22. Köln-Mindener (u. Giessener)	(Köln)	70,41
23. Leipzig-Dresdener	(Leipzig)	23,83
24. Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	(Nürnberg)	0,8
25. Lübeck-Büchener	(Lübeck)	14,60
26. Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipziger	(Magdeburg)	41,52
27. Magdeburg-Halberstädter	(Magdeburg)	37,18
28. *Main-Neckarbahn	(Darmstadt)	11,82
29. *Main-Weserbahn	(Cassel)	27,0
30. Mecklenburgische	(Schwerin)	19,27
31. *Nassauische Staatsbahn	(Wiesbaden)	25,14
32. Neisse-Brieger	(Breslau)	6,18
33. *Niederschlesisch-Märkische	(Berlin)	71,71
34. Niederschlesische Zweigbahn	(Glogau)	9,5
35. **Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer u. Stargard-Posener	(Breslau)	84,21
Ausserdem Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere		12,0
36. *Oldenburgische Staatsbahn	(Oldenburg)	12,91
37. Oppeln-Tarnowitzer	(Breslau)	10,12
38. *Ostbahn, Preussische	(Bromberg)	121,27
39. Ostpreussische Südbahn	(Königsberg i/Pr.)	19,62
40. Pfälzische Bahnen	(Ludwigshafen a/Rh.)	34,97
41. Rheinische	(Köln)	72,02
42. *Saarbrücker u. **Rhein-Naheb.	(Saarbrücken)	34,66
43. *Sächs. östliche Staatsbahnen	(Dresden)	33,78
44. *Sächs. westliche Staatsb.	(Leipzig)	76,28
45. Schleswigsche	(Flensburg)	29,80
46. Taunusbahn	(Frankfurt a/M.)	5,84 [3]
47. Thüringische u. Werrabahn	(Erfurt)	61,23
48. Tilsit-Insterburger	(Tilsit)	7,16
49. *Westfälische	(Münster)	52,40
50. **Wilhelmsbahn	(Ratibor)	24,71
51. *Württemberg. Staatsbahn	(Stuttgart)	92,2
B. Oesterreichische.		
52. Aussig-Teplitzer	(Teplitz)	4,86
53. Böhmische Nordbahn	(Prag)	5,86
54. Böhmische Westbahn	(Wien)	26,66
55. Brünn-Rossitzer	(Brünn)	3,75
56. Buschtěhrader	(Prag)	11,19
57. Galizische Carl Ludwig-Bahn	(Wien)	46,59
58. Graz-Köflacher	(Wien)	5,24
59. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	(Wien)	82,59
60. Kaiserin Elisabeth-Bahn	(Wien)	73,5
61. Lemberg-Czernowitzer	(Wien)	35,0
62. Mohacs-Fünfkirchener	(Wien)	8,08
63. Oesterreichische nördliche, südöstliche u. Wien-Neu-Szönyer	(Wien)	175,39
64. Oesterr. Südbahn u. Tiroler	(Wien)	248,01
65. Süd-Norddeutsche Verb.-Bahn	(Wien)	26,18
66. Theissbahn	(Wien)	77,46
67. Turnau-Kralup-Prager	(Prag)	11,44
C. Fremdländische.		
68. Lüttich-Mastrichter	(Lüttich)	3,86
69. Niederländische Rheinbahn	(Utrecht)	23,24
70. Niederländische Staatsbahn	(im Haag)	79,16
71. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger	(Warschau)	66,1
D. Bahnen ohne Stimmrecht.		
72. Grossenhainer	(Grossenhain in Sachsen)	0,64
73. Kirchheimer	(Kirchheim u. T. in Württemberg)	0,87
74. Klosterkrug-Schleswiger	(Schleswig)	0,64

[1] Incl. Leopoldsbahn, 1,74 Mln.
[2] Excl. Minden-Löhr, 2,77 Mln.
[3] Excl. der dem Vereine nicht zugehörigen Bahn Höchst-Soden, 0,88 Mln.

Der Umfang des Vereinsnetzes betrug hiernach am 1. Januar 1868 3165,$_{13}$ Meilen, und wenn man bereits das Gebiet der Ungarischen Nordbahn, deren Aufnahme in naher Aussicht steht, mit 16,$_{24}$ Meilen mitrechnet, 3181,$_{97}$ Meilen.

Gegen die in No. 1 der Zeitung pro 1867 enthaltene Nachweisung der Bahnenlängen der zum Deutschen Eisenbahn-Vereine gehörenden Bahnen sind im Laufe des Jahres 1867 folgende Veränderungen vorgekommen:

ad 1. Aachen-Mastrichter E. Nach Uebernahme der Bahn Seitens des grand-central-belge ist die 3,$_{72}$ Meilen lange Strecke Hasselt-Landen aus dem Vereinsgebiete geschieden.

ad 3. Altona-Kieler E. Altes Netz 31,$_{40}$ M. Hinzugetreten Altona-Blankenese 1,$_3$ M. = 32,$_{70}$ Meilen.

ad 4. Badische Staats-E. Dem altem Netze von 96,$_{43}$ M. war noch die Bahn Dinglingen-Lahr von 0,$_{42}$ M. hinzuzurechnen. Im Jahre 1867 kamen hinzu: $^1/_2$ der Strecke Ludwigshafen-Mannheim von 0,$_{22}$M., Radolfzell-Stockach 2,$_4$M. und Lauda-Hochhausen 1,$_8$ M. = 101,$_{27}$ M.

ad 6. Bayerische Staats-E. Altes Netz 216,$_{60}$ Meilen, hierzu München-Ingolstadt 11,$_5$ M. = 228,$_1$ Meilen.

ad 7. Bebra-Hanauer E. Das Bahngebiet der unter Verwaltung der Königl. Eisenbahn-Direction in Cassel stehenden Bahnen umfasste ult. 1866 die Strecke Bebra-Fulda von 7,$_5$M. Hierzu kam die Hessische Nordbahn mit 19,$_{82}$ M. und die 1867 eröffnete Strecke Hanau-Wächtersbach von 4,$_3$ M., so dass ult. 1867 31,$_{62}$ Meilen unter deren Verwaltung standen.

ad 8. Bergisch-Märkische E. Altes Netz 70,$_{53}$ M. Hinzugekommen sind: Hengstei-Holzwiekede 2,$_{27}$ M., Haan-Opladen-Solingen 3,$_{29}$ M., (Mülheim) Styrum-Ruhrort 1,$_5$ M. und Opladen-Mülheim 1,$_{07}$ M.[4] Ganze Bahnlänge also 78,$_{66}$ Meilen.

ad 9. Berlin-Anhaltische E. Die Differenz gegen früher betrifft die 1,$_{74}$ M. lange Leopoldsbahn (Rosslau-Zerbst).

ad 10. Berlin-Görlitzer E. Diese Bahn ist, nachdem Strecken derselben bereits im Jahre 1867 Seitens des Bauunternehmers betrieben wurden, am 1. Januar 1868 in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehre übergeben und von der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn übernommen worden, welche an diesem Tage die Mitgliedschaft des Vereins erlangte.

ad 11. Berlin-Hamburger E. In Folge Regulirungen der Bahn ist eine Strecke von 0,$_{06}$ M. hinzugekommen.

ad 17. Friedrich-Franz E. Die genaue Bahnlänge stellt sich auf 16,$_{18}$ Meilen (statt 16,$_3$ M.)

ad 19. Hannoversche E. Altes Netz 119,$_{68}$ M. dazu Göttingen-Arenshausen 2,$_{67}$ M. = 122,$_{35}$ M.; davon ab die an die Westfälische Verwaltung abgetretene Strecke Rheine-Emden von 18,$_{84}$ M., verbleiben 103,$_{51}$ Meilen.

ad 20. Hessische Ludwigs-E. Altes Netz 26,$_{59}$ M., dazu Monsheim-Alzey 2,$_{48}$ M. = 29,$_{07}$ Meilen.

ad 22 Köln-Mindener E. In Folge Regulirungen weniger 0,$_{06}$ Meilen.

ad 23. Leipzig-Dresdener E. Altes Netz 19,$_{03}$ M., dazu Grimma-Leisnig 3 M. und Leisnig-Döbeln 1,$_8$ M. zus. 20,$_{83}$ Meilen.[5]

ad 26. Magdeburg-Leipziger E. Altes Netz 32,$_{26}$ M. (in Folge neuerer Ermittelungen 0,$_{04}$ M. mehr), dazu Nordhausen-Arenshausen 9,$_{26}$ M., zus. 41,$_{52}$ Meilen.

ad 33. Niederschlesisch-Märkische E. Altes Netz 64,$_{81}$ M. (in Folge neuerer Ermittelungen 0,$_{03}$ M. mehr), hierzu 6,$_{27}$ M. Hirschberg-Dittersbach und eine Kohlenbahn von 0,$_{63}$ M. ergiebt 71,$_{71}$ Meilen.

ad 36. Oldenburgische Staatsbahn. Oldenburg-Bremen 5,$_{97}$ M. und Oldenburg-Heppens 6,$_{94}$ Meilen.

ad 38. Ostbahn, Preussische. Altes Netz 111,$_{50}$ Meilen (die Differenz gegen die frühere Angabe ist das Stück von (minus) 0,$_{35}$ M. der Verbindungsbahn Otloczyn-Alexandrowo), hierzu 8,$_{42}$ M. Berlin-Cüstrin und 1,$_{35}$ M. Danzig-Neufahrwasser, zusammen 121,$_{27}$ Meilen.

ad 39. Ostpreussische Südbahn. Altes Netz 13,$_{67}$ M., hierzu 0,$_{17}$ M. Verbindungsbahn in Königsberg und Bartenstein-Rastenburg von 5,$_{98}$ M., ergiebt 19,$_{82}$ Meilen.

ad 40. Pfälzische E. Altes Netz 33,$_{90}$ M, dazu $^1/_2$ der Strecke Ludwigshafen Mannheim 0,$_{22}$ M. (cfr. ad 4, Badische) und Hassel-St. Ingbert 0,$_{85}$ M., zus. 34,$_{97}$ Meilen.

ad 41. Rheinische E. Altes Netz 66,$_{55}$ M., dazu 1,$_{22}$ M. Mechernich-Call, sodann am 1. Januar 1868 1,$_{21}$ M. Essen-Wattenscheid und 3,$_{04}$ M. Venlo-Kempen; zus. 72,$_{02}$ M.

ad 44. Sächsische westliche Staatsb. Altes Netz 75,$_{38}$ M. (in Folge neuerer Ermittelungen 0,$_{10}$ M. weniger), hierzu Borna-Kieritzsch 0,$_9$ M., zus. 76,$_{28}$ Meilen.

[4] Von der Eröffnung der Strecke Opladen-Mülheim ist uns bis jetzt nichts bekannt geworden. Soviel uns bekannt, steht dieselbe erst bevor.
Die Redaction.

[5] Die Eröffnung von Leisnig-Döbeln steht erst noch in Aussicht.
Die Redact.

ad 45. Schleswigsche E. Altes Netz 26,$_{37}$ M., dazu Tingleff-Tondern 3,$_{43}$ M., ergiebt 29,$_{80}$ Meilen.

ad 47. Thüringische E. Altes Netz 59,$_{90}$ Meilen (und 0,$_{14}$ Meilen Verbindungsbahn in Leipzig), dazu Dietendorf-Arnstadt 1,$_{33}$ M. zus. 61,$_{23}$ Meilen.

ad 48. Tilsit-Insterburger E. Genaue Bahnlänge nicht 7,$_{10}$ sondern 7,$_{16}$ Meilen.

ad 49. Westfälische E. Altes Netz 33,$_{56}$ M., dazu die von der Hannoverschen Verwaltung übernommene Strecke Rheine-Emden 18,$_{84}$ M., zus. 52,$_{40}$ Meilen.

ad 51. Württembergische E. Altes Netz 82,$_7$ M., hierzu Horb-Thalhausen 4,$_9$ M. und Hall-Crailsheim 4,$_6$ M., zus. 92,$_2$ M.

ad 52. Aussig-Teplitzer E. Altes Netz 2,$_{42}$ M. und 1,$_{10}$ M. Kohlenbahnen. Hinzugekommen Teplitz-Dux 1,$_{34}$ M., zusammen 4,$_{86}$ Meilen.

ad 53. Böhmische Nordbahn. Bakov-Böhm.-Leipa 5,$_{86}$ M. wurde am 14. November 1867 eröffnet und die Bahn alsdann in den Verein aufgenommen.

ad 56. Buschtěhrader E. Altes Netz 10,$_{89}$ M., dazu 0,$_{30}$ M. Kohlenbahnen.

ad 61. Lemberg-Czernowitzer im Jahre 1867 in den Verein aufgenommen.

ad 64. Oesterreichische Südbahn. Altes Netz 232,$_{40}$ Meilen, davon ab die an die Bayerische Verwaltung verpachtete 0,$_{30}$ M. und an die Ober-Italienische Verwaltung verpachtete 0,$_{70}$ M., verbleiben 231,$_{40}$ M. Hierzu Innsbruck-Botzen mit 16,$_{61}$ M., ergiebt 248,$_{01}$ Meilen.

ad 70. Niederländische Staats-E. Harlingen-Groningen 10,$_{58}$ M., Arnheim-Salzbergen 15,$_{22}$ M., Zutphen-Deventer-Zwolle 6,$_{10}$ M., Hengelo-Almelo 2,$_{01}$ M., Hengelo-Enschede 1,$_{07}$ M., Moerdyk-Eindhoven-Venlo 17,$_{05}$ M., Venlo-Mastricht 9,$_{33}$ M., Eindhoven-Hasselt-Tougres-Lüttich 16,$_{08}$ Meilen, Bergen op Zoom-Rozendaal 1,$_{72}$, zusammen 79,$_{16}$ Meilen.[6]

ad 71. Warschau-Wiener etc. Warschau-Wiener 46,$_4$ M., Warschau-Bromberger 18,$_7$ M., Alexandrowo-Ciechocinek 1,$_0$ M., zusammen 66,$_1$ M.

Das Vereinsgebiet wird durch die Aufnahme der Lemberg-Czernowitzer, Niederländischen Staats-, Oldenburgischen, Böhmischen Nordbahn, Berlin-Görlitzer und der in Aussicht stehenden der Ungarischen Nordbahn (die übrigen in der Mainzer Generalversammlung aufgenommenen Verwaltungen sind in der Liste vom Januar 1867 bereits enthalten) und die neu eröffneten Strecken um 237,$_{85}$ Meilen [7] grösser als ultimo 1866.

In Betrieb gesetzt wurden innerhalb des Vereinsgebiets im Jahre 1867 in chronologischer Reihenfolge folgende Eisenbahnstrecken:

1. Januar	Neustadt-Wriezen mit den Stationen von Neustadt E/W. ab: Niederfinow, Falkenberg, Freienwalde a/O. und Wriezen a/O. (Berlin-Stettiner Eisenbahn)	4,$_{00}$ Ml.
1. Jan.	Pasewalk-Preussisch-Mecklenburgische Grenze mit der Station von Pasewalk ab: Strassburg (Berlin-Stettiner Eisenbahn)	3,$_{20}$ „
1. Januar	Neubrandenburg (Mecklenb.-Preuss. Grenze mit der Station Oertzenhof (Friedrich-Franz-Bahn)	3,$_{80}$ „
14. Januar	Borna-Kieritzsch mit den Stationen (ab Kieritzsch) Lobstädt und Borna (Eigenthum der Stadt Borna, im Betriebe der Sächs. westlichen Staatsbahnen)	0,$_{90}$ „
1. April	Hengstei-Holzwiekede mit den Stationen (ab Hengstei) Schwerte und Holzwickede (Bergisch-Märkische Eisenbahn)	2,$_{27}$ „
2. April	Pest-Hatván mit den Stationen Pest, Steinbruch, Rákos, Csaba, Keresztúr, Péczel, Isaszegh, Gödöllö, Aszód, Tura und Hatván (Ungarische Nordbahn)	8,$_{86}$ „
1. Mai	Hanau-Wächtersbach mit den Stationen Hanau, Langenselbold, Meerholz, Gelnhausen und Wächtersbach (Bebra-Hanauer Eisenbahn)	4,$_{30}$ „
16. Mai	Dietendorf-Arnstadt mit den Stationen (ab Neudietendorf) Haarhausen und Arnstadt (Thüringische Eisenbahn)	1,$_{33}$ „
19. Mai	Hatván-Salgó-Tarján mit den Stationen (ab Hatván) Szántó, Pásztbó, Kis-Terenne und Salgó-Tarján (Ungarische Nordbahn)	7,$_{38}$ „
19. Mai	Altona-Blankenese mit den Stationen (ab Altona) Bahrenfeld, Flottbeck und Blankenese (Altona-Kieler Eisenbahn)	1,$_{30}$ „
1. Juni	Hassel-St. Ingbert ohne Zwischenstationen (Pfälzische Eisenbahnen)	0,$_{57}$ „
26. Juni	Tingleff-Tondern mit den Stationen (ab Tingleff) Bülderupp-Bau, Jeising-Hostrupp und Tondern (Schleswigsche Eisenbahnen)	3,$_{43}$ „

[6] Dazu kommen jedoch noch die am 1. d. M. eröffneten Strecken Enschede-Preussische Grenze bei Glanerburg 6,$_5$ Kilom. und Boxtel-Vught 8,$_3$ Kilometer.

[7] Opladen-Mülheim 1,$_{07}$ M und Leisnig-Döbeln 1,$_8$ M. würden jedoch für jetzt noch von dieser Summe abgehen, während die in Anm. 6 erwähnten kurzen Strecken der Niederländischen Staatsbahn zuzurechnen sind.
Die Redact.

1. Juli Alexandrowo-Ciechocinek mit den gleichnamigen Stationen (Warschau-Bromberger Eisenbahn) . . 1,00 Ml.

9. Juli Nordhausen-Arenshausen mit den Stationen (ab Nordhausen) Wolkramshausen, Bleicherode, Gernrode, Leinefelde, Heiligenstadt und Arenshausen (Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn) . . . . . 9,31 „

15. Juli Teplitz-Dux mit den Stationen (ab Teplitz) Settenz, Ullersdorf und Dux (Aussig-Teplitzer Eisenbahn) . 1,50 „

15. Juli Oldenburg-Bremer Staatsbahn mit den Stationen Oldenburg, Wüsting, Hude, Grippenbühren, Delmenhorst, Huchtingen und Bremen . . . . 5,97 „

20. Juli Radolfzell-Stockach mit den Stationen (ab Radolfzell) Stahringen, Wahlwies, Nenzingen und Stockach (Badische Staatsbahn) . . . . 2,40 „

1. August Göttingen-Arenshausen mit den Stationen (ab Göttingen) Obernjesa, Friedland und Arenshausen (Hannoversche Staatsbahn). . . . . 2,67 „

15. August Schlesische Gebirgsbahnstrecke Hirschberg-Dittersbach mit den Stationen (ab Hirschberg) Schildau, Jannowitz, Merzdorf, Ruhbank, Gottesberg und Dittersbach (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn) 6,27 „

17. August für den Güterverkehr, am 24. August für den Personenverkehr die Brennerbahn nach Innsbruck nach Botzen mit den Stationen (ab Innsbruck) Patsch, Matrei, Steinach, Gries, Breuner, Schellenberg, Gossensass, Sterzing, Freienfeld, Grasstein, Franzensfeste, Brixen, Klausen, Waidbruck, Atzwang, Blumau und Botzen (Oesterr. Südbahn) . . . . 16,61 „

3. September Oldenburg-Heppens mit den Stationen Heppens, Sande, Ellenserdamm a. N., Varel, Jaderberg, Hahn, Rastede und Oldenburg (Preussische Staatsbahn im Betriebe der Grossherz. Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung) . . . . 6,50 „

25. September Haan-Opladen (2,20 Ml.) mit den Stationen (ab Haan), Ohligs-Wald, Leichlingen und Opladen, sowie Ohligs-Wald-Solingen (1 Ml.) mit den gleichnamigen Stationen (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 3,29 „

1. October Berlin-Cüstrin (11 Ml.) mit den Stationen Berlin, Neuenhagen, Straussberg, Müncheberg, Trebnitz, Gusow, Golzow und (Cüstrin), sowie Danzig-Neufahrwasser (1,5 Ml.) mit den gleichnamigen Stationen (Preussische Ostbahn) . . . . 12,50 „

8. October Horb-Thalhausen mit den Stationen (ab Horb) Neckarhausen, Sulz, Oberndorf, Epfendorf und Thalhausen (Württembergische Staatsbahn) . . . . . 4,90 „

10. October Lauda-Hochhausen mit den Stationen (ab Lauda) Distelhausen, Tauberbischofsheim und Hochhausen (Badische Staatsbahn) . . . . 1,80 „

28. October Grimma-Leisnig mit den Stationen (ab Grimma) Grossbothen und Leisnig (Leipzig-Dresdner Eisenbahn) . . . . 3,00 „

1. November Bartenstein-Rastenburg mit den Stationen (ab Bartenstein) Wöterkeim, Korschen, Tolksdorf und Rastenburg (Ostpreussische Südbahn) . . . . . . 5,98 „

1. November Mechernich-Call mit den gleichnamigen Stationen (Rheinische Eisenbahn) . . . . 1,22 „

2. November für den Güterverkehr, am 4. December für Personen- und Gepäckverkehr Mülheim (Styrum)-Ruhrort mit den Stationen Mülheim und Ruhrort (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 1,50 „

14. November München-Ingolstadt mit den Stationen (ab München) Allach, Dachau, Röhrmoos, Petershausen, Reichertshausen, Pfaffenhofen, Wollnzach, Reichertshofen und Ingolstadt (Bayerische Staatsbahn) . . . . . 11,50 „

14. November Bakov-Böhm. Leipa mit den Stationen Bakov, Weisswasser, Bösig, Woken, Hirschberg, Habstein, Brenn-Niemes und Böhmisch-Leipa (Böhmische Nordbahn) . . . . 5,86 „

10. December Hall-Crailsheim mit den Stationen (ab Hall), Steinbrück, Sulzdorf, Gross-Altorf, Eckartshausen-Ilshofen, Maulach und Crailsheim (Württembergische Staatsbahn) . . . . 4,60 „

31. December Cotthus-Görlitz mit den Stationen Cottbus, Spremberg, Weisswasser, Rietschen, Rothenburg und Görlitz (Berlin-Görlitzer Eisenbahn) . . . . 12,70 „

zusammen 172,42 Ml.

(nicht 162,17 M., wie in voriger Nr. irrthümlich angegeben ist) gegen 155,04 Meilen im Jahre 1866.

Ausserdem wurden noch, soweit uns bekannt geworden[8], in 1867 eröffnet: Die Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke (0,44 M.) am 25. März für Güterverkehr und am 10. August für den Personenverkehr, die bereits am 27. December 1866 für den Güterverkehr eröffnete 2,48 Meilen lange Strecke der Hessischen Ludwigsbahn von Monsheim nach Alzey am 18. April für den Personenverkehr, am 21. Juni eine Kohlenbahn vom Böhmischen Westbahnhofe Pilsen nach den Bergwerken des Grubenbesitzers Hyra, im Juni die Hamburger Pferdebahn nach Barmbeck (0,4492 M.), am 1. September die Verbindungsbahn (Kohlenbahn) zwischen dem Bahnhofe und der Kohlenhalde der ärarialischen Grube St. Ingbert (Pfälzische Eisenb.), die der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörige 1580° lange Hochfeldbahn (Duisburg-Rheinhausen) für den Güterverkehr und am 15. December die 1,25 M. lange Strecke der Rheinischen Eisenbahn von Essen nach Wattenscheid für den Güterverkehr.

[8] Der geschäftsführenden Direction des Vereins sind folgende Eröffnungen nicht mitgetheilt worden: Teplitz-Dux, Hirschberg-Dittersbach, Hassel-St. Ingbert, Oldenburg-Heppens, Berlin-Gusow, Danzig-Neufahrwasser, Bartenstein-Rastenburg, Mechernich-Call, Essen-Wattenscheid, Venlo-Kempen.

Brasilianische Eisenbahnen.*

Es war vor ungefähr 12 Jahren, als der unternehmende Rio Grandenser Ireneo Evangelista de Souza, heute Baron von Maua', die Hauptstadt des Reiches mit dem Plan einer Eisenbahn überraschte, die er aus eigenen Mitteln zwischen dem Hafen Maua', in der Bai von Rio de Janeiro, nach dem Fusse des Gebirges von Petropolis führen wollte. Die von ihm gebildete Gesellschaft übernahm den Bau der Bahn ohne Zinsengarantie von Seiten der Regierung, von der sie nicht die geringste Hülfe empfing und sie auch nicht brauchte, da sie sich von Anfang an brillant rentirt hat. Sie hat eine Länge von 17,5 Kilometern und dient zum Transport der Erzeugnisse, welche auf der Fahrstrasse „Union e Industria“ versandt werden, mit welcher sie durch die sogenannte „Serra-Strasse“ von Petropolis verbunden ist, die ebenfalls ein sehr gut ausgeführtes, kostspieliges Werk ist. Die durchschnittliche Einnahme der Maua'-Bahn beträgt 550 Contos de Reis, ihre Ausgaben belaufen sich nur auf 300 Contos de Reis, so dass die Actionäre des Unternehmens ein vortreffliches Geschäft gemacht haben. Am wichtigsten wird die Bahn aber dadurch, dass sie den Anstoss zu allen anderen ähnlichen Unternehmungen gab, die in Brasilien ins Leben traten.

Nachdem dieser gegeben war, entstand bald ein grossartiges Project, welches, wie man sagt, im Kopfe seiner Majestät des Kaisers entsprungen, hauptsächlich von den Gebrüdern Ottoni ausgearbeitet wurde. Es ist das der grossartigen Pedro II.-Bahn, welche die Provinzen Rio de Janeiro, St. Paulo und Minas durchschneiden und verbinden soll und für die man eine spätere Verlängerung durch Goyaz und Matto Grosso projectirt, bis zu dem schiffbaren Theile des Tocantins, wodurch das Stromgebiet des Amazonas in directe Verbindung mit der Hauptstadt des Reiches und mit den Südprovinzen treten soll; fürwahr ein gewaltiges Project, welches Brasilien eine reiche Zukunft eröffnen würde. Dieser grossartige Plan ist bis jetzt zur Station Commerino am linken Ufer des Parahyba durchgeführt; die erste Section zwischen der Residenz und Belem, in ebener Fläche, hat eine Länge von 62,7 Kilom.; die zweite, welche ein steiles Gebirge übersteigt, ist ein bewunderungswürdiges Werk, sowohl wegen der Menge der Tunnels, wie wegen zahlreicher Durchstiche und Auftragungen; diese Section ist 38,4 Kilom. lang. Die dritte Section, die am Parahyba entlang geht, wird bis zum Porto novo de Cunha 151,7 Kilom. lang, doch sind erst 28,4 Kilometer dem Verkehr übergeben. Die vierte Section, die von Parahyba aufwärts geht, wird 154,7 Kilom. lang, bis Cachoeira; sie ist noch nicht in Angriff genommen, doch sind die Pläne bereits gebilligt. Der öffentlichen Benutzung sind bereits 167,3 Kilom. übergeben, deren Kosten ca. 27000 Contos de Reis betrugen. Die Bahn wurde, unter dem Einflusse der Gebrüder Ottoni, von einer Brasilianischen Gesellschaft angelegt, deren Capital (38 000 Contos) von der Regierung mit 7% Zinsen verbürgt wurde. Der bisherige jährliche Ertrag ist im Durchschnitte 1200 Contos, die Ausgaben mit Unterhaltung der Bahn betragen ungefähr 800 Contos de Reis. Seit einiger Zeit ist diese wichtige Bahn Staatsunternehmen und man beabsichtigt, ausser der oben besprochenen Verlängerung, eine andere bis zum Becken des S. Francisco, für die die Vorarbeiten bereits gemacht werden.

Auch die Provinz Bahia besitzt bereits eine Eisenbahn, deren Anlage jedoch keine gute Speculation war; sie beginnt bei der Stadt Bahia und ist bestimmt, die Provinz bis zum S. Francisco zu durchschneiden. Das Unternehmen gehört einer Englischen Gesellschaft an, der die Regierung 7% Zinsen von dem Anlagecapital von 2 Mill. Pfd. Sterl. verbürgte, doch ist dieses Capital, welches für die ganze Ausdehnung der Bahn bestimmt war, bereits mit dem 183,5 Kilometer langen Theile derselben von Bahia bis Alagoinhas verausgabt worden. Die Rentabilitätsverhältnisse sind traurig; die Bahn bringt ungefähr 250 Contos de Reis ein und kostet jährlich 350 Contos de Reis.

* Wir müssen die Verantwortung für die Angaben über Namen und über Längen der erwähnten Eisenbahnen unserer Quelle, dem Globus, überlassen, welcher den Aufsatz der in Porto Allegre erscheinenden Zeitung, wie wir annehmen dürfen, entnommen hat. Die Redaction.

Die Pernambuko-Bahn ist rentabler; sie beginnt im Hafen von Recife und ist bestimmt, diese Hauptstadt mit dem Innern bis zum S. Francisco in Verbindung zu setzen. Auch dieses Unternehmen gehört einer Englischen Gesellschaft, deren Capital (1200000 Pfd. St.) von der Regierung mit 7% Zinsen garantirt ist; doch ist dieser Capitalfonds durch den bereits fertigen Theil der Bahn aufgezehrt.

Dieser fertige Theil geht von Cinco Pontas in der Nähe der Hauptstadt bis zur Station Una am Ufer des gleichnamigen Flusses und hat eine Länge von 126,9 Kilometer; die durchschnittliche jährliche Einnahme beträgt 450 Contos de Reis, die Ausgabe 300 Contos de Reis. Der Verkehr auf dieser Bahn ist im Steigen begriffen und hat Aussicht für die Zukunft.

Die fünfte Bahn Brasiliens ist die von St. Paulo, die sich einstens sehr gut rentiren wird. Sie geht von Santos nach Jundiahy und hat 139 Kilom. Länge, die am 16. Februar dieses Jahres (1867) dem Verkehre übergeben wurden. Die Bahn ist Eigenthum einer Englischen Gesellschaft, deren Anlagecapital von 2700000 Pfd. St. von der Regierung mit 7% garantirt ist. Man gedenkt die Bahn bis Campinas zu verlängern.

Auch die Provinz Rio de Janeiro hat eine Bahn für den Verkehr des Innern; es ist die von Cantagallo, welche in Villa Nova beginnt, wo die Dampfschiffe des Flusses Macacu anlegen, und bis Neu-Freiburg geben soll, mit einer Länge von 98,2 Kilom. Dieselbe gehört einer Brasilianischen Gesellschaft, deren Capital von der Provinzialregierung mit 7% Zinsen gesichert wird. Die mittlere Einnahme (per Jahr) beträgt 200 Contos de Reis, die Ausgabe 180 Contos de Reis.

Diese sechs Bahnen sind die einzigen, die Brasilien bis jetzt besitzt; dieselben durchschneiden folgende Strecken: Dom Pedro II. 174,3 Kilom., S. Paulo 139 Kilom., Bahia 123,5 Kilom., Pernambuko 124,9 Kilom., Cantagallo 49,1 Kilom., Maua' 17,5 Kilom. Total 601,3 Kilom. Das öconomische Gesammtverhältniss ist folgendes: Total-einnahme 2650 Contos de Reis, Totalausgabe 1930 Contos de Reis Ueberschuss 720 Contos de Reis.

Ausser der Maua'-Bahn befindet sich keine Brasilianische Bahn in guten Rentabilitätsverhältnissen, doch thut das nichts, denn die Bahnen sind vorhanden, der Verkehr beginnt sich durch dieselben zu heben und in einigen Jahren werden sich alle rentiren.

Brasilien, so bemerkt die „Deutsche Zeitung" in Porto Allegre ganz richtig, gebraucht vor allem Verkehrsmittel und muss das System der Nordamericaner befolgen, die Eisenbahnen bauen, um den Verkehr herbeizuziehen, nicht aber mit dem Baue warten, bis der Verkehr so bedeutend ist, dass er ausgebeutet werden kann.

Vorlagen und Contracte zum Bau neuer Eisenbahnen sind in grosser Menge vorhanden; in den Provinzen Ceara', Parahyba, Pernambuko, Bahia und St. Paulo sind bereits Contracte zum Bau anderer Bahnen abgeschlossen, und auch Rio Grande ist mit drei Projecten bedacht worden. Das erste ist die Bahn von Porto Alegre nach Santa Catharina, deren Contract bereits in den Kammern in Discussion ist; die zweite Bahn, für die das Privilegium bereits zugestanden und die Vorarbeiten in vollem Gange sind, ist die von Rio Grande und Pelotas nach den Kohlenminen von Candiota und Bage; die dritte endlich ist die Bahn von Porto Allegre nach S. Leopoldo und Hamburger Berg, die später durch die Colonien verlängert und nach dem Innern geführt werden soll.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

*Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. In der Generalversammlung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft am 21. November d. J. wurde beschlossen, dass die dem Verwaltungsrathe in dem Gesellschafts-Statute zugewiesenen Functionen eines betriebsleitenden Organs einer collegialisch organisirten Direction zu übertragen seien. Die Wirksamkeit der zu diesem Zweck eingesetzten Direction, welche vorläufig aus 3 Mitgliedern besteht, hat am 31. December v. J. begonnen.

Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist Görlitz.

Die Betriebseröffnung der Bahn, welche von Berlin über Cottbus nach Görlitz führt und 27,95 Meilen lang ist, hat am 31. December v. J. in ihrer ganzen Ausdehnung stattgefunden.

Dem Antrage der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Görlitz, in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommen zu werden, ist (da nach § 2 des Vereins-Statuts die Theilnahme-Berechtigung dieser Verwaltung am Vereine unzweifelhaft ist) von der geschäftsführenden Direction entsprochen unter Vorbehalt der nach § 2 alin. 3 des Vereins-Statuts erforderlichen Genehmigung der Generalversammlung bei dem nächsten Zusammentritte derselben.

*Braunschweigische Staatsbahnen. (Aenderung der Firma.) In Veranlassung der durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes im Post- und Telegraphenwesen eingeführten Aenderungen ist der Herzogl. Braunschweig.-Lüneburg. Eisenbahn- und Post-Direction vom 1. Januar 1868 der Titel:

„Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische General-Direction der Eisenbahnen"

beigelegt worden.

Projecte und Bau.

* Ueber die beste Art der Beschaffung des zum Eisenbahnbau nöthigen Capitals durch General-Entreprise. Sehr beherzigenswerth erscheint uns folgende Ausführung des Erbauers der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, Herrn Baurath Plessner, über die beste Art der Geldbeschaffung für Eisenbahnbauten, welche er auf die von ihm projectirte Märkische Nordbahn angewendet wissen will, während er die jetzige Art der Geldbeschaffung (Theilung in Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien mit der in der Regel in ihrem Gefolge erscheinenden Entwerthung der ersteren) als eine unvolkswirthschaftliche, den Credit für alle Eisenbahnunternehmungen erschütternde bezeichnet.

Nur Leute, welche sowohl dem Bau als Betriebe nahe stehen und die gegen einen angemessenen Unternehmergewinn ihre Erfahrungen, ihre Arbeitskraft und ihr Vermögen, verbunden mit dem erheblichen Risico, derartiger Unternehmungen einsetzen, haben unter Anlehnung an das grosse Capital den Beruf den noch fehlenden Theil unserer Eisenbahnen zu schaffen, nicht aber Solche, die nur ihren in Finanzkreisen volltönenden Namen einsetzen, das Unternehmen durch die Agiotage ausbeuten und dann seinem Schicksal überlassen, ebensowenig wie Solche, welche blos an die neuen Unternehmungen herantreten, um eine bequeme Versorgung in den Verwaltungs-Vorständen zu finden.

Da nun der frühere Weg der einfachen Aufrufung des Capitals zur Actienzeichnung bei den dürftigen Linien, welche uns noch zu bauen erübrigen, nicht mehr Erfolg hat, so muss allerdings die General-Entreprise an ihre Stelle treten, aber am besten in Gestalt eines Consortiums, welches die Erschaffung von Eisenbahnen zu seinem ausschliesslichen Beruf gewählt hat und ihm ihre geistigen und finanziellen Kräfte nicht nur im Augenblicke der Erzeugung leiht, sondern das neue Unternehmen auch in seinen Jugendjahren leitend und theilnehmend begleitet. — Baumeister, Bau-Unternehmer, Fabricanten von Schienen, Schwellen, Locomotiven und Wagen verbunden zu einem starken Verein sind die Berufenen für die Auffindung und Ausführung der noch fehlenden Eisenbahnen.

Ganz besonders müssen diese Bahnen mit Benutzung aller Erfahrungen im Fache und der alleräussersten Sparsamkeit gebaut werden. Es sind ja fast alles Bedürfnissbahnen, welche die Aufgabe haben, zunächst Denjenigen, welche ihnen ihre Mittel anvertraut, mindestens die gewöhnlichen Zinsen zu schaffen und nach diesem erst daran denken können, sich stattlicher ausrüsten zu dürfen.

* Thüringische Eisenbahn. (Emission von Stammactien Litt. B.) Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft emittirt auf Grund des am 25. Juli 1866 Allerh. bestätigten Nachtrags ihrer Statuten 4611000 Thlr. garantirte Stammactien Litt. B. Diese Emission erfolgt in Interimsscheinen, welche für je 10 Actien, je 5 Actien, oder je Eine Actie à 100 Thlr. Nominalbetrag auf den Inhaber ausgestellt und worauf 40 Procent des Nominalbetrags mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1868 ab einzuzahlen sind. Die Actien werden am 8. u. 9. Januar in Frankfurt a./M., Berlin, Köln, Leipzig, Erfurt, Langensalza, Mühlhausen, Gotha und Hamburg zum Course von 85½% zur öffentlichen Subscription aufgelegt werden. Der Ertrag dieser Actien-Emission ist zum Bau der Bahn von Gotha nach Leinefelde (Gotha-Göttingen) bestimmt. Diese Bahn wird künftig ein Mittelglied der grossen Handelsstrasse eines Theils des südlichen Deutschlands und der Schweiz nach Bremen und Hamburg bilden und die industriellen Kreise Langensalza, Mühlhausen und Heiligenstadt, welche eine Bevölkerung von 4500—6000 Menschen per Quadratmeile haben, durchschneiden. Die Bahn hat also auf einen bedeutenden Local- und internationalen Verkehr zu rechnen. Sie führt von Göttingen über Heiligenstadt, Mühlhausen und Langensalza nach Gotha, wo sie sich der Thüringischen Bahn anschliessen wird; sie wird ferner Anschlüsse an die Halle-Nordhausen-Casseler, die Hannoversche Süd- und Werrabahn haben und darf also eines bedeutenden Verkehrszuflusses von mehreren Seiten gewiss sein. Das Anlagecapital setzt sich aus obigen 4611000 Thlr., ferner aus 50000 Thlr. Actien, welche die Stadt Gotha, und 500000 Thlr., welche die Städte Langensalza und Mühlhausen

al pari übernommen haben, zusammen, für letztere ist auf eine Zins-Garantie verzichtet worden. Zur Deckung des den Betrag von 435 000 Thlr. entstehenden Coursverlustes wird die Staatscasse aus den Beständen des Dispositionsfonds der Eisenbahn - Verwaltung 132 000 Thlr. beitragen. Die Bahn wird ca. 14½ Meilen lang werden und also pr. Meile ca. 355 000 Thlr. Anlagecapital erfordern. Aus diesen Data ist ersichtlich, dass die in Rede stehenden Actien, neben ihrer unbedingten staatlichen Zinsgarantie von 4% die bestimmte Aussicht auf eine Dividende haben. In dieser Beziehung bemerken wir, dass wenn der Reinertrag 4% des gesammten Anlagecapitals übersteigt, so wird der überschiessende Betrag, soweit er nicht auf die Betheiligung der Städte Mühlhausen und Langensalza entfällt, dergestalt vertheilt, dass zunächst a) aus demselben die zu der Verzinsung bis auf Höhe von 4% per anno geleisteten Zuschüsse erstattet werden, b) sodann den neuen Stammactien 1% (das fünfte) gewährt wird, und c) der weitere Ueberschuss von 5% zu einem Dritttheil den Staatsregierungen, zu einem Dritttheil den Stammactien des alten Unternehmens und zu einem Dritttheil Actien für das neue Unternehmen zufliessen soll. Die mit den Actien Litt. B auszureichenden Dividendenscheine werden mit dem Garantiecontrollzeichen des Staats versehen. Die Staatsgarantie hört auf, nachdem die neue Bahn zehn Jahre nach einander einen Reinertrag gegeben haben wird, welcher zur erforderlichen Verzinsung des Anlagecapital auf 4% ausreicht. Die Gewinnantheilsberechtigung der Staatsregierungen an dem Reinertrage der neuen Bahn über 5% des Anlagecapitals bleibt jedoch auch nach dem Erlöschen der Zinsgarantie bestehen. — Die erste Einzahlung ist mit 40% festgesetzt, eine weitere Einzahlung von 20% findet vor dem 1. Januar 1869 nicht statt, die letzten Einzahlungen von je 20% sollen nicht vor dem 1. Mai und 1. September 1869 eingefordert werden. Hieraus ergiebt sich für die Subscribenten der besondere Vortheil, dass ihre erste Einzahlung auf dieses mit Staatsgarantie versehene Effect dem wirklichen Betrage nach, bis die weitere Einzahlung, resp. Vollzahlung erfolgt, mit mehr als 6% per anno verzinst wird.

Saarbrücken-Saargemünd. Die Erdarbeiten und Kunstbauten der in Gemässheit des Staatsvertrages zwischen Preussen und Frankreich vom 18. Juli v. J. (vgl. No. 48 S. 663 vor. Jahrg.) auszuführenden Eisenbahn von Saarbrücken nach Saargemünd, für welche Französischerseits die Ostbahn - Gesellschaft conzessionirt ist, sind Preussischerseits im Monate November v. J. verdungen und zum Theil schon in Angriff genommen worden. Die Bahn, zu deren Behufe die Saar auf der Grenze beider Staaten überbrückt werden soll, soll innerhalb drei Jahren vollendet und zunächst eingeleisig gebaut werden, doch ist der Grunderwerb auf nachträgliche Legung eines zweiten Geleises berechnet. Der projectirte Schienenweg schliesst sich in Saargemünd an die Französische Linie Saargemünd-Bitsch-Hagenau und wird den jetzigen Schienenweg nach Strassburg von 37,7 Meilen auf 20,2 Meilen abkürzen, mithin den Verkehr nach dem Elsass und der Schweiz bedeutend erleichtern. (Pr. St. Anz.)

⊙ **Pfälzische Nordbahnen.** Nachdem die Concession zum Bau der Alsenz-Bahn ertheilt ist, wird die Verwaltung der Pfälzischen Nordbahn in einer am 3. Febr. zu Ludwigshafen abzuhaltenden, ausserordentlichen Generalversammlung den Antrag stellen, das Bau- und Einrichtungscapital der Gesellschaft behufs Ausführung der Alsenz-Bahn um 7 700 000 fl. zu erhöhen. (S. Off. Bekm. S. 19.)

Warschau-Wiener Eisenbahn. Die am 4. Januar abgehaltene Generalversammlung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft genehmigte einstimmig die Ausgabe von 1 360 000 Rubel Prioritäten oder Stammactien zur Beschaffung der Geldmittel für den Bau der Zweigbahn-Czenstochau-Herby, durch welche der Weg von Breslau nach Warschau um 15 Meilen verkürzt wird. (Bei Schluss der Nummer ging noch officieller Bericht über diese Beschlüsse ein, welchen wir erst in nächster Nummer mittheilen können.)

Am 22. Januar wird dann die Generalversammlung der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahngesellschaft über die genannte projectirte Verbindung der Rechte - Oderuferbahn mit der Warschau - Wiener Eisenbahn, soweit solche von ersterer ausgeführt werden soll (Zweigbahn von einem Puncte der Rechte - Oderuferbahn zwischen Kolonowska und Creuzburg nach Herbe), bis zu welchem Puncte die Warschau-Wiener Eisenbahn dann wie erwähnt den Weiterbau bis Czenstochau fortführt.

Eisenbahn - Betrieb.

* **Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn.** Die Eröffnung der Zweigbahn von Frose nach Ballensedt mit der Zwischenstation Ermsleben für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr hat am 7. d. M. stattgefunden. (Vgl. off. Bekm. S. 18). In jeder Richtung verkehren 2 gemischte Züge und zwar

Abf. von Frose . . .	10. — Vrm.	5. 35 Nchm.
„ „ Ermsleben .	10. 25 „	6. — „
Ank. in Ballenstedt .	10. 35 „	6. 25 Abds.
Abf. von Ballenstedt .	8. 30 Mgs.	3. 15 Nchm.
„ „ Ermsleben .	8. 50 „	3. 35 „
Ank. in Frose . . .	9. 10 Vrm.	3. 55 „

* **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Die Kgl. Direction dieser Bahn hat unterm 30. December 1867 folgende Bekanntmachung erlassen:

Die Zusatz-Bestimmung zum § 22 Nr. 2 Abschnitt B des Betriebs-Reglements für die Preussischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen vom 3. September 1865 wird aufgehoben. An deren Stelle tritt folgende Zusatzbestimmung:

„Der Tarif bezeichnet diejenigen Güter, deren Transport die Eisenbahn-Verwaltung bei Anwendung einer ermässigten Tarifclasse in unbedeckten Wagen zu bewirken befugt ist, und giebt der Absender sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in bedeckt gebauten oder mit Decklaken versehenen Wagen verlangt. In diesem Falle sind die in dem Tarife näher festgestellten Zuschlaggebühren in Ansatz zu bringen.“

Ferner wird aufgehoben die Bestimmung in Alin. 1 § 29 des Güter-Tarifes der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. An deren Stelle tritt folgende Bestimmung:

„Die Eisenbahn ist befugt, den Transport der Güter der ermässigten Classen und der Special-Tarife in unbedeckten Wagen zu bewirken.

Für Güter der ermässigten Classen und der Special-Tarife, deren Beförderung von dem Versender in bedeckten oder in offenen, mit Decklaken versehenen Wagen verlangt wird (Zusatz zu § 22 Nr. 2 Abschnitt B des Betriebs-Reglements), ist in ersterem Falle ein Frachtzuschlag von 33⅓%, in letzterem Falle, neben der gewöhnlichen Fracht eine Miethe zu erheben, welche für jede angefangene 25 Meilen der Beförderungsstrecke 15 Sgr. pro Decke beträgt.“

Die Verwendung eigener Decken bleibt den Versendern auch ferner gestattet.

Ausland.

D. — **Die Warschau-Terespoler Eisenbahn** ist (wie bereits in No. 39 gemeldet) seit dem 16./28. September in ihrer ganzen Länge eröffnet. Die Stationen derselben sind:

Praga (Vorstadt von Warschau)		Siedlec	84 Werst
Milosna	17 Werst	Miendzyrzec . . .	136 „
Dembe Welke . . .	25 „	Bjala	159 „
Minsk	35 „	Chotylow	174 „
Mrozy	52 „	Terespol	192 „
Kotun	70 „		

Die Fahrpreise zwischen Warschau und Terespol sind folgende I. Cl. 5 Rbl. 76 Kop., II. Cl. 4 Rbl. 32 Kop., III. Cl. 2 Rbl. 40 Kop.

Technisches.

K. — **Der Bau des neuen Central-Güterbahnhofes zu Stettin.** Der im Jahre 1843 in ziemlich knappen Verhältnissen erbaute Bahnhof zu Stettin hatte schon seit langer Zeit nicht mehr dem stetig wachsenden Verkehre genügen können, und obgleich mehrfache Erweiterungen ihm eine bedeutende, aber auch in Folge der ungünstigen Lage höchst unbequeme Länge ertheilt hatten, machte sich doch obiger Uebelstand immer wieder von Neuem geltend. Dazu kam, dass die eigenthümliche Lage des Bahnhofes es bei der Einführung der Stettin-Stargarder Bahn nicht gestattet hatte, eine Durchgangsstation herzustellen; vielmehr mussten, um von der Berliner nach der Stargarder Strecke übergesetzt zu werden, sämmtliche Züge in rechtem Winkel abbiegen und zu dem Ende in einer Durchcurve 3 verschiedene Bewegungen nach vorwärts und rückwärts machen, wodurch nicht nur grosser Aufenthalt verursacht, sondern auch der Betrieb bedeutend gefährdet wurde. Der Anschluss der Vorpommerschen Eisenbahn im Jahre 1862 machte das Bedürfniss nach gründlicher Abhülfe zur Nothwendigkeit. Nach langwierigen Verhandlungen mit den betreffenden Behörden wurde schliesslich ein Project genehmigt, dessen Ausführung seit dem Frühjahr 1865 begonnen ist — Die bedeutenden Verhältnisse dieses Unternehmens, sowie die demselben durch Natur und Menschen entgegengesetzten Schwierigkeiten, rechtfertigen wohl eine kurze Darstellung der Hauptumrisse, soweit sie ohne Zeichnungen verständlich wird.

Der jetzige Bahnhof erstreckt sich im Allgemeinen von Südwesten nach Nordosten und hat durch die oben angeführten Erweiterungen nach dieser Richtung eine Länge von 550 Ruthen erhalten, wobei jedoch auf 410 Ruthen nur 2 Geleise vorhanden sind. Diese, theils auf hohem Damme, theils in tiefen Ein- und Anschnitten geführte Strecke befindet sich noch dazu in einem Gefälle von 1 : 240. An der Nordwestseite ist der Bahnhof begrenzt durch sehr hochliegende Festungswerke, an der Südostseite theils durch einen Stadttheil, die Oberwiek, theils durch die Oder, während im Nordosten der Festungshafen und eine vorspringende Bastion einen ziemlich festen Abschluss bilden. Die früher für die Erweiterung aufgestellten Projecte nahmen theils eine Verbreiterung, also die Benutzung der Oberwiek, theils eine Verlängerung über den Festungshafen in Aussicht, hatten aber neben vielen anderen hauptsächlich den Mangel, dass sie mit den alten Flussübergängen nach Stargard die Kopfstation beibehielten. In der Beseitigung dieses Uebelstandes liegt ein Hauptvorzug des nun in der Ausführung begriffenen Entwurfs, dessen Grundidee folgende ist: Der jetzige Bahnhof, dessen Lage gegen die Stadt eine ziemlich günstige ist, verbleibt lediglich dem Personenverkehr und wird durch Wegnahme mehrerer Gebäude, namentlich der Güterschuppen geräumiger und übersichtlicher gemacht, während eine Aufhöhung seines Planums um 2½′ eine bedeutende Verlängerung

seiner horizontalen Strecke bewirkt. Für den Güterverkehr wird auf dem sogenannten Vorbruch, jenseits der Oder und Parnitz, ein neuer Bahnhof in grossartigen Dimensionen erbaut, der auch namentlich die für Stettin äusserst wichtige Verbindung der Wasserstrassen mit der Eisenbahn gebührend berücksichtigt. Die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen erfordert die Ueberschreitung der Oder und deren Nebenarm, der Parnitz, und ist so projectirt, dass vom nördlichen Ende des alten Bahnhofes ausgehend und als Fortsetzung desselben, 2 Geleise mittelst neuer Brücken über beide Flüsse geführt werden, die als Hauptgeleise auch über den Güterbahnhof sich fortsetzen und jenseits desselben wieder an den vorhandenen Damm der Stargarder Bahn anschliessen.

Sowohl in Bezug auf Richtung als auf Höhenlage der projectirten Linie ergaben sich für die Verbindungsstrecke erhebliche Schwierigkeiten. Der ausserordentlich beschränkte Raum nöthigte zur Annahme scharfer Curven und einer sehr spitzwinkligen Oder-Ueberbrückung, während die bedeutende Höhendifferenz zwischen dieser und dem Güterbahnhofe ein starkes Gefälle für einen Theil der Linie erforderlich machte. Ein anderer Umstand aber ist es, der für diese Strecke vor Allem Interesse erregt. Obgleich sie nur auf wenig mehr als $^1/_3$ ihrer Länge über das Wasser fortführt, bildet sie doch in der ganzen Ausdehnung von pptr. 2000 Fuss eine ununterbrochene Brücke mit eisernem Oberbau. Sie verlässt den Personenbahnhof in einer Curve von nur 51 Ruthen Radius und in einer Steigung von 1:250, und überschreitet sofort mit einem Viaduct von 6 Oeffnungen à 30 Fuss Weite die Hauptverkehrsstrasse zwischen Jenem und der Stadt, wobei die Höhenverhältnisse sich so ungünstig gestalten, dass für die tragende Construction unter den Schienen nur 1 Fuss 6 Zoll Höhe übrig bleiben.

Hieran schliesst sich unmittelbar die Brücke über die Oder, die mit der Richtung des Stroms einen Winkel von fast 60 Graden bildet. Sie liegt in ihrer ganzen Länge von 445 Fuss horizontal und erhält an beiden Seiten Oeffnungen mit fester Ueberbrückung, mit Trägern von 126 Fuss resp. 168 Fuss nach Schwedler's System, während in der Mitte 2 Durchlassöffnungen, von je 40 Fuss Weite, getrennt durch einen 25 Fuss starken Drehpfeiler, durch eine doppelarmige Drehbrücke von 141 Fuss Länge überspannt sind. Die Fortsetzung bildet sodann ein über die ganze Silberwiese reichender Viaduct, dessen Herstellung dadurch nothwendig wurde, dass die Festungsbehörde für einen Damm von solcher Höhe, dass die zu kreuzenden Strassen unter ihm weggeführt werden konnten, die Concession verweigerte, wogegen die Stadt sich keine Niveau-Uebergänge wollte gefallen lassen. Er beginnt im Gefälle von 1:1440 und in einer Curve von 60 Ruthen Radius mit einer schrägen Wegeüberführung von 24 Fuss normaler Weite, welcher dann 12 Oeffnungen von fast durchweg 39 Fuss Spannweite folgen. Darauf überschreitet der Viaduct die in der Mitte der Silberwiese sich hinziehende Holzstrasse mit einer Oeffnung von 24 Fuss Weite, erhält für die nun folgenden 14 Oeffnungen von 39 Fuss Spannweite ein Gefälle von 1 : 150 und endet mit der Ueberbrückung einer neu anzulegenden Uferstrasse.

Auch bei diesen Wegeübergängen musste die Höhe der tragenden Theile auf ein Minimum gebracht werden; es sind von Schienen-Oberkante bis zur Unterkante der Construction nur 18 Zoll disponibel. Die ganze Länge des Viaducts beträgt ca. 1090 Fuss. Da sich in seiner unmittelbaren Nähe viele nur aus Holz gebaute Lagerschuppen, zum Theil gefüllt mit leicht brennbaren Stoffen befinden, war es wegen des Funkenwerfens der Locomotiven nöthig, demselben in seiner ganzen Ausdehnung eine tunnelförmige Ueberdeckung aus Eisenblech und Glas auf einem schmiedeeisernen Gerippe zu geben, eine Anordnung, welche wohl mit Recht Anspruch auf Originalität machen darf.

Es folgt nun unmittelbar und zwar als Schluss der grossartigen Verbindungsstrecke die Brücke über die Parnitz, im Ganzen 352 Fuss lang, horizontal und in normaler Lage gegen den Strom, deren Eintheilung dieselbe ist, wie bei der Oder. Die beiden seitlichen festen Brücken haben Träger von 120 Fuss Länge, ebenfalls nach Schwedler's System in Eisen construirt, die Durchlass-Oeffnungen, wie dort, 40 Fuss Weite. Die Länge der doppelarmigen Drehbrücke ist 117 Fuss.

Es möchte auf den ersten Blick scheinen, als ob der Vortheil der Durchgangsstation hier nur mit sehr bedeutenden Opfern für neue Brückenanlagen, unter Preisgabe der für die Stargarder Bahn schon vorhandenen, erkauft wäre. Es muss jedoch erwähnt werden, dass diese alten, lediglich aus Holz construirten Brücken sich bereits in sehr baufälligem Zustande befinden, und dass einerseits die Festungsbehörde an dieser Stelle für den Massivbau nur unter schweren Bedingungen die Concession geben würde, während andererseits das Ministerium, den in Preussen bestehenden Bestimmungen gemäss, eine Wiederherstellung in Holz nicht gestattet hätte.

Am rechten Parnitz-Ufer beginnt nun der neue Central-Güter-Bahnhof, dessen Körper erst vollständig mittelst Erdaufschüttung auf einer im Inundationsgebiet der Oder liegenden Wiese hergestellt wird. Die Bodenbeschaffenheit dieser Gegend ladet allerdings zum Bauen wenig ein, denn unter einer mächtigen Torflage befindet sich der sichere Grund erst in einer Tiefe von durchschnittlich 26', höchstens 32'. Der Bahnhofskörper erhält eine Länge von 340 Ruthen bei 58 Ruthen Breite. Ausgedehnte Geleiseanlagen, bei deren Verbindung Schiebebühnen mit unversenkten Geleisen, kleine Drehscheiben und namentlich die Englische Weiche zur Anwendung kommen, geräumige Schuppen, getrennt für ankommende und abgehende Güter, grosse Wollperrons und Viehhöfe etc. werden dem vorhandenen wie dem noch zu erwartenden Verkehr in jeder Weise Genüge leisten.

An der Ostseite wird ein grosser Canal als Hafen für See- und Flussschiffe angelegt und gegen den Bahnhof durch eine ca. 380 Ruthen lange Futtermauer begrenzt, oberhalb deren 2 Hafengeleise und viele hydraulische Krahne das Ueberladen zwischen den Waggons und Schiffen vermitteln. Nach der Stadt werden 2 Zufuhrwege angelegt, deren einer diesen Canal mittelst einer eisernen Drehbrücke von 24 Fuss Durchlassweite überschreitet, während der andere die alten, nunmehr disponibel werdenden Eisenbahnbrücken der Stargarder Bahn benutzen wird. —

Da der Güterbahnhof und der ihn fortsetzende Damm eine vollständige Barriere für das Hochwasser der Oder bilden würden, war es nöthig, in dem Letzteren eine Fluthbrücke anzulegen. Dieselbe schliesst sich mit 14 Oeffnungen von 72 Fuss lichter Weite und 84 Fuss Entfernung von Mitte zu Mitte der Pfeiler in einer Gesammtlänge von 1176 Fuss unmittelbar dem Güterbahnhofe an und ist wie alle vorhin erwähnten Brücken mit eisernem Oberbau nach Schwedler's System construirt. Es verdient jedoch hervorgehoben zu werden, dass im Vergleich zu andern, unter ähnlichen Verhältnissen hergestellten Bauwerken sich die Kosten ausserordentlich gering stellen.

(Wochenblatt des Berliner Architecten Vereins.)

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung am 10. December 1867.) Vorsitzender: Herr Hagen. Eingegangen waren von Herrn Fillunger in Wien dessen „Vergleichende Statistik über die Real- und Productionswerthe der Landwirthschaft, Montan-Industrie, Verkehrs- und Communications-Anstalten im Oesterreichischen Kaiserstaate, sowie Erörterung des Staatshaushaltes daselbst und machte der Vorsitzende einige Mittheilungen aus dem Inhalte des Werkes. Herr Dirksen hielt danach einen Vortrag über den eisernen Oberbau nach dem Systeme von Hartwig und wies durch Rechnung die Möglichkeit nach, wie es gelingen wird, denselben mit 9 Zoll hohen Schienen für die Kosten des gewöhnlichen Oberbaues der Eisenbahnen mit hölzernen Querschwellen herzustellen. Bei Anwendung von 8" hohen Schienen würden die Kosten noch geringer ausfallen. Hiernach machte der Vortragende Mittheilung von einem auf der Französischen Nordbahn im Gebrauche befindlichen Signalisirungssystem für Bahnverzweigungen, bei welchem die Hebel zum Stellen der Signale an 4 Signalmasten so von einander abhängig gemacht worden sind, dass eine gefährliche Signalstellung unmöglich wird. Herr Wiedenfeld berichtete darauf über einige Hauptresultate der statistischen Uebersichten der Europäischen Eisenbahnen pro 1864 von Hauchecorne in Köln. Folgende Zahlen sind denselben entnommen:

1864	Einheiten.	Preussen.	Oesterreich.	Uebriges Deutschland.	Frankreich.	Belgien.	Holland.	Schweiz.	Russland.	Schweden und Norwegen.	Dänemark.	Grossbrittanien.
Eisenbahnlänge	Meilen	806	813	968	1741	279	67	176	491	188	64	2744
Doppelgeleisige Strecken	do.	280	112	258	981	121	9	16	115	—	1	1588
Anlagecapital pro Meile	1000 Thlr.	525	581	481	829	566	515	652	659	—	8	—
Beförderte Personen	Mill.	32	12	40	72	—	3	8	5	2	1	229
do. Güter	Mill. Ctr.	537	180	313	652	—	9	31	37	7	2	2243
Totaleinnahme pro Meile	1000 Thlr.	71	67	54	87	54	66	45	56	12	38	83
Totalausgabe pro Meile	1000 Thlr.	28	25	25	35	26	27	21	33	8	37	—
Ausgabe in Procenten der Einnahme	%	49	39	50	45	47	47	51	63	66	53	—
Ueberschuss pro Meile	1000 Thlr.	43	42	29	52	28	39	24	23	4	21	—
Ueberschuss in % des Anlagecapitals	%	8,05	7,16	5,95	5,94	1,12 / 4,16	7,44	3,71	3,52	2,21	6,06	—
Rente des Anlagecapitals (exclusive Staatszuschuss)	%	5,68	4,84	5,90	5,82	5,72 / 2,91	4,05	3,51	—	—	4,66	—

Durch übliche Abstimmung wurden in den Verein aufgenommen die Herren Beu, Cuno, Früh, Göbbels, Goering und Siegert. Als Vorstandsmitglieder pro 1868 wurden die Herren Hagen, Wiebe, Franke, Schwedler, Ebeling und Rubens wiedergewählt.

K. — **Sicherheitsanordnungen in Eisenbahnzügen.** Die neuesten Verbesserungen hierüber rühren von Spangoletti, Oberinspector der Telegraphen der Great-Western-Bahn, her und beruhen auf electromagnetischen Wirkungen; in welcher Weise sich diese Verbesserungen von den bisher bekannten unterscheiden, giebt natürlich

unsere Quelle nicht an, da der Zweck ihrer Mittheilung hauptsächlich darin besteht, darzulegen, dass die fragliche Angelegenheit nunmehr einer endlichen Erledigung entgegengehen kann. In jeder Abtheilung der Personenwagen ist eine Kurbel zugänglich gemacht, welche unter gewöhnlichen Umständen mittelst eines Stiftes in einer bestimmttn Lage erhalten wird. Wird der Stift herausgenommen und die Kurbel gedreht, so wird ein Contact hergestellt, durch welchen eine Signalnummer oder dergleichen an der Aussenseite des Wagens zum Vorschein kommt und dabei alle Läutewerke so lange tönen, bis vom Wärter die Kurbel, durch welche das Zeichen gegeben worden ist, wieder in ihre frühere Lage zurückgebracht wird. Die Verbindnng zwischen je zwei Wagen wird durch eiserne Gelenke und nicht durch Ketten bewerkstelligt; ist diese Verbindung unterbrochen, so kommen alle electromagnetischen Läutewerke in Thätigkeit. Zur Nachtzeit wird beim Fallen des Signalarmes durch Friction ein Gasstrom angezündet, so dass ein blaues Signallicht entsteht, das die signalisirende Wagenabtheilung erkennen lässt.

(Dingler's polyt. Journ. 183. Bd. S. 192. durch Mechanics Magazine.)

Literatur.

*Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik. In 4 Bänden.

1. Band: Der Eisenbahnbau, mit Ausschluss von Erdarbeiten, Brücken- und Tunnelbau.

2. Band: Der Eisenbahn-Wagenbau in seinem ganzen Umfange.

3. Band: Der Locomotivbau in seinem ganzen Umfange.

4. Band: Der Betrieb der Eisenbahnen mit Signalwesen und Werkstätten-Einrichtung.

„Während die Französische und Englische Literatur über Eisenbahnbau und Betriebsmittel die ausgezeichneten Werke von Perdonnet, Goschler, Couche, Le-Chatelier, Flachat, Petiet und Polonceau, Clark, Colburn etc. aufzuweisen hat, besitzen wir im Deutschen kein einziges dem jetzigen Standpuncte des Eisenbahnwesens entsprechendes Handbuch der speciellen Eisenbahn-Technik. Und doch stehen die Deutschen keineswegs im Eisenbahnbau den anderen Nationen nach. Das Netz des Deutschen Eisenbahn-Vereins umfasst über 3000 Meilen und ist bedeutender als das in Frankreich und England. Auch in der Construction des Bahnoberbaues, des Eisenbahn-Wagenbaues, in dem Locomotivbau sind wir in vielen Stücken weiter als unsere Nachbarn. Es ist deshalb sehr wünschenswerth, dass auch bei uns die bis jetzt in allen Specialitäten des umfangreichen Faches gemachten Erfahrungen und die bewährten in verschiedenen Zeitschriften zerstreuten Eisenbahnbau- und Betriebs-Constructionen zusammengetragen, systematisch geordnet und gründlich bearbeitet werden, so dass angehende Eisenbahn-Techniker das Werk zum Studium benutzen und Andere darin über die verschiedensten Gegenstände der Eisenbahn-Technik in fraglichen Fällen stets Rath sich holen können.

Die Kräfte eines Einzelnen reichen nicht mehr aus, das umfangreiche Material zu sichten und gehörig zu bewältigen; es ist nur möglich, ein derartiges literarisches Unternehmen ins Leben zu rufen, und allen Anforderungen gemäss gründlich zu bearbeiten, wenn eine Anzahl theoretisch und practisch gebildeter Eisenbahn-Techniker Deutschlands und Professoren des Eisenbahnbaues und des Maschinenwesens an unsern polytechnischen Schulen sich hierzu vereinigen und ein Jeder einzelne Fächer und namentlich solche Specialitäten übernimmt, worin er vorzugsweise gewirkt und Erfahrungen gesammelt hat."

Freudig begrüssen wir deshalb das Programm des vorstehend genannten Werkes, welches in jeder Beziehung jenem so sehr gefühlten Bedürfnisse abzuhelfen verspricht, indem viele Koryphäen der Deutschen Eisenbahn-Technik bereits ihre Mitwirkung zugesagt haben. Oberingenieur Heusinger von Waldegg in Hannover, von welchem die Idee und die Anregung ausgeht, welcher den Plan zu dem Werke ausgearbeitet hat und seine fleissigen umfangreichen Sammlungen über die Literatur der Eisenbahn-Technik den Mitarbeitern zur Disposition stellt, wird den Oberbau und die Einrichtungen der Bahnhöfe, die Statistik der Wägen und Locomotiven etc. darstellen. Freiherr M. M. von Weber Staats-Eisenbahn-Director in Dresden hat es übernommen, die Einleitung (Geschichtliches, Zweck und Bedeutung der Eisenbahnen) sowie über das Eisenbahn-Signalwesen zu schreiben; Professor Baurath Sonne in Stuttgart wird die Einrichtungen der Uebergangswerke, Baurath von Caven in Hannover die Uebergangswerke, Kreuzungen etc., Professor Baurath Mohr in Stuttgart die Tracirung, besprechen, während Maschinen-Director Kirchweger, Obermaschinenmeister Prüssmann und Samman verschiedene Parthieen des Locomotivbaues darzustellen übernommen haben.

Der erste Band (Eisenbahnbau) soll Mitte des Jahres 1868, der 2. Theil (Eisenbahn-Wagenbau) Ende desselben Jahres, der 3. und 4. Band (Locomotivbau und Betrieb der Eisenbahnen) im darauf folgenden Jahre erscheinen.

Jeder Band soll ca. 40 bis 50 Bogen in Lexicon-Octav stark werden und ca. 50 lithogr. Zeichnungstafeln in 8° und 4° sowie 150 bis 200 Holzschnittfiguren enthalten und liegt uns bereits ein Probedruck vor.

*Eisenbahn-Stations-Verzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europa's unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stations-Verwaltungen, der Entfernungen der Stationen untereinander, der directen Verkehrsbeziehungen derselben im Eisenbahn-Gütertransporte, sowie ihrer geographischen und politischen Lage. Zum practischen Gebrauche für Eisenbahn-Beamte, Spediteure und sonstige Gewerbtreibende, nach officiellen Quellen zusammengestellt und nach Revision Seitens fast sämmtlicher betreffender Eisenbahn-Verwaltungen herausgegeben von Dr. jur. W. Koch, Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit einer Uebersichtskarte, auf welcher die Namen und Gebiete der einzelnen Bahn-Verwaltungen in Farbendruck angegeben sind und Barthol's Eisenbahn-Karte Mittel-Europa's. Zweite vollständig umgearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin, 1868. Verlag von Barthol & Co. (Preis des Stations-Verzeichnisses mit Barthols Karte 25 Sgr. Preis der Kochschen Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungen Europas 15 Sgr.

Endlich sind wir in der Lage, die 2. Auflage unseres Eisenbahn-Stations-Verzeichnisses, dessen Herstellung in Folge der von den betreffenden Bahnverwaltungen noch nach dem Satze des Werks gütigst vorgenommenen Revision über 4 Monate in Anspruch genommen hat, der Oeffentlichkeit zu übergeben. Was Bedeutung und Inhalt des Werks anlangt, erlauben wir uns auf folgende Stellen des Vorworts hinzuweisen:

Das Bedürfniss für eine solche Darstellung des (Europäischen Eisenbahnnetzes) wird sich nicht in Abrede stellen lassen. Da die räumliche Ausdehnung und die Verästung des Europäischen Eisen-Netzes von Jahr zu Jahr in riesigen Progressionen zunimmt, so hat der Geschäftsmann wie der Eisenbahn-Beamte, der Geograph wie der Statistiker, ein solches Vade mecum nöthig, um sich durch dieses Gewirr von Linien hindurchzufinden. — Insbesondere soll das Werkchen aber dem mit dem Eisenbahn-Güterverkehr betrauten Beamten, wie dem die Eisenbahn als Fracht-Anstalt benutzenden Publicum einen zuverlässigen Leitfaden abgeben. Ohne ein zum raschen Gebrauche auch alphabetisch geordnetes zuverlässiges Stations-Register wird der Versender in gar vielen Fällen nicht einmal eine der ersten Vorschriften des auf allen Deutschen und vielen angrenzenden (z. B. auch auf allen Russischen) Eisenbahnen geltenden Güter-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erfüllen können, die Vorschrift nämlich, dass auf dem Frachtbrief bei der Adress-Station der Name der Eisenbahn angegeben werden soll, an welcher die Station liegt. Um zu erfahren, welchen Weg ein Gut am besten nach der Adressation einzuschlagen hat, genügt freilich noch nicht die Kenntniss, an welcher Bahn dieselbe liegt, der Versender resp. der ein Gut zum Transport annehmende Güterexpedient muss weiter wissen, ob der Bestimmungsort mit der Versandt-Station in einem durch besondere Tarife normirten und in welchem Güterverkehr steht, um demgemäss (wenn ihm solches nicht bereits genau bekannt ist), den für den fraglichen Verkehr bestehenden Gütertarif nachzuschlagen und in ihm den anzuwendenden Tarifsatz aufzufinden. Fehlt es, wie solches häufig vorkommt, an einem solchen directen Verkehre resp. Tarifsatz zwischen Versandt- und Empfang-Station, so muss sich der Güterexpedient wie der Geschäftsmann darüber orientiren, welche verschiedenen Routen für den gegebenen Fall möglich sind, welche Eisenbahnen resp. Verkehre in diese Routen fallen und welche dieser Routen die vortheilhafteste ist, in welcher Beziehung meistens die Länge derselben maassgebend sein wird. Gerade in solchen Fällen ist eine systematische Uebersicht der Eisenbahn-Linien und Stationen nebst einer tüchtigen Eisenbahnkarte ganz unentbehrlich.

Oft wird es auch wünschenswerth sein, über die politische und geographische Lage einer Station oder einer Eisenbahn sich instruiren zu können, und sowohl die Adressen der an der Spitze eines Eisenbahn-Unternehmens stehenden Verwaltung als auch die der Stations-Verwaltungen etc. in Erfahrung zu bringen, um bei der competenten Behörde die nöthigen Schritte in einer Eisenbahn-Angelegenheit zu thun.

In all' diesen Richtungen soll meine geographische Stations-Uebersicht ein zuverlässiges Hülfsmittel abgeben, indem darin sämmtliche Linien und Stationen der im Betrieb und im Bau befindlichen Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sowie die der angrenzenden Bahnen Mittel-Europas (die Haupt- und Anschluss-Stationen sämmtlicher übriger Europäischer Eisenbahnen) mit Meilenzeiger, Angabe des directen Verkehrs, der geographischen und politischen Lage der Stationen und der erwähnten Adressen, wie solche mir von den betreffenden Bahn-Verwaltungen angegeben worden sind, aufgeführt werden. Ich glaube hiermit die Haupt-Elemente zu geben, auf welche sich die Kenntniss von dem Betriebe der Euro-

päischen Eisenbahnen aufbauen muss, und für meine Arbeit nicht nur ein practisches, sondern auch ein wissenschaftliches Interesse in Anspruch nehmen zu dürfen. Die Haupt-Bedeutung des Werkes finde ich darin, dass sämmtliche Bahnverwaltungen Deutschlands, Oesterreichs und der angrenzenden Länder nach dem vom Verfasser aufgestellten Systeme demselben genaue Angaben über ihre Verhältnisse gemacht haben, welche unverändert zum Abdruck gebracht und von den betreffenden Bahnverwaltungen nach dem Satze nochmals revidirt worden sind. Das ganze geographische Stations-Verzeichniss enthält somit bis auf Grossbritannien und Spanien (wo jedoch ebenfalls aus zuverlässiger Quelle geschöpft wurde), officielle Angaben, für deren Mittheilung der Verfasser den betreffenden Ministerien und Bahnverwaltungen hiermit nochmals seinen verbindlichsten Dank ausspricht.

Durch das beigegebene alphabetische Verzeichniss, welches sowohl anführt, an welcher Bahn jede Station liegt, als auch die Nummer wiederholt, welche jede einzelne Station in dem geographischen Register trägt, wird ein rasches Auffinden aller Verhältnisse der betreffenden Station ermöglicht.

Als eine, wie ich hoffe, Vielen willkommene Beigabe des Stations-Registers, welche jedoch nur nach fester Bestellung übersandt wird, erscheinen zwei Eisenbahnkarten. Die eine derselben, die mit Benutzung officieller Materialien der Eisenbahn-Directionen herausgegebene Barthol'sche Eisenbahnkarte von Mittel-Europa, enthält die sämmtlichen Eisenbahn-Linien und Stationen Mittel-Europas unter Angabe der Entfernungen der Stationen unter einander und deren politischer Lage. Die andere, vom Verfasser bearbeitete Uebersichtskarte der Europäischen Eisenbahnen* führt in der Weise wie die der 1. Auflage des Stations-Registers beigegebene Karte, aber in etwas grösserem Maassstabe und unter Ausdehnung der Karte auf ganz Europa, colorirt die Gebiete fast sämmtlicher Bahnverwaltungen Europas unter Angabe der Namen der Bahnverwaltungen, sämmtlicher Haupt- und Anschluss-Stationen, soweit solches irgend der Raum gestattet, demnächst auch der Längen der zwischenliegenden Eisenbahnstrecken vor.

Beide Karten ergänzen sich somit in jeder Richtung und werden unter Benutzung des alphabetischen Stations-Registers die sofortige Auffindung auch der unbedeutendsten Haltestelle des Mitteleuropäischen Eisenbahn-Netzes ermöglichen".

Was schliesslich das Verhältniss dieser neuen Ausgabe des Stations-Verzeichnisses zu der früheren betrifft, so giebt erstere nicht nur die inzwischen eröffneten und in Bau genommenen Eisenbahn-Linien bzw. Stationen, und die Aenderungen in den directen Verkehrsbeziehungen der im Betriebe befindlichen Bahnen an, sondern sie ist auch ausserdem vermehrt durch Angabe der Adressen der Stations-Verwaltungen (neben denen der Bahn-Verwaltungen)', der Grenze der Bahngebiete, durch Berechnung der Bahnlängen und der Stations-Entfernungen in dem Einheitsmaass der Kilometer (neben dem ortsüblichen Längenmaas) sowie durch Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen politischen Aenderungen und Ausdehnung des Werkes auf alle in der 1. Auflage noch nicht berücksichtigten Eisenbahnen Europas (nämlich Belgiens, Dänemarks, Frankreichs, Italiens, der Niederlande mit Luxemburg, Russlands, Schwedens mit Norwegen, der Schweiz, Spaniens und Portugals, der Türkei und Grossbritanniens.)

Hervorheben wollen wir noch, dass uns Seitens der Direction der Französischen Ostbahnen nicht nur die Entfernungen aller ihrer Stationen von Paris, sondern auch von allen Deutschen Grenzstationen angegeben worden sind. Alle bis zum Druck des letzten Bogens (2. Januar 1868) bekannt gewordenen Aenderungen im Europäischen Eisenbahn-Netz sind von uns noch berücksichtigt worden. Nachzutragen ist die erst in vorliegender Nummer publicirte Aenderung in der Firma der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-(General-) Direction, sowie die am 7. Januar d. J. stattfindende Eröffnung der Linie Frose-Ballenstedt (Magdeb. Halberstädter Eisenbahn.)

In den Nachträgen auf S. 107 bitten wir die Ueberschrift Sächs. Westl. Stsb. zu streichen, welche durch das Missverständniss einer Correctur bei der letzten Revision sich eingeschlichen hat.

Gegen Einsendung des Betrags von 25 Sgr. mit genauer Angabe der Adresse wird von uns das Stations-Verzeichniss mit Barthol's Karte sofort franco zugeschickt.

* Die Herstellungskosten sind (in Folge einer Erweiterung der Karte auf ganz Europa und des vielfachen Farbendrucks) so bedeutend, dass dieselbe nicht unter 15 Sgr. geliefert werden kann. Dieselbe wird vor Ende des Monats Januar ausgegeben und werden wir auf dieselbe demnächst zurückkommen.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 8. Januar 1868. Des Jahresschlusses wegen waren die Geschäfte während der letzten 14 Tage von keinem Belang.

Kupfer unverändert. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches 27—29 Thlr., Russisches 33—38 Thlr. per Ctr.

Zinn. Banca-Zinn 38 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink stiller. W. H. Marke $6^4/_5$—$^{11}/_{12}$ Thlr. ab Breslau, geringere Marken $6^2/_3$—$^3/_4$ Thlr. per Ctr. Im Detail $7^1/_2$—8 Thlr.

Roheisen. In Glasgow wegen Schifffahrtsschluss ruhiger. M. N. Warrants schlossen 52 sh. Gartsherrie I. 60 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh. sonstige Marken 54 sh. per Ton. — Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung $46^1/_2$—$47^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 36 Sgr. loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 50 Sgr. per Ctr. frei hier.

Stabeisen. Gewalztes $2^7/_{12}$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen zum Verwalzen 47—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** unverändert.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

18. Januar Ofener Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft zu Ofen.
22. „ *Oppeln-Tarnowitzer Eisenb.-Gesellschaft zu Breslau.
3. Febr. *Pfälzische Nordbahn zu Ludwigshafen a/Rhein. Off. Bekm. S. 19.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
15. Jan. zu Köln	Ober Telegr.-Inspect.	Batterie-Material	—
15. „ zu Lesum	Hannoversche E.	Verkauf von 423 alten Erdtransportwagen, 39 Handkarren, 7 Blechpumpen, 1 Winde mit Rädern etc. etc.	
15. „ zu Vegesack	„		
16. „ zu Geestemünde	„		
16. „ zu Loxstedt	„		
17. „ zu Oldenbüttel	„		—
18. „ zu Lingen	Hannoversche E.	Verkauf alter Materialien	—
20. „ zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Verkauf alter Schienen	21
20. „ zu Breslau	Ober Telegr.-Inspect.	Batterie-Materialien	—
20. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Personenwagen etc.	21
21. „ zu Köln	Köln-Mindener E.	Gussstahlachsen etc.	21
21. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Schienen	22
27. „ zu Saarbrücken	Rhein-Nahebahn	Güterz.-Locomotive m. Tender	21
27. „ zu Cassel	Bebra-Hanauer E.	Personenwagen	21
16. Febr. zu Magdeburg	Magdeb.-Halberstädter E.	Verkauf 2 Schnellzugmaschinen	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wird die $1{,}_9$ Meilen lange Zweigbahn von Frose (Station der Cöthen-Halberstädter Bahnstrecke) nach Ballenstedt mit den Stationen

Frose, Ermsleben und Ballenstedt

am 7. Januar d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 2. Januar 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Pfälzische Nordbahnen.

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Nordbahnen, bezw. der Landstuhl-Kuseler Eisenbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu einer in Ludwigshafen a./Rh. im Stationsgebäude abzuhaltenden

ausserordentlichen Generalversammlung

auf Montag, den 3. Februar 1868, Morgens 10 Uhr ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Vorlage der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vom 23. November 1867 zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Hochspeyer durch das Alsenzthal an die Landesgrenze bei Münster a./Stein;
2) Antrag der Verwaltung:
   a) auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 23. November 1867;
   b) auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales der Gesellschaft behufs Ausführung der Alsenzbahn um den Gesammtbetrag von 7 700 000 fl. in Gemässheit des § 26 der Satzungen;
   c) auf theilweise Abänderungen der Satzungen, insbesondere der §§ 22 und 23 durch Erstellung eines ergänzenden Nachtrages im Betreff der Alsenzbahn.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 27. Januar nächsten Jahres auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a./Rh. über ihren Actienbesitz, entweder durch Vorzeigung der Original-Actien bezw. Interimsscheine oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten berechtigen nicht zur freien Fahrt.

Nach dem 27. Januar n. Jrs. können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 28. December 1867.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen:
Mahla.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

In Folge der Abtrennung der Strecke Rheine-Emden an die Westfälische Eisenbahn sind vom 1. Januar 1868 ab in dem Fahrplane einzelne Züge der Hannoverschen Staats-Eisenbahn mehrere geringfügige Aenderungen nöthig geworden; namentlich sind hiervon betroffen:

a) auf der Strecke Rheine-Minden-Braunschweig die Züge No. 1, 4, 3 und 17, 13, 16, 19, 20;
b) auf der Strecke Hannover-Harburg die Züge No. 31, 40 und 51;
c) auf der Strecke Hannover-Cassel und Göttingen-Arenshausen die Züge No. 27, 28, 30, 37 und 43 und
d) auf der Strecke Bremen-Geestemünde der Zug No. 54.

Das Weitere ist aus den auf den Stationen ausgehängten neu redigirten Fahrplänen ersichtlich; dieselben sind bei den Stations-Cassen zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pr. Stück käuflich zu haben.

Königl. Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Westfälische Eisenbahn.

In Folge der Vereinigung der Bahnstrecke von Emden bis Rheine mit der Westfälischen Eisenbahn tritt mit dem 1. Januar 1868 ein, die Bahnstrecke von Holzminden beziehungsweise Warburg bis Emden umfassender Fahrplan in Kraft, welcher jedoch mit den bisherigen Fahrplänen im Wesentlichen übereinstimmt. Derselbe ist auf den Stationen ausgehängt und können Exemplare desselben bei allen Stationscassen, per Stück zu 1 Sgr., käuflich bezogen werden.

Münster, den 27. December 1867.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Niederschlesische Zweigbahn.

Mit dem **1. Januar 1868** tritt für unsere Bahn ein neuer Tarif, an Stelle desjenigen vom 1. Januar 1865, in Kraft.

Exemplare dieses neuen Tarifs sind vom 25. December cr. ab auf sämmtlichen Stationen unserer Bahn, sowie in unserem hiesigen Haupt-Büreau käuflich (zu dem Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Stück) zu haben.

Glogau, den 23. December 1867.

Die Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die fälligen Zins-Coupons der 4 und 5% Altona-Kieler, sowie der $4^1/_2$% Schleswigschen Prioritäts-Obligationen werden vom 2. Januar 1868 an bis weiter Donnerstags, Freitags, Montags und Dienstags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags von unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude eingelöst. Auch werden an diesen Tagen die Capitalbeträge mit den Zinsen bis zum 31. December d. J. der am 25. Juli d. J. ausgeloosten 4% Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinscoupons ausbezahlt.

Altona, den 28. December 1867.

Die Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Die Actionäre der Thüringischen Eisenbahn benachrichtigen wir hierdurch, dass, da der letzte Dividendenschein No. 20 im Jahre 1868 zur Einlösung gelangt, **die Ausgabe der dritten Serie der Dividendenscheine No. 21 bis 30 nebst Talon** nunmehr erfolgen wird und zwar:

I. vom 2.—31. Januar k. J.

1) in Erfurt durch unsere **Zinscontrole**;
2) in Dessau durch Herrn **J. H. Cohn**, sowie durch dessen Vermittelung:
3) in Berlin durch die Herren **Breest & Gelpcke**;
4) in Frankfurt a./M. durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne.**

II. vom 16.—31. Januar k. J.

5) in Leipzig durch die **Leipziger Bank** (nur in den Vormittagsstunden).

Wir fordern die Actionäre der Thüringischen Eisenbahn demnach auf, ihre Stamm-Actien nebst **doppelter** Designation der Nummern derselben bei den sub 1—4 genannten Stellen vom **2. Januar** fut. an und bei der sub 5 genannten Stelle vom **16. Januar 1868** an, einzureichen, wogegen ihnen die eine der beiden Designationen, mit Empfangsbescheinigung versehen, sofort zurückgegeben werden wird. Die abgestempelten Actien nebst den neuen Dividendenscheinen sind nach 14 Tagen gegen Rückgabe obiger Bescheinigung bei der betreffenden Stelle in Empfang zu nehmen.

Formulare zu den Designationen sind bei obengenannten Stellen, sowie bei sämmtlichen Billet-Expeditionen unserer Bahn unentgeltlich in Empfang zu nehmen.

Die Kosten der Einsendung und Zurücksendung der Actien nebst Dividendenscheinen haben die Actionäre zu tragen.

Nach dem **31. Januar 1868** erfolgt die Ausgabe nur noch in Erfurt bei der ad 1 genannten Stelle.

Erfurt, den 20. December 1867.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rhein-Nahe-Bahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am **2. Januar 1868** fälligen, halbjährigen **Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. u. II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum **31. Januar 1868, Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** in **Berlin,**
2) bei dem **A. Schaaffhausen'schen** Bankvereine in **Köln,**
3) bei der **Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a. M.**
und fortlaufend
4) bei sämmtlichen **Stations-Cassen** der Rhein-Nahe Eisenbahn, soweit deren **Bestände** ausreichen,
ingleichen
5) bei unserer **Haupt-Casse** hierselbst erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 12. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
9 000 eichenen Stossschwellen,
99 000 „ Mittelschwellen und
den Hölzern zu 64 Weichen

soll im Wege der Submission in mehreren Loosen vergeben werden.

Die der Submission zu Grunde zu legenden Bedingungen, von welchen Abdrücke gegen Erstattung der Kosten abgegeben werden, sind in unserem technischen Büreau hierselbst einzusehen.

Schriftliche Anerbietungen auf Uebernahme der Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Schwellen" versehen, bis **Donnerstag den 16. Januar 1868, Vormittags 11 Uhr** bei der unterzeichneten Direction portofrei einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Elberfeld, den 21. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

5 Stück gekuppelten Tender-Locomotiven

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 14. Januar k. J., Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Tender-Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 18. December 1867.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

240 Stück bedeckten Güterwagen,
12 Stück doppeletagigen Viehwagen und
12 Stück Plateauwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 21. Januar k. J., Vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, resp. Plateau- oder Viehwagen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 19. December 1867.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Hannoversche Staatseisenbahn.

13 130 Stück eichene Stossschwellen,
101 876 „ „ Mittelschwellen,
1 434 „ vollkantige eichene Weichenschwellen
4 739 „ gewöhnliche „ „

für die Hannoversche Staats-Eisenbahn, sollen in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Schwellen"

versehen, bis zum Submissions-Termine am

Montag den 13. Januar 1868 Vormittags 11 Jhr

versiegelt und portofrei an den comm. Ober-Betriebs-Inspector Herrn Grapow hierselbst einzureichen, von welchem dieselben in unserem Central-Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreau's der Betriebs-Directionen zu Göttingen, Hannover, Harburg, Bremen und Osnabrück einzusehen und können auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Broese hier, zu richtende Schreiben abschriftlich bezogen werden.

Hannover, den 23. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staatseisenbahn.

35 518 Stück gewalzte Stossplatten,
77 975 „ „ und gelochte Seitenlaschen aus Puddelstahl,
759 200 Stück Schienennägel,
157 444 „ Schraubenbolzen

für die Hannoversche Staatseisenbahn sollen in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden. Offerten hierauf sind bis zum **14. Januar 1868 Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug"

bei dem comm. Ober-Betriebs Inspector Grapow hierselbst einzureichen, von welchem dieselben in unserem Centralbüreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreaus der Betriebs-Directionen zu Göttingen, Hannover, Harburg und Osnabrück einzusehen und können auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse hier, zu richtende Schreiben abschriftlich bezogen werden.

Hannover, den 23. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staatseisenbahn.

Es soll die Lieferung von 22 799 049 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen für das Jahr 1868 im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 15. Januar k. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Centralbüreau hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen" eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse hier, zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 23. December 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Zwölf Stück, wegen ihrer veralteten Form ausrangirte, aber sonst noch brauchbare Eisenbahn-Personenwagen I., II. und III. Classe sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Gebote auf sämmtliche, oder auch auf einzelne, nach ihrer Nummer näher bezeichnete Wagen sind an die unterzeichnete Direction bis zum **1. Februar k. Js.** einzureichen.

Die Wagen befinden sich auf den Bahnhöfen Berlin, Hagenow und Hamburg und ihre Besichtigung kann unter Vermittelung der betreffenden Bahnhofs-Inspectoren erfolgen, auch sind bei letzteren die Verkaufs-Bedingungen einzusehen.

Berlin, den 13. December 1867.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von

6 Stück 3axigen Personenwagen,
10 „ 2 „ dergleichen,
56 „ Axen aus Gussstahl mit schmiedeeisernen Rädern und Gussstahlbandagen,
76 „ Tragfedern und
32 „ Pufferfedern

im Wege der Submission zu vergeben und laden Lieferungslustige ein, ihre Offerten frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Offerte auf Personenwagen, bez. Axen mit Rädern, Federn"

bis Montag, den 20. Januar 1868 und zwar:

für die Wagen 10 Uhr Vormittags
„ „ Axen 11 „ „
„ „ Federn $11^1/_2$ „ „

an uns einzusenden, zu welchen Terminen die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen, von denen **je ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Offerte** beigefügt sein muss, sind auf dem Büreau unseres Obermaschinenmeisters Brandt auf dem hiesigen Bahnhofe einzusehen oder auch von da auf portofreie Requisition unentgeldlich zu beziehen.

Erfurt, den 30. December 1867.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

12 Stück Personenwagen I. und II. Classe

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Montag den 27. d. Mts. Vormittags 10 Uhr**, in unser Geschäftslocal, Bahnhofs-Strasse No. 22 anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen-Wagen"

eingereicht sein müssen und in welchem die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen in unserem technischen Centralbüreau zur Einsicht auf und können daselbst anch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen eer Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Cassel, am 6. Januar 1868.

Königliche Commission für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Die Anfertigung von 2400 Stück **Gussstahlachsen**, $4^3/_4$ Zoll in der Nabe stark, 700 Paar **schmiedeeisernen Scheibenrädern** mit angeschweisstem Unterreifen und Bandagen aus Puddelstahl oder Bessemer Gussstahl und 800 Stück **Gussstahl-Tragfedern** für Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die maassgebenden Lieferungsbedingungen, welche in unserem hiesigen Centralbüreau zur Einsicht offen liegen, können auf portofreies Ansuchen von uns bezogen werden.

Lieferungslustige wollen ihre äusserlich zu bezeichnende Offerten bis zum **21. d. M.** an uns einreichen; sie bleiben bis zum **31. ej. m.** an dieselben gebunden.

Köln, den 4. Januar 1868.

Die Direction.

Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

2 656 000 Zollpfund alte Eisenbahnschienen

und zwar:

a) 1 220 000 Pfd. der Saarbrücker Eisenbahn loco Bahnhof Saarbrücken oder Trier,
b) 1 436 000 Pfd. der Rhein-Nahe-Eisenbahn loco Bahnhof Bingerbrück oder Neunkirchen

sollen an den Meistbietenden vergeben werden.

Preis-Offerten auf beliebige Quanta dieser Schienen sind versiegelt und portofrei, sowie unter der Aufschrift:

„Submission auf alte Eisenbahnschienen"

bis zum Submissions-Termine am

Montag, den 20. Januar cr., Vormittags 11 Uhr

an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Kauflieblaber eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufs-Bedingungen können in unserem Central-Büreau eingesehen, auf portofreie Anträge auch bezogen werden.

Saarbrücken, den 4. Januar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die Lieferung von:

Vier Stück dreiachsig gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Tendern

für die Rhein-Nahe-Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven"

versehen, bis zum Submissionstermine am:

Montag, den 27. d. Mts., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 3. Januar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
35 000 lfd. Fuss $3^1/_2$ Zoll hoher Eisenbahnschienen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Dienstag, den 21. Januar c., Vormittags 11 Uhr
in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Schienen“ eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 3. Januar 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

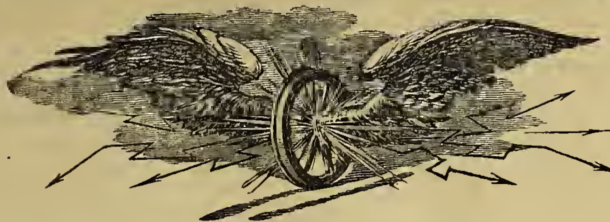
 **Hierzu eine Beilage von C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 3.

Erscheint
jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 17. Januar 1868. (Schluss der Nummer: 16. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Frankreich's Eisenbahnen im Jahre 1867.

nach dem Kaiserlichen „Exposé de la Situation de l'Empire."[1]

1. Das Französische Eisenbahnnetz am 1. Januar 1868.

Die Totallänge der concessionirten Linien am 31. December 1867 betrug 21 034 Kilometer mit Einschluss von 585 Kilometer eventuell concedirter Linien.

Im Laufe des Jahres 1867 sind nur zwei neue unbedeutende Concessionen ertheilt worden. Die erste betrifft die 5 Kilometer lange Bahn von Aire nach Berguette, concedirt durch Decret vom 17. Januar, die andere, die nur 200 Meter lange Strecke von Sarreguemines an die Preussische Grenze gegen Saarbrücken, concedirt der Ostbahn-Gesellschaft durch Decret vom 15. Juni 1867. Die Totallänge der concessionirten Bahnen hat sich somit auf 21 040 Kilometer erhoben.

Andererseits wurden die eventuell concessionirten Linien von Robiac nach Pouzin mit Zweigbahn nach Aubenas, von Aubigne nach Flèche und von Cavillon nach Apt („als im öffentlichen Interesse nützlich") durch Decrete vom 29. Mai und 16. August definitiv concessionirt, wodurch die Zahl der eventuellen Concessionen auf 419 Kilometer reducirt wurde.

Das Französische Bahnnetz stellt sich demnach folgendermaassen heraus:

Eisenbahn-Gesellschaften	Altes Netz	Neues Netz	Total
Nord	1100 Kilom.	515 Kilom.	1615 Kilom.
Ost	975 „	2114 „	3089 „
West	900 „	1645 „	2545 „
Orléans	2017 „	2193 „	4210 „
Lyon-Méditerranée	2593 „	3229 „	5822 „
Victor-Emanuel	— „	134 „	134 „
Süd	797 „	1456 „	2253 „
Gürtel	17 „	— „	17 „
Verschiedene Gesellschaften[2]	1355 „	— „	1355 „
Zusammen	9754 Kilom.	11286 Kilom.	21040 Kilom.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen betrug am 31. December 1866 14514 Kilometer, während des Jahres 1867 wurden wenigstens 1236 Kilometer eröffnet, nämlich:

	Kilom.	
1. Von der Nordbahn		
a) Boulogne-Calais (7. Januar)	40	199 Kilom.
b) ⅔ der Linie Rouen-Amiens mit Zweigbahn nach Etaimpuis (23. April)	87	
c) Amiens-Tergnier (1. Juli)	72	
2. Von der Ostbahn.		
a) Saint-Hilaire nach Saint-Menehould mit Zweigbahn (23. Juli)	46	95 „
b) Bologne nach Neufchâteau (14. August)	49	
3. Westbahn.		
a) Pariser Gürtelbahn (linkes Ufer) (25. Febr.)	10	132 „
b) ⅓ der Linie Rouen nach Amiens (23. April)	44	
c) Saint-Pierre nach Louviers (23. April)	8	
d) Laigle nach Surdon (5. August)	41	
e) Flers nach Vire (16. Septbr.)	29	
4. Orléans.		
a) Vendôme nach Tours (5. August)	58	240 „
b) Orsay nach Limours (26. August)	18	
c) Poitiers nach Bersac-Limoges (Ende Dec.)	111	
d) Châteaulin nach Landerneau (Ende Dec.)	53	
5. Lyon-Méditerranée.		
a) Maïsse nach Montargis (6. Mai)	60	306 „
b) Andelot nach Champagnole (15. Juli)	13	
c) Villefort nach la Levade (5. August)	31	
d) Etang nach Autun (7. Septbr.)	14	
e) Montceau nach Digoin (7. Septbr.)	47	
f) Montchanin nach Cercy-la-Tour (7. Sept.)	80	
g) Lunel nach Arles[3]	44	
h) Aubagne nach den Minen von Fuveau (Dec.)	17	
6. Südbahn.		
a) Lourdes nach Pau (15. Juni)	39	91 „
b) Montrejeau nach Tarbes (20. Juni)	49	
c) Collioure nach Port-Vendres (18. August)	3	
7. Charente.		
a) Rochefort nach Saintes (15. April)	43	117 „
b) Saintes nach Cognac (31. Mai)	27	
c) Cognac nach Angoulème	47	
8. Lille nach Béthune und nach Bully-Grenay: Violaines nach Haubourdin und Verbindung (5. August)		20 „
9. Vitré nach Fougère (25. August)		36 „
Ueberhaupt		1236 Kilom.

[1] Dieses Exposé ist früher als sonst, nämlich bereits im November v. J. dem gesetzgebenden Körper vorgelegt worden. Die Mittheilungen über Bahneröffnungen und über die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 konnten daher nur approximativ in demselben gegeben werden. Die Redact.

[2] Verschiedene Gesellschaften, und zwar: Charentes 295 Kilom., Orléans à Châlons-sur-Marne 247 K., Arras à Etaples 141 K., Vendée 121 K., Médoc 100 K., Libourne à Bergerac 63 K., Epinac à Velars 55 K., Sathonay à Bourg 51 K., Lille à Béthune et à Bully-Grenay 45 K., Valenciennes à Lille 43 K., Perpignan à Prades 42 K., Vitré à Fougères 36 K., Saint-Dizier à Vassy 22 K., Anzin à Somain 19 K., Chauny à Saint-Gohain 15 K., Dunkerque à la frontière belge 14 K., Hazebrouck à la frontière belge 14 K., Marseille à la Madrague de Podestat 11 K., La Croix-Rousse à Sathonay 7 K., Aire à Berguette 5 K., Enghien à Montmorency 3 K., Armentière à la frontière belge 3 K., Vireux à la frontière belge 2 K., Lyon à la Croix-Rousse 1 K. Zusammen 1355 Kilometer.

[3] Die für Ende v. J. in Aussicht gestellte Eröffnung dieser wichtigen Verbindungsbahn ist noch nicht erfolgt. Dieselbe soll nunmehr am 15. Januar stattfinden.

Diese Erweiterung des Französischen Eisenbahnnetzes ist viel bedeutender, als die in den letzten Jahren. Auch sind unter den neu eröffneten Bahnen viele von der grössten Wichtigkeit und solche, welche von der Bevölkerung ungeduldig erwartet worden waren.

Die Totallänge der am 31. December 1867 im Betrieb befindlichen Linien beträgt hiernach 15 750 Kilom., während noch 5 290 Kilometer fertigzustellen sind. Auf die einzelnen Compagnien kommen hiervon, und zwar:

	im Betrieb befindliche Kilom.	im Bau Strecken Kilom.	Total Kilom.
Nord	1430	185	1615
Est	2650	439	3089
Ouest	2153	392	2545
Orléans	3525	685	4210
Lyon-Méditerranée	3819	2003	5822
Victor-Emanuel	106	28	134
Midi	1707	546	2253
Ceinture	17	—	17
Verschiedene Gesellschaften	343	1012	1355
Total	15750	5290	21040

Auf das alte und neue Netz vertheilen diese Längen sich folgendermaassen:

	Altes Netz	Neues Netz	Total
Im Betrieb befindlich	8197 Kilom.	7753 Kilom.	15750 Kilom.
Noch zu bauen	1557 „	3733 „	5290 „
Total	9754 Kilom.	11286 Kilom.	21040 Kilom.

Die Ausgaben der Gesellschaften bis zum 31. December 1867 und diejenigen, welche noch für den Ausbau des concedirten Netzes zu machen sind, mit Ausschluss der Staatssubvention werden folgendermaassen veranschlagt:

	Ausgaben bis 31. Decbr. 1867	Noch zu bestreitende Ausgaben	Total
Nord	643 155 000 fr.	55 760 000 fr.	698 915 000 fr.
Est	1 036 290 000 „	126 508 000 „	1 162 798 000 „
Ouest	929 067 000 „	99 948 000 „	1 029 015 000 „
Orléans	1 184 642 000 „	210 592 000 „	1 395 234 000 „
Lyon-Méditerranée	2 028 876 000 „	562 024 000 „	2 590 900 000 „
Victor-Emanuel	44 480 000 „	22 520 000 „	77 000 000 „
Midi	570 308 000 „	101 297 000 „	671 605 000 „
Ceinture	10 000 000 „	1 310 000 „	11 310 000 „
Verschiedene Gesellschaften	81 817 000 „	174 086 000 „	255 903 000 „
Total	6 528 635 000 fr.	1 354 045 000 fr.	7 882 680 000 fr.

Diese Totalsummen repartiren sich auf die beiden Netze wie folgt:

	Altes Netz frcs.	Neues Netz frcs.	Total frcs.
Gemachte Ausgaben	2 336 493 000	3 292 142 000	6 528 635 000
Noch zu leistende Ausgaben	487 323 000	866 722 000	1 354 045 000
Total	3 723 816 000	4 158 864 000	7 882 680 000

Wenn man die Ausgaben mit den Längen vergleicht, so erhält man folgende Durchschnittszahlen, welche von den Eisenbahn-Gesellschaften pro Kilometer gemacht sind, resp. noch zu leisten sind:

für das alte Netz	381 773 fr.
„ „ neue Netz	368 498 „
allgemeine Durchschnittszahl	374 652 „

Die von dem Staate bis zu dem 31. December 1867 für Arbeiten und Subventionen in Geld aufgewendeten Summen (nicht mitgerechnet die von den Gesellschaften aufgewendeten Kosten und solche, welche bereits vollständig ersetzt worden sind) betragen 984 Millionen Fres.

Der Totalbetrag dieser Subvention beträgt 1446 Mill. Francs und sind Seitens des Staatsschatzes vom 1. Januar 1868 ab 462 Mill. Fr. aufzubringen, wovon 61 Mill. Fr. in Geld oder in Arbeit und 401 Mill. in 42 jährlichen Ratenzahlungen vom Betriebsjahre 1865 ab zu leisten sind.

Bereits in den letzten Jahren hatte sich die den Eisenbahn-Gesellschaften zugesicherte Garantie weniger lästig herausgestellt, als man von Anfang an angenommen hatte. Bei der Vorbereitung des Amortisationsgesetzes von 1866 hatte man den für das Jahr 1867 in Folge der übernommenen Staatsgarantie voraussichtlich zu leistenden Zuschuss auf 31 Mill. Fr. veranschlagt. Nach den veranschlagten Betriebsergebnissen des genannten Jahres werden jedoch nur folgende Summen den einzelnen Compagnien vom Staate zu leisten sein:

Ostbahn	11 500 000 fr.
Westbahn	3 950 000 „
Orléansbahn	8 200 000 „
Midi	1 087 000 „
Victor-Emanuel	1 560 000 „
Zusammen	26 297 000 fr.

Es ergiebt sich hiernach eine Minderung der Staatsgarantie gegen den ursprünglichen Voranschlag um 5 Mill. Fr. Es ist nicht zu verkennen, dass die Weltausstellung einen günstigen Einfluss auf dieses so befriedigende Resultat gehabt hat. Für 1868 wird sich dieses Verhältniss voraussichtlich nicht so günstig stellen, doch hofft man, dass die vom Staate zu leistende Summe den Betrag von 31 Mill. Fr. nicht erreichen wird.

Im Laufe des Jahres 1867 ist der im Vorjahre abgeschlossene Vertrag über die Rückgabe der auf Französischem Boden gelegenen Sectionen der Victor-Emanuelbahn gesetzlich genehmigt worden. Diese Convention hat den Zweck, den finanziellen Verwickelungen, welche die Existenz der Victor-Emanuel-Eisenbahn-Gesellschaft erschütterten, ein Ziel zu setzen, während sie andererseits die prompte Ausführung der im Bau begriffenen Strecken zwischen St. Michael und dem Alpentunnel, welcher in 1871 fertiggestellt werden soll, verbürgt.

Die Regierung hat bereits mehrfach die Absicht ausgesprochen, das grosse Netz der Französischen Eisenbahnen zu ergänzen, indem sie die grossen Lücken, welche dieses Netz noch bietet, ausfüllt. Dieselbe hofft bald in der Lage zu sein, dem gesetzgebenden Körper verschiedene Conventionen vorzulegen, welche die Ausführung einer grösseren Anzahl neuer Linien sicherstellt.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte und Bau.

* **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Zu der Seitens des Verwaltungsraths zum 4. Januar cr. zusammenberufenen Generalversammlung der Actionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft (über deren Verlauf wir in voriger Nummer bereits kurz berichteten) wurden bei der Hauptcasse zu Warschau und deren Filialen 12 205 Stück Actien deponirt, welche ein Capital von 1 220 500 Rs. repräsentiren. Auf der Generalversammlung selbst erschienen 25 Actionäre, durch welche ein Actiencapital von 1 094 400 Rs. mit 257 Stimmen vertreten war.

Nachdem hiernach Seitens des Präsidenten des Verwaltungsraths Baron von Muschwitz constatirt worden war, dass die Versammlung statutenmässig zusammenberufen worden, und nach Maassnahme der vertretenen Actien beschlussfähig sei, wurde zur Berathung der Tagesordnung, welche den projectirten Bau einer Zweigbahn von Czenstochau nach Herby umfasste, geschritten, und die Nothwendigkeit der Bauausführung in nachfolgender Weise beleuchtet. Seitens der Kaiserlich Russischen sowohl als auch der Königlich Preussischen Regierung ist schon längst die Nothwendigkeit anerkannt worden, die Handelsstrasse zwischen Warschau und Breslau, welche sich gegenwärtig über Kattowitz und Sosnowce auf einer Strecke von $67^{1}/_{2}$ Meilen ausdehnt, abzukürzen. Nachdem die verschiedenen Verhandlungen, welche die Herstellung dieser Strasse in der Richtung von Lodz-Kalisch-Breslau einerseits oder Lodz-Kempen-Breslau andererseits bezweckten, zu keinem Resultate geführt, wird nunmehr im Einverständniss mit den beiderseitigen Staatsregierungen eine Verbindung zwischen Warschau und Breslau durch den Bau einer Zweigbahn der Warschau-Wiener Eisenbahn von Czenstochau nach Herby und dem Anschluss derselben an die im Bau begriffene Rechte Oderuferbahn in der Richtung von Lublinitz und einem noch näher zu bestimmenden Puncte zwischen Kolonowska und Kreutzburg projectirt. Da Seitens der Rechte Oderuferbahn-Gesellschaft die Zusicherung erlangt ist, die Anschlussarbeiten auf der Preussischen Strecke bis Herby auszuführen, ist die gegenwärtige Versammlung zu dem Zwecke berufen worden und den Actionären das Project zur Herstellung der Zweigbahn Czenstochau-Herby durch die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft zur Genehmigung und Beschlussnahme vorzulegen.

Die Wichtigkeit der Abkürzung der Handelsstrasse von Warschau nach Breslau um 10—12 Meilen, also beinahe ein Viertheil der gegenwärtigen Ausdehnung, bedarf wohl keiner weiteren Beleuchtung und könnte bei diesem Project nur das eine Bedenken obwalten, dass bei Ausführung desselben ein Theil des Breslauer resp. Oberschlesischen Verkehrs der Strecke Czenstochau-Sosnowce entzogen werden würde. Dieses Bedenken wird aber dadurch gehoben, wenn man bedenkt, dass die Warschau-Wiener Eisenbahn einerseits den ganzen Verkehr aus den von der Rechten Oderuferbahn durchschnittenen Landestheilen gewinnen, andererseits aber die erwähnte Strecke Czenstochau-Sosnowce als die einzige sowohl nach dem inländischen

als dem Oberschlesischen Kohlenrevier führende Strasse stets ihre Wichtigkeit beibehalten wird.

Nachdem hierauf von dem Vorsitzenden noch erwähnt wird, dass die Herstellung dieser Zweigbahn Seitens der Staatsregierung für unabweislich nothwendig erachtet und demzufolge auch die erforderlichen Vorarbeiten bereits ausgeführt worden sind, wurde der Versammlung der Antrag zur Beschlussnahme vorgelegt: Die Generalversammlung wolle den Bau der mehrerwähnten Zweigbahn zum Anschluss an die Rechte Oderuferbahn in der Richtung von Kolonowska genehmigen und den Verwaltungsrath ermächtigen, das Project mit der Staatsregierung zu vereinbaren und das zur Ausführung desselben erforderliche Baucapital von ca. 1 360 000 Rs. durch Emission von Stammactien oder nach Umständen Prioritäten zu beschaffen, sowie den erforderlichen Nachtrag zur Allerhöchst verliehenen Concession bei der Staatsregierung zu beantragen.

Dieser Antrag wurde Seitens der anwesenden Actionäre ohne Debatte einstimmig durch Acclamation angenommen.

Preussen. Insterburg-Thorn und Dirschau-Schneidemühl. Zur Behebung des in der Provinz Preussen herrschenden Nothstandes hat das Kgl. Staatsministerium bekanntlich unter Anderem die schleunige Inangriffnahme des Baues einer Eisenbahn von Insterburg nach Thorn und von Dirschau nach Schneidemühl auf Staatskosten bei des Königs Majestät befürwortet und den Gesetzentwurf wegen Gewährung der hierzu erforderlichen Mittel dem Landtage zur verfassungsmässigen Genehmigung vorgelegt.

In der Hoffnung, dass die Bestrebungen der Staatsregierung die Unterstützung der beiden Häuser des Landtages finden werden, sind Seitens des Handelsministers bereits die erforderlichen Einleitungen getroffen worden, um mit dem Bau der genannten beiden Eisenbahnen unverzüglich beginnen zu können, sobald die Mittel dazu zur Verfügung gestellt werden.

Zu dem Ende sind die vorhandenen generellen Vorarbeiten für die Eisenbahn von Insterburg nach Thorn von hierzu beauftragten Commissarien innerhalb der Regierungsbezirke Gumbinnen und Königsberg an Ort und Stelle in Bezug auf die Führung der Linie und die Lage der Bahnhöfe näher geprüft, auch für den Beginn der Bauausführung solche Strecken ermittelt worden, bei welchen die endgültige Feststellung des Projects sich mit dem geringsten Zeitaufwande ermöglichen lässt.

Hiernach soll der Bahnbau 1) zwischen Insterburg und Gerdauen, 2) bei Allenstein, 3) bei Osterode, 4) bei Thorn, sobald es die Verhältnisse gestatten, in Angriff genommen werden.

Die Direction der Ostbahn, welche die Leitung des Baues der Eisenbahn von Thorn nach Insterburg und von Dirschau nach Schneidemühl übernehmen wird, ist beauftragt worden, die speciellen Vorarbeiten für die bezeichneten Strecken schleunigst anfertigen zu lassen, auch bezüglich des Baues der Bahn von Dirschau nach Schneidemühl die erforderlichen Einleitungen zu treffen.

Von dem Wunsche geleitet, der nothleidenden Arbeiterbevölkerung der Provinz Preussen die Gelegenheit zum lohnenden Verdienst möglichst zu erweitern, hat der Handelsminister ferner die Direction der Ostbahn angewiesen, die Vorbereitungen zur Lieferung des zum Bau der Thorn-Insterburger Bahn zunächst erforderlichen Bedarfs an eichenen Bahnschwellen aus den Waldungen der genannten Provinz schleunigst einzuleiten.

Aus demselben Beweggrunde ist die gedachte Behörde gleichzeitig veranlasst worden, die projectirte Linie auf denjenigen Strecken, wo dieselbe Forstflächen durchschneidet und als feststehend angesehen werden kann, baldthunlichst abstecken zu lassen, damit die Besitzer der Waldungen in den Stand gesetzt werden, die Abholzung der zur Bahn erforderlichen Flächen unverweilt vornehmen zu können, sobald der Beginn des Bahnbaues gesichert sein wird. (Preuss. St.-Anz.)

* **Märkische Nordbahn.** (Aus dem Programm.) Ein Blick auf die Eisenbahnkarte Norddeutschlands zeigt in dem beinahe 120 Grad betragenden Winkel, welchen das westlich von der Hamburger, östlich von der Stettiner und nördlich von der Friedrich Franz-Bahn eingeschlossene Land von beiläufig 220 Quadratmeilen bildet, eine grosse Lücke im Norddeutschen Eisenbahnnetz.

Gerade jetzt, wo durch den angebahnten Eintritt Mecklenburgs in den Zollverein eine diese Länder durchschneidende Eisenbahn eine ganz andere handelspolitische Bedeutung erhält, ist es uns von grossem Interesse, das Project derselben in einem von Herrn Baurath Plessner (Erbauer der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn) ausgearbeiteten Programm und Finanzplan erörtert zu sehen.

Die bisherigen Bestrebungen verfolgten nach jenem Programm drei Ziele:

Von einer Seite wurde eine Bahn von Berlin nach Kiel angestrebt, die ihrer Natur nach eine absolute Concurrenzbahn für die Berlin-Hamburger Route war, ohne dabei den Preussischen Landestheilen viel Nutzen zu bieten und aus beiden Gründen sich der Unterstützung der Kgl. Regierung nicht zu erfreuen hatte.

Aehnliche — den Bedürfnissen des Ruppiner Landes und der Priegnitz schon mehr Rechnung tragende — Projecte strebten eine Bahn von Osten nach Westen an, z. B. Angermünde-Rathenow und Greifswald-Genthin, ohne bei der Mecklenburgischerseits geweckten Furcht vor Concurrenz und der äusserst lauen Theilnahme beim grösseren Eisenbahnpublicum es weiter als bis zur allgemeinen Orientirung zu bringen.

Der Misserfolg des am längsten verfolgten Projects Berlin-Neustrelitz-Stralsund sieht Herr Plessner u. a. in der Absicht, nur Stralsund zum Ausgangspunct der Bahn zu machen, in der gewählten durch unproductive Landestheile führenden Bahnroute und namentlich in der viel zu hoch gegriffenen veranschlagten Bausumme (460 000 Thlr. pro Meile), während noch jüngst, trotz nicht unerheblicher Coursverluste die Bahn von Nordhausen nach Erfurt, welche ziemlich coupirtes Terrain trifft und soeben ihrer Vollendung entgegengeht, für 265,000 Thlr. pro Meile zu schaffen war und der Preussische Staat zum Bau der zwei grossen Linien im Osten wenig über 300 000 Thlr. pro Meile ausgesetzt hat. Es ist daher Herrn Plessner's absolute Ueberzeugung, dass eine Bahn, wie sie sogleich näher bezeichnet werden soll, selbst incl. eines Berliner Bahnhofes für 300 000 Thlr. pro Meile jedenfalls solide und genügend ausgestattet zu schaffen ist, also beinahe 40% billiger als die früheren Comité's sie veranschlagten.

Um mit mässigen Mitteln das einstweilige Erreichbare zu erhalten und den bisherigen Bestrebungen Rechnung zu tragen, wird deshalb unter Lossagung von allen Andern von dem Berlin-Ruppiner Comité, an dessen Spitze Herr Plessner steht, selbstständig folgendes Programm für eine Märkische Nordbahn aufgestellt.

Die Bahn soll von Berlin möglichst nahe bei Tegel, Hermsdorf und Birkenwerder vorbei nach Oranienburg führen, von hier aus über Ludwigsau und Radensleben nach Ruppin gehen und in diesem Zweige einstweilen hier enden, um später vielleicht über Wittstock in der Richtung auf Güstrow oder Bützow weiter zu führen und in Verbindung mit der schliesslich doch der Ausführung entgegengeführten Lübeck-Kleinen-Bahn den Lübecker und Ostholsteinschen Verkehr heranzuziehen. Auf halbem Wege zwischen Oranienburg und Ruppin soll sich die Bahn mit einem andern Zweige über Gransee und Fürstenberg nach Strelitz wenden, dann in Neubrandenburg oder Stavenhagen in der Friedrich-Franzbahn enden, um den ganzen Verkehr von Rostock aufzunehmen, später auch vielleicht noch einem weiteren Zweige nach Greifswald abzugeben.

Diesen ganzen ca. 21 Meilen langen Bahncomplexus, der selbstredend in Einzelheiten noch mannigfach modificirt werden kann, will Herr Plessner (incl. eines Berliner Bahnhofes) bei sparsamer Verwaltung und achtsamer Finanz-Wirthschaft für wenig mehr als 6 Millionen Thaler herstellen. Eine Theilung in Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien wird nicht für nöthig erachtet, wenn die Grossherzogliche Regierung von Strelitz mit 800 000 Thlrn. Stammactien, die Städte, Kreise und Privaten in M.-Strelitz mit 200—250 000 Thlrn., alle Städte, Kreise und Privaten auf den 14—15 Meilen, welche in Preussen liegen, mit 750 000 Thlrn. sich betheiligen und von dem (incl. des ersten Bedarfes bei Berlin) auf 600 000 Thlr. zu veranschlagenden Grunderwerbe wenigstens $^1/_6$ oder $^1/_4$ unentgeldlich im Werthe von 100—150 000 Thlrn. zu beschaffen wäre. Von Preussen, welchem keine Zinsgarantie zugemuthet werden soll, wird zur Hebung der noch nie in diesem Sinne berücksichtigten Landestheile eine Prämie à fond perdu von 20—24 000 Thlrn. pro Meile erwartet, mit 350—400 000 Thlrn. Nachdem obige Sicherheiten vorhanden, wären von einigen dem Unternehmen günstigen Bankhäusern oder einem Geld-Institute wenig über $^1/_4$ des ganzen Actiencapitals zu placiren mit resp. 1 800 000 oder 1 600 000 Thlrn. In beiden Fällen resultiren ca. 4 000 000 Thlr. Das Comité hält es dann für möglich ein Consortium von Interessenten zu constituiren, welches die fehlenden 2 000 000 Actien bei der Herstellung der Bahn mit in Zahlung nimmt resp. unterbringt.

Hinsichtlich der muthmaasslichen Rente resp. Betriebskosten sagt das Programm: „Nimmt man an, dass die von der Königl. Preuss. Regierung mit ca. 360 000 Thlr. und von den Kreisen ca. in Bodenwerth bewilligte Zuschuss von 140 000 Thlr., zusammen also 500 000 Thlr. nicht mit zu verzinsen sind, so bleiben $5^1/_2$ Million beispielsweise mit 5% auszustatten, das giebt . . . . 275 000 Thlr.

Nimmt man ferner bei dieser einfachen Flachlandsbahn 40% Betriebskosten an, oder rund . . . . . . 180 000 „
und für Reserven, Eisenbahnsteuern etc. . . . . . . 25 000 „
so giebt das zusammen 480 000 Thlr.

und erfordert bei 21 Meilenlänge eine Monats-Einnahme von 1 900 Thlr. pro Meile, was beinahe das Minium aller Deutschen Eisenbahnen und noch nicht ein Drittel des Durchschnitts aller ist. — Bei dem frühern Berlin-Stralsunder Project mit 12 000 000 Thlr. Capital für 28 Meilen war analog obiger Rechnung 1 000 000 Thlr. Einnahme für Betrieb und Verzinsung erforderlich, d. i. pro Monat und Meile ca. 3 100 Thlr., wogegen das spätere Project Berlin-Neubrandenburg, welches auf 17 Meilen 7 850 000 Thlr. Capital haben wollte, sogar eine Monatseinnahme von 3 400 Thlr. voraussetzte.

Eine einfache Nebeneinanderstellung dieser Zahlen genügt zu belegen, dass die vorgeschlagene Märkische Nordbahn nicht nur handelspolitisch und volkswirthschaftlich richtig ist, sondern auch beinahe die doppelte Aussicht auf Renten gewährt, als alle bisherigen Projecte in diesem Landestheile.

— *a.* — **Hessische Ludwigsbahn.** (Vereinbarungen über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg.) Mainz, 9. Januar. Nachdem

zwischen der Grossh. Staatsregierung und der Hessischen Ludwigsbahn mehrfache Verhandlungen über den Ausbau des Eisenbahnnetzes in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg stattgefunden haben und auf eine käufliche Ueberlassung der Main-Neckar- und Offenbacher Bahn (Hessischen Antheils) regierungsseitig nicht eingegangen wurde, sind gestern vorbehaltlich der Sanction der gesetzgebenden Factoren unseres Landes und der Generalversammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn von den Delegirten der Regierung und der Ludwigsbahn Vereinbaruugen getroffen worden, die nach gutem Vernehmen im Wesentlicheu Folgendes enthalten: Die Hessische Ludwigsbahn verbindet sich, innerhalb drei Jahren nach Ertheilung der Concession folgende Linien: 1) Darmstadt-Reinheim-Höchst-Erbach, 2) Zweigbahu über Umstadt nach Babenhausen, 3) Mainz-Nieder-Olm-Wörnstadt-Alzey, 4) Bingen-Alzey, 5) Monsheim-Bayerische Greuze in der Richtung nach Grünstadt, Monsheim-Bayerische Grenze in der Richtung nach Marnheim, Alzey-Bayerische Grenze bei Ilbesheim. 6) Worms-Bensheim, zusammeu ca. 23 Meilen Bahnen betriebsfähig herzustellen; die Grossherz. Staatsregierung garantirt für jede betriebsfähig hergestellte Bahnmeile einen durchschnittlichen Nettoertrag von 35 000 fl. und werden Reinerträgnisse der erwähnten Bahnen, sofern sie 45 000 pro Meile übersteigen, zur Tilgung etwaiger vom Staate in Folge der Garantie geleisteten Zuschüsse verwendet; bei einem durch fünf Jahre die Summe von 50 000 fl. pro Meile übersteigenden durchschnittlichen Nettoertrage kommt die Garantie der Regierung in allen ihren Consequenzen in Wegfall. Ausserdem sind durch die Verabredungen zwischen den Contrahenten die nothwendige Einführung eines ausgeschiedenen Rechnungsweseus, das allgemeine Bauprogramm für die neuen Linien, welches Solidität mit Einfachheit verbindet, die Concessionsverhältnisse der Ludwigsbahn im Allgemeineu festgestellt, während bezüglich der speciellen Tracen der einzelnen Linien weitere Verhandlungen vorbehalten bleiben.

Indem wir uns über diese Puncte demnächstige detaillirte Mittheilung vorbehalten, fügen wir noch an, dass das Recht des Staates, die Ludwigsbahn gegen Vergütung des zwanzigfachen Betrags des durchschnittlichen Reinertrags der letzten fünf Jahre zu erwerben, für sämmtliche Linien auf einen Termin — das Jahr 1893 — und die Dauer der sämmtlichen Concessionen, deren einzelne schon mit dem Jahre 1944 ablaufen würden, bis zum Jahr 1958 erstreckt werden wird, so zwar, dass, falls nicht eine Erneuerung der Concessionen stattfindet, die sämmtlichen Linien der Ludwigsbahn erst im Jahre 1958 gegen eine durch Abschätzung zu bestimmende Vergütung in die Hände des Staates übergehen, oder das sämmtliche Vermögen der Bahn einzeln, aber nicht als Eisenbahn veräussert werden kann.

Ueberdies sind die bei Erbauung der von Worms über Gernsheim und Griesheim nach Darmstadt führenden sogenannten Riedbahn interessirten Gemeinden mit der Hessischen Ludwigsbahn in Benehmen getreten, um sich die Ausführung dieser Bahn, für welche eine Staatsgarantie abgelehnt, dagegen die Concessionirung in Aussicht gestellt wurde, zu sichern und haben einen auf ca. ¼ Million sich belaufenden Beitrag zu den Baukosten in Aussicht gestellt, so dass der Bau der Riedbahn kaum mehr einem Zweifel unterliegt.

Genehmigen nun der Landtag und die Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn die Eingangs erwähnten Stipulationen, so wird in kurzer Frist Rheinhessen und Starkenburg im Besitze fast aller der Bahnen sein, deren diese Provinzen zur Entwickelung ihres Handels und ihrer Industrie auf's Dringendste bedürfen, ohne dass dem Staate unverhältnissmässige Opfer zugemuthet werden, indem die neuen Linien in die Hände einer Gesellschaft gelegt sind, welche durch ihr bereits bestehendes Netz, ihren Einfluss und ihre Verbindungen besser wie jedes andere Unternehmen in der Lage ist, dieselben in kurzer Frist rentbar zu machen.

Eisenbahn-Projecte Zákány-Agram und Hatván-Miskolcz. Wie das Oesterr. C.-Bl. hört, sollen diese beiden Bahnlinien auf Staatskosten gebaut und die Ausführung derselben von der Kgl. Ungarischen Regierung dem Consortium Weikersheim-Bontoux zum Kostenpreise von 360 000 fl pr. Meile zugeschlagen worden sein. Die Linie Zákány-Agram ist 13,25 Meilen und Hatván-Miskolcz 15,25 Meilen lang. Zákány ist eine Station der im Bau begriffenen Linie Kanizsa-(Mura-Keresztur-)-Bárcs und wird somit die Linie nach Agram die Abfuhr der Fünfkirchner Kohle nach dem Süden vermitteln. Der Betrieb dieser Linie soll von der Südbahn-Gesellschaft übernommen werden. Bezüglich der Hatván-Miskolczer Linie soll beabsichtigt sein, dieselbe mit der Ungarischen Nordbahn zu einem Unternehmen zu vereinigen und letztere mittelst einer Fortsetzung über die Donau bei Promontor mit der Ofen-Pragerhofer Linie zu verbinden. Auch für dieses vereinigte Unternehmen wird die Südbahn-Gesellschaft als künftige Betriebsführerin genannt.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Niederländische Staatsbahnen.** Die 38 Kilom. (5,06 Meilen) lange Strecke Meppel-Heerenveen ist mit den aus der off. Bekanntmachung S. 27 ersichtlichen Stationen am 15. d. M. eröffnet worden.

⊙ **Bayerische Staatsbahnen.** Der Export aus Nürnberg, Fürth und dem nördlichen Bayern nach Nordamerica betrug im Jahre 1865/66 4 652 577 fl. und zwar: an Spiegelglas 1 391 349 fl., an Kurzwaaren 1 025 973 fl., an Bronzefarben und Blattmetall 490 154 fl., an Bleistiften 365 435 fl., an Hopfen 60 748 fl., an Farben und Droguen 90 582 fl., an Gold- und Buntpapier 129 289 fl., an Wein 23 589 fl., an Lithographiesteinen 24 278 fl., an diversen Waaren 146 953 fl., an Körben 473 614 fl., an Kleiderstoffen 377 861 fl. und an Strumpfwaaren und dergleichen 52 752 fl. Im vorhergehenden Jahre belief sich der Gesammtbetrag des in Rede stehenden Exports auf 2 006 812 fl., demnach 1865 gegen das Vorjahr mehr um 2 645 765 fl. — Ein Zeichen, in welch' ausgebreiteter Weise sich besonders Nürnberg und Fürth, die beiden vorangehenden Industriestädte Bayern's sich am Verkehre betheiligen. —

* **Main-Weser-Bahn.** Am 15. d. M. resp. am 1. k. M. treten in den Tarifen der genannten Bahn verschiedene Aenderungen in Kraft. efr. die off. Bekanntmachungen S. 28.

* **Preussische Ostbahn.** Nachdem durch das Gesetz vom 2. November cr., betr. das Postwesen des Norddeutschen Bundes, der Postzwang rücksichtlich des gemünzten Geldes vom 1. Januar 1868 ab aufgehoben ist, nimmt die Ostbahn auch gemünztes Geld zum Eisenbahntransport an. Die Beförderung erfolgt

1) nur in Fässern oder Kisten, fest und sicher verpackt, unter in der Fastage versenkt angebrachtem Siegel, von dem der Frachtbrief einen Abdruck erhalten muss;
2) stets als Eilgut zum Tarifsatz für Normaleilgut und bei Werthsversicherung unter Berechnung des bestehenden tarifmässigen Zuschlags;
3) gegen Duplicat-Frachtbrief als Annahme-Quittung, gegen quittirtes Aviso als Verabfolgungsquittung, resp. beim Uebergange auf die Nachbarbahn gegen Quittung des übernehmenden Expeditionsbeamten beziehentlich Packmeisters im Güterstationszettel,

im Uebrigen ganz in derselben Weise wie gewöhnliches Frachtgut.

* **Galizische Carl-Ludwig-Bahn.** Seit 15. Jänner 1868 wird bis auf Weiteres der Artikel „Farberde, gemeine" bei Aufgabe von mindestens 80 Zollcentner auf einen Frachtbrief in den ermässigten Tarif No. 1 à 1⁶/₁₀ Krzr. pro Zollcentner und Meile unter Aufrechthaltung des jeweiligen Agiozuschlages und der allgemeinen Assecuranz auf der Carl-Ludwig-Bahn eingereiht.

* **Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat November 1867.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	70,5	220928	3893205	111121	301780	412901
östl. Staatsb.	26,5	140155	2309214	57370	188685	246055
Privatbahnen	13,7	48517	844357	11065	31043	42108
Summa	110,7	409600	7046776	179556	521508	701064
im Novbr. 1866	109,7	340936	5440926	118151	382125	500276
daher 1867	+1,0	+68664	+1605850	+61405	+139383	+200788

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem commissarischen technischen Mitgliede der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn, Eisenbahnbau-Inspector Kecker zu Münster ist der Character als Baurath verliehen, der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Thiele zu Landsberg a/W. in gleicher Eigenschaft (unter Aufhebung der früher angeordneten Versetzung nach Elbing) nach Berlin versetzt, sowie der bisherige Bahn-Controleur Schubert zum Kgl. Ober-Güterverwalter der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ernannt worden.

Ausland.

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahmen der Russischen Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. October 1867 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. October 1866 Rbl.	1867 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od Mindereinnahme beträgt in Proc.
Moskau-Rjäsan	196,4	1385331	2101481	+716150	+51%
Wolga-Don	73	189076	263856	+74780	+39%
Riga-Dünaburg	204	568650	741035	+172385	+30%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	4413652	5178741	+765089	+17%
Warschau-Bromberg . .	131	330656	376603	+45947	+13%
Warschau-Wien . . .	325	1596023	1808416	+212392	+13%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	3604420	3787519	+183099	+5%
Moskau-Jaroslaw . . .	66,1	416765	432997	+16232	+3%
Peterhof	55,9	316820	283438	—33382	—10%
Zarskoje-Selo	25	327682	292434	—35248	—10%
Rjäsan-Koslow	197,5	—	1316483	—	—
Dünaburg-Witebsk . .	243	—	624964	—	—
Warschau-Terespol . .	193	—	165227	—	—
Lodz	26	—	48104	—	—

t. — **Algerische Eisenbahnen.** Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, die jedenfalls das grossartigste Eisenbahnnetz in Europa besitzen wird, wenn sie erst die ihr concessionirten 3638 Engl. Meilen Bahn sämmtlich ausgeführt hat, scheint in Frankreich noch keinen genügenden Platz zur Entfaltung ihrer Kräfte zu finden und hat deshalb auch den Bau einiger bedeutenden Bahnen in Algerien übernommen, nämlich der 322 M. langen Bahn von Algier durch das Thal des Chélif nach Oran und der $54^1/_2$ M. langen Bahn von Philippeville nach Constantine. Ein Theil der ersteren Bahn, von Algier nach Blidah, ist schon im Betrieb. Die Endstation dieser Bahn liegt bei Algier in unmittelbarer Nähe des Hafens und ist durch Gütergeleise mit den verschiedenen Quays am Hafen verbunden. Auf der 25 M. langen Bahnstrecke von Blidah bis Bou-Medfa ist der Bau mit grosser Energie begonnen; die Arbeiten sind dort ziemlich bedeutend, u. A. kommen auf dieser Strecke 4 Tunnels vor. Noch grösser sind aber die baulichen Schwierigkeiten auf der folgenden, $18^3/_4$ M. langen Bahnstrecke zwischen Bou-Medfa und Milianah, wo das Atlas-Gebirge überschritten wird. Dann folgt die Bahn von Milianah bis Orléansville auf $56^1/_4$ M. Länge dem Thal des Chélif, wo die Schwierigkeiten nicht bedeutend sind. Der Bau auf dieser und auf der vorhergehenden Strecke ist noch nicht begonnen, indessen sind die Vorarbeiten so gut wie vollendet. Auf der folgenden $54^3/_8$ M. langen Strecke derselben Bahn, zwischen Orléansville und Relizane wird dagegen wieder eifrig gebaut und zwar wird dieser Theil der Bahn vermuthlich schon im Lauf des Jahres 1868 vollendet werden. Die letzte Strecke, von Relizane bis Oran, $81^1/_4$ Engl. M. lang, ist schon so gut wie vollendet, der Oberbau liegt von Oran bis Sig, die Stationsgebäude sowie die Werkstätten und Locomotivschoppen zu Oran sind schon im vorigen Sommer vollendet, indessen ist die jetzige Station bei Oran nur als eine provisorische zu betrachten, da die definitive Station neben dem Hafen von Oran liegen soll, der noch im Bau begriffen ist und noch längere Zeit zu seiner Vollendung erfordern wird.

Die Erdarbeiten der Bahn von Philippeville nach Constantine sind schon im Jahr 1865 begonnen und werden eben so kräftig, wie die besonderen Verhältnisse des Landes solches gestatten, betrieben. Die Bahn enthält 9 Tunnels, wovon die meisten schon durchgetrieben sind, auch sind die übrigen Kunstbauten der Bahn schon grösstentheils vollendet. Die Stationsgebäude und Wärterhäuser sind ausgeführt; bei der Station Philippeville, die, ebenso wie die Stationen Oran und Algier, am Hafen liegen soll, werden auch Werkstätten und Locomotivschoppen erbaut werden. Mit dem Legen des Oberbaus ist begonnen, aber es fehlt noch sehr an Schwellen. Man hofft indessen diese Bahn gegen Ende 1868 oder Anfang 1869 in Betrieb setzen zu können. Bis zum Ende des Jahres 1866 war bereits für den Bau dieser neuen Algerischen Bahnen die Summe von 1 740 203 £ verausgabt.

(Nach dem Engineer).

Technisches.

ϑ **Laschen ohne Schrauben.** Auf dem Westbahnhofe der Kaiserin Elisabethbahn in Wien werden seit dem Monate August v. J. Versuche mit neuartigen Laschen ohne Schrauben angestellt, welche nach jeder Richtung äusserst befriedigende Resultate liefern.

Nebstdem, dass diese Laschen unvergleichlich billiger als die jetzt üblichen zu stehen kommen, bieten sie noch andere wesentliche Vortheile. Namentlich werden durch dieselben sowohl die Fahrbetriebsmittel selbst als auch die Schienen an den Kopfenden viel mehr als bei der jetzigen Verlaschung geschont, da sie das Schlagen der Maschinen- und Wagenräder an den Schienenstössen, selbst bei mangelhaftem Oberbau, verhindern. Während bei den gewöhnlichen Laschen die Schrauben, besonders beim Auswechseln der Schienen, massenhaft brechen und durch das stete Lockerwerden die regste Thätigkeit der Bahnwächter reclamiren, kommen einerseits bei den neuartigen Laschen keine leicht gebrechlichen Bestandtheile vor, andererseits lässt sich schon jetzt nach den ersten Versuchen beinahe mit Gewissheit behaupten, dass dieselben keine weitere Nachhülfe benöthigen werden, denn alle die seit dem oben genannten Zeitraume in stark befahrenen Geleisen sowohl in der Geraden als in einem Bogen von 250 Klafter Radius eingelegt wurden, beharren bis jetzt ohne weiteres Zuthun unverrückt und unverändert in ihrer ursprünglichen Lage.

Neue Eisenbahnwagenbau-Anstalt. Die stetig wachsenden Bedürfnisse des Europäischen Eisenbahnwesens haben in Berlin, einem Centralpuncte des continentalen Bahnnetzes, neuerdings ein industrielles Unternehmen von Bedeutung hervorgerufen. Mit dem Eintritt des Frühjahrs soll nämlich in Moabit eine neue Eisenbahnwagen-Bau-Anstalt nach Americanischem Muster mit Anwendung aller neuesten Verbesserungen im Eisenbahn-Wagenbau errichtet werden. Das dazu erforderliche Terrain ist bereits erworben und stehen als Hauptunternehmer zwei der namhaftesten New-Yorker Bankiers an der Spitze.

(Nat.-Ztg.)

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 15. Januar 1868. Die andauernde Geschäftsstille hat zu benennenswerthen Umsätzen keine Veranlassung gegeben, erwähnenswerth ist die in Folge bedeutender Aufträge zunehmende Lebhaftigkeit in der Oberschlesischen Eisenindustrie.

Kupfer. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches 26—28 Thlr., Russisches 32—35 Thlr. per Ctr.

Zinn. Banca-Zinn 33 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W. H. Marke $6^2/_3$ — $^3/_4$ Thlr. ab Breslau, da die Schifffahrt in Hamburg offen geht, dürfte dieselbe begehrter werden. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail $7^1/_2$—8 Thlr.

Roheisen. M. N. Warrants 52 sh. Gartsherrie I. 58 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh. sonstige Marken 53 sh. — Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung $45^1/_2$—47 Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 36 Sgr. loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 50 Sgr. per Ctr. frei hier.

Stabeisen. Gewalztes $2^2/_3$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen zum Verwalzen 47—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** unverändert.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

4. Februar Kronprinz Rudolphsbahn 10% oder 20 fl. Oesterr. Whrg.
10. „ Rechte Oderuferbahn 18%.
29. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn 10%.
29. „ Märkisch-Posener Eisenbahn 30%.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
—	zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Backsteine für die Enzbahn	—
—	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf zweier Locomotiven	29
20. Jan.	zu Heidelberg	Main-Neckarb.	Verkauf von Schienen, Eisen etc.	—
30. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Offene Güterwagen	
1. Febr.	zu Berlin	Rechte Oderuferb.	Maurer- und Zimmerarbeiten	—
		Dr. Strousberg	auf Bahnhöfen	—
1. Febr.	zu Erfurt	Thüringische E.	Schienenlieferung (Bekm. in nächster Nummer.)	
3. „	zu Limburg	Nassauische E.	Betriebs- etc. Materialien	29
5. „	zu Warschau	Warschau-Wiener E.	Güter- u. Personenwagen	30
7. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Verkauf verschied. Gegenstände	—
15. „	zu Warschau	Warschau-Wiener E.	Güterzuglocomotiven	30
15. „	zu Magdeburg	Mgdb.-Halberst. E.	Verkauf zweier Locomotiven	28
15. „	zu Pest	Ungar. Staatsb.	Grosswardein-Klausenburg: Erd- u. Felsarbeiten etc.	—

Briefkasten.

Herrn Civilingenieur Chr. Bahr in Altona: Leider sind wir nicht in der Lage, Ihnen eine genauere Adresse der fraglichen Commissions-Inhaber, als in No. 50 angegeben, mitzutheilen.

Herrn Dr. M. zu Freiberg: Ein Referat über den Geschäftsbericht der Mohács-Fünfkirchner Bahn pro 1866, welcher uns nicht zugegangen ist, ist willkommen.

Eisenbahnwagen- und Maschinen-Fabrik v. d. Z. & Ch. in Deutz: Betrag empfangen, Buch mit Karte wird in diesen Tagen Ihnen zugehen.

Herrn Handels-Agent J. J. Froger, Wz. in Amsterdam: Die ältere Auflage unseres Werkes war vergriffen, die neue ist erst Ende voriger Woche zur Versendung fertiggestellt worden, und können wir daher erst jetzt ein Exemplar Ihnen auf gewünschte Weise zusenden.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Betriebs-Gesellsaft der Niederländischen Staatsbahnen wird die 38 Kilometer ($5{,}_{06}$ Meilen) lange Strecke **Meppel-Heerenveen** mit den Stationen

Meppel, Steenwijk, Wolvega und Heerenveen

am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 13. Januar 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Pfälzische Nordbahnen.

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Nordbahnen, bezw. der Landstuhl-Kuseler Eisenbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu einer in Ludwigshafen a./Rh. im Stationsgebäude abzuhaltenden

ausserordentlichen Generalversammlung

auf Montag, den 3. Februar 1868, Morgens 10 Uhr ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Vorlage der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vom 23. November 1867 zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Hochspeyer durch das Alsenzthal an die Landesgrenze bei Münster a./Stein;
2) Antrag der Verwaltung:
   a) auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 23. November 1867;
   b) auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales der Gesellschaft behufs Ausführung der Alsenzbahn um den Gesammtbetrag von 7 700 000 fl. in Gemässheit des § 26 der Satzungen;
   c) auf theilweise Abänderungen der Satzungen, insbesondere der §§ 22 und 23 durch Erstellung eines ergänzenden Nachtrages im Betreff der Alsenzbahn.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 27. Januar nächsten Jahres auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a./Rh. über ihren Actienbesitz, entweder durch Vorzeigung der Original-Actien bezw. Interimsscheine oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten berechtigen nicht zur freien Fahrt.

Nach dem 27. Januar n. Jrs. können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 28. December 1867.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen:
Mahla.

Main-Weser-Bahn.

Mit dem 15. d. M. tritt ein anderweiter Tarif auf der Main-Weser-Bahn in Kraft, welcher auf allen Stationen derselben unentgeltlich zu erhalten ist.

Abschnitt V Seite 64 des Tarifs für die Beförderung von Personen u. s. w. vom 1. Juli 1865 ist hierdurch aufgehoben.

Cassel, am 1. Januar 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn.

Die Vorschriften des Localgütertarifs vom 1. Februar 1866 Seite 7 alinea 4 und 5 sowie Seite 34b werden vom **1. Februar 1868** ab aufgehoben, und treten an deren Stelle von diesem Zeitpunct an Folgende:

1) die Verwaltung ist befugt, die Güter der Wagenladungsclassen in unbedeckten Wagen zu befördern. Der Versender giebt sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in bedeckt gebauten, oder, wenn solche vorhanden, mit Decklaken versehenen Wagen verlangt — confr. § 22 Ziffer 2 des Betriebsreglements. — In diesem Falle werden folgende Zuschlagsgebühren neben den gewöhnlichen Frachtsätzen erhoben:
   a) bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen $33^1/_3$ % von der Fracht der betreffenden Tarifclasse;
   b) bei Beförderung in mit Decklaken versehenen Wagen, eine Miethe von 15 Sgr. pro Decke und jede angefangene 25 Meilen.

Die Verwendung eigener Decken bleibt den Versendern vorbehalten.

Die im Waaren-Verzeichniss mit lateinischen Lettern gedruckten Artikel werden vorzugsweise nur in offenen Wagen transportirt.

2) Als Provision für Nachnahme wird 2 Pf. pro Thaler bei der Thalerwährung und $^1/_2$ % bei der Guldenwährung mit einem Minimalsatz von 1 Sgr. beziehungsweise 3 Kreuzer eingezogen (conf. § 9 des Betriebsreglements).

Nachnahmebeträge von 5 Sgr. resp. 18 Kreuzer und darunter sind provisionsfrei.

Kassel, am 6. Januar 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn.

Für Getreide-, Hülsenfrüchte- und Kartoffel-Sendungen in Quantitäten von mindestens 100 Centner nach **Westphalen und den Rheinprovinzen** kommt ein ermässigter Tarif vom **20. Januar d. J.** an bis letzten September d. J. auf der Main-Weser-Bahn in Anwendung, welcher auf allen Güterexpeditionen zu erhalten ist.

Kassel, am 9. Januar 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die fälligen Zins-Coupons der 4 und 5% Altona-Kieler, sowie der $4^1/_2$ % Schleswigschen Prioritäts-Obligationen werden vom 2. Januar 1868 an bis weiter Donnerstags, Freitags, Montags und Dienstags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags von unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude eingelöst. Auch werden an diesen Tagen die Capitalbeträge mit den Zinsen bis zum 31. December d. J. der am 25. Juli d. J. ausgeloosten 4% Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinscoupons ausbezahlt.

Altona, den 28. December 1867.

Die Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Wir beabsichtigen 2 für den Betriebsdienst auf unseren Bahnstrecken nicht mehr verwendbare ungekuppelte Wöhlert'sche Schnellzugmaschinen excl. Tender zu verkaufen.

Offerten auf den Kauf dieser Maschinen sind **bis zum 15. Februar cr. Vormittags 11 Uhr in unserem Directorial-Gebäude Fürstenwallstrasse 16 hier** unter der Bezeichnung

„Offerte auf Maschinen“

an uns portofrei einzureichen.

Die beiden Maschinen, welche auf Bahnhof Wittenberge stehen, können durch Vermittelung des Herrn Maschinenmeisters Ruhl in Augenschein genommen werden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse 16, hier zur Einsicht offen, auch werden wir solche auf portofreie Anfragen den auf diesen Verkauf Reflectirenden übermitteln.

Magdeburg, 2. Januar 1868. **Directorium.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

200 Stück offenen 4rädrigen Güterwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Donnnerstag, den 30. Januar d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung offener Güterwagen“ eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 9. Januar 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von

6 Stück 3axigen Personenwagen,
10 „ 2 „ dergleichen,
56 „ Axen aus Gussstahl mit schmiedeeisernen Rädern und Gussstahlbaudagen,
76 „ Tragfedern und
32 „ Pufferfedern

im Wege der Submission zu vergeben und laden Lieferungslustige ein, ihre Offerten frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Offerte auf Personenwagen, bez. Axen mit Rädern, Federn“

bis Montag, den 20. Januar 1868 und zwar:

für die Wagen 10 Uhr Vormittags
„ „ Axen 11 „ „
„ „ Federn $11^1/_2$ „ „

an uns einzusenden, zu welchen Terminen die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen, von denen **je ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss**, sind auf dem Büreau unseres Obermaschinenmeisters Brandt auf dem hiesigen Bahnhofe einzusehen oder auch von da auf portofreie Requisition unentgeldlich zu beziehen.

Erfurt, den 30. December 1867.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Die Anfertigung von 2400 Stück **Gussstahlachsen**, $4^3/_4$ Zoll in der Nabe stark, 700 Paar **schmiedeeisernen Scheibenrädern** mit angeschweisstem Unterreifen und Bandagen aus Puddelstahl oder Bessemer Gussstahl und 800 Stück **Gussstahl-Tragfedern** für Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die maassgebenden Lieferungsbedingungen, welche in unserem hiesigen Centralbüreau zur Einsicht offen liegen, können auf portofreies Ansuchen von uns bezogen werden.

Lieferungslustige wollen ihre äusserlich zu bezeichnende Offerten bis zum **21. d. M.** an uns einreichen; sie bleiben bis zum **31. ej. m.** an dieselben gebunden.

Köln, den 4. Januar 1868.

Die Direction.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

12 Stück Personenwagen I. und II. Classe

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Montag den 27. d. Mts. Vormittags 10 Uhr**, in unser Geschäftslocal, Bahnhofs-Strasse No. 22 anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen-Wagen“ eingereicht sein müssen und in welchem die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen in unserem technischen Centralbüreau zur Einsicht auf und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Cassel, am 6. Januar 1868.

Königliche Commission für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Verkauf zweier Locomotiven.

Zwei für die frühere Bonn-Kölner Bahn beschaffte noch völlig dienstfähige Locomotiven, die für unsere jetzigen Betriebs-Verhältnisse zu schwach sind, beabsichtigen wir zu verkaufen. Kaufliebhabern wird die Beschreibung derselben auf diesfällige Anfrage mitgetheilt. Wegen deren Besichtigung beliebe man sich an den Ober-Maschinenmeister Herrn Nohl in Werkstätte Nippes bei Köln zu wenden.

Köln, den 8. Januar 1868.

Die Direction.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die Lieferung von:

Vier Stück dreiachsig gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Tendern

für die Rhein-Nahe-Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven“ versehen, bis zum Submissionstermine am:

Montag, den 27. d. Mts., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 3. Januar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

2 656 000 Zollpfund alte Eisenbahnschienen

und zwar:

a) 1 220 000 Pfd. der Saarbrücker Eisenbahn loco Bahnhof Saarbrücken oder Trier,
b) 1 436 000 Pfd. der Rhein-Nahe-Eisenbahn loco Bahnhof Bingerbrück oder Neunkirchen

sollen an den Meistbietenden vergeben werden.

Preis-Offerten auf beliebige Quanta dieser Schienen sind versiegelt und portofrei, sowie unter der Aufschrift:

„Submission auf alte Eisenbahnschienen“

bis zum Submissions-Termine am

Montag, den 20. Januar cr., Vormittags 11 Uhr

an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Kaufliebhaber eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufs-Bedingungen können in unserem Central-Büreau eingesehen, auf portofreie Anträge auch bezogen werden.

Saarbrücken, den 4. Januar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Nassauische Eisenbahn im Jahre 1868 erforderlichen Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Werkzeuge als:

Cokes, Locomotiv-, Ofen- und Schmiedekohlen, diverses Walz- und Gusseisen, Stahl und andere Metallsorten, verschiedene Holzsorten, Gummi- und Leder-Waaren, Ellenwaaren, Seile, Nieten, Stifte und Schrauben, Putz- und Verpackungs-Materialien, Farbewaaren, Beleuchtungs- und Schmier-Materialien, Glasscheiben, Kohlenkörbe, Feilen, Gussstahl-Spiral-Federn, Cylinder-Gläser, Brennholz und Lohkuchen, eiserne Pufferbohlen und Wagendecken etc.

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien“

versehen, bis zum

Montag, den 3. Februar l. J., Nachmittags 6 Uhr

an die Hauptmagazin-Verwaltung zu Limburg einzureichen und wird die Eröffnung derselben in dem Bureau der genannten Verwaltung am

Dienstag, den 4. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr

in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden.

Nach dem Einreichungs-Termine eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Liste sind auf dem Bureau der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Limburg, auf dem Stationsbureau zu Oberlahnstein und auf dem Directions-Bureau zu Wiesbaden zur Einsicht aufgelegt. Auch werden die Bedingungen sammt Bedarfs-Liste auf portofreie Eingabe von der unterzeichneten Direction mitgetheilt.

Die Muster können auf dem Bureau der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Limburg eingesehen werden.

Wiesbaden, den 11. Januar 1868.

Königlich Preussische Eisenbahn-Direction.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Für den Bedarf der Warschau-Wiener Eisenbahn soll die Lieferung von:

500 offenen Güterwagen mit hölzernem Aufsatzbords,
100 gedeckten Güterwagen,
10 vierrädrigen Personenwagen I. u. II. Classe,
8 dito dito III. Classe,
18 dito dito IV. Classe,
15 vierrädrigen Packwagen,

auf dem Wege öffentlicher Submission vergeben werden und werden auf portofreies Verlangen gedruckte Exemplare der speciellen Submissionsbedingungen und Zeichnungen der Wagen gegen Ersatz der Druckkosten Seitens der Direction verabfolgt.

Unternehmungslustige laden wir hiermit ein, ihre Offerten franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Wagen für die Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1868“

bis zum **5. Februar cr.** an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn einzusenden, in deren Bureau am genannten Tage die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten um 11 Uhr Vormittags im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Warschau, den 10. Januar 1868.

Die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die Lieferung von 12 zweifach gekuppelten Güterzuglocomotiven für die Warschau-Wiener Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden und werden auf portofreies Verlangen gedruckte Exemplare der speciellen Submissionsbedingungen über diese Lieferung gegen Ersatz der Druckkosten Seitens der Direction verabfolgt.

Unternehmungslustige laden wir hiermit ein, ihre Offerten franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven für die Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1868“

bis zum **15. Februar cr.** an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn einzusenden, in deren Bureau am genannten Tage die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten um 11 Uhr Vormittags im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Warschau, den 10 Januar 1868.

Die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende December 1867.

A. 1 Kistchen Gusswaaren (40 Pfd.) lagert in Mannheim.
H M. 9 Collis Gusswaaren (133 Pfd.) lagern in Mannheim.
L 35. 1 Kistchen Mehl (47 Pfd.) lagert in Bruchsal.
L B. 2 rohe Häute (37 Pfd.) lagern in Pforzheim.
W B 398. 1 Kiste Cigarren (398 Pfd.) lagert in Pforzheim.
R B 90, 181, 176. 3 leere Fässer (107 Pfd.) lagern in Pforzheim.
W 119. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in Pforzheim.
DH 1455. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 115 Pfd.) lagert in Pforzheim.
J H 1917. 1 Kiste Käse (95 Pfd.) lagert in Pforzheim.
AB 7330. 1 Fass Tabak (130 Pfd.) lagert in Pforzheim.
S 8317. 1 Kiste (14 Pfd.) lagert in Basel.

Bayerische Ostbahnen. 31. December 1867.

W H 572. 1 Kiste Messingwaaren (89 Pfd.) lagert in Amberg.
1 Stück Laternenhalter (28 Pfd.) lagert in Amberg.
W K 290. 1 leere Kiste lagert in Cham.
Ph. W. 1 Sack Knoppern (84 Pfd.) lagert in Passau.
G L 1 Ofentheil (5 Pfd.) lagert in Passau.
F E 1. 1 Ballot Waschleder (46 Pfd.) lagert in Straubing.
Briaux & Comp. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 78 Pfd.) lagert in Klardorf.
1 Sack Holzwaaren (22 Pfd.) lagert in Freising.
1 Fass Gyps (87 Pfd.) lagert in Freising.
G O 3040. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Freising.
1 Stumpf Gerste lagert in Nürnberg.
1 Sack Weizen lagert in Nürnberg.
J M 911. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 78 Pfd.) lagert in Regensburg.

Bebra-Hanauer Eisenbahn. 1. December 1867.

K 4. 1 Stück Gusseisen, scheinbar zu einem Heerd gehörig, (4 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit dem 11. November cr.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. December 1867.

E F & C 1130. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) von Obercassel lagert in Düsseldorf.
1 Parthie altes Eisen von der Schuppenrevision lagert in Düsseldorf.
E 1. 1 Pack Strohpapier von der Schuppenrevision lagert in Düsseldorf.
W. 26 Ofentheile (482 Pfd.)
10 leere Körbe (1445 Pfd.) } von Deutzerfeld lagern in Steinbeck.
H B. 1 Kiste Blech (168 Pfd.)
SF 1. 1 Kiste Sago (22 Pfd.)
F D 355. 1 Büchse Putzkalk (23 Pfd.)
F D 337. 1 Büchse Putzkalk (50 Pfd.)
M. S. Schäfer. Breslau. 2 Säcke Roggen (335 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Steinbeck.
H B 23. 1 Bünde Stahl (14 Pfd.)
T C 1805/6. 2 Kisten Feuerzeug (290 Pfd.) von Dortmund lagern in Barmen.
1 Sack Nüsse (90 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
W H 894. 1 Sack Gerstengraupen (102 Pfd.)
G K 387. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Wetter.
1 Sack Hülsenfrüchte (47 Pfd.) von Gevelsberg lagert in Witten.
F S 4. 1 Pack leere Säcke (35 Pfd.) von Ruhrort lagert in Dortmund.
K 7313. 1 Korb Holzwaaren (28 Pfd.)
H 52. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.)
F B 514. 1 Kiste Harz (92 Pfd.)
1 Sack Brod (86 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.

1 Korb Kohlenkasten (20 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hoerde.
1 Sack Weizen (197 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Werl.
m. 1 Kupferplatte (24 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in
S 3968. 1 Kiste Glas (210 Pfd.) } Hamm.
H C 94. 2 Bürden Federdraht (200 Pfd.) von Hagen lagern in Altena.
F. 1 Ofentheil (64 Pfd.) } von der Schuppenrevision
F V 10. 1 Fass Schweinefleisch (71 Pfd.) } lagern in Altena.
K 1130. 1 Fass Butter (65 Pfd.) }
B K M F. 5 Sack Mehl (1000 Pfd.) } von der Schuppenrevision la-
C S 931. 1 Fass Eisenwaare (160 Pfd.) } gern in Siegen.
B. 1 Stahlschorre (50 Pfd.) von Finnentrop lagert in Siegen.
1 Bürde Stahl (27 Pfd.) } lagern in Bochum.
1 Fass Seife (130 Pfd.) }
H 821. 1 Kiste Feuerzeug (34 Pfd.) lagert in Steele.
W K 51. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Duisburg.

Verzeichniss

der im Monate Decbr. 1867 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Station Helmstedt:

2 Englische Schiefer (2 Pfd.).

Station Schladen:

1 Stehkarren.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. 8. Januar 1868.

8 & 5. 1 Pack Haasenfelle lagert in Frankfurt.
2 leere Koffer lagern in Frankfurt.

Halle-Casseler Eisenbahn. Aus dem Jahre 1867.

2 Bund Gasrohre lagern in Halle.
1 Korb mit 10 Korbscheiben, beklebt: Hildesheim-Hannover (33 Pfd.) lagert in Eisleben seit 23. November 1867.
N. 1 Sack leere Säcke ohne Beklebung (14 Pfd.) lagert in Eisleben seit 23. November 1867.
No. 11 (roth). 1 Topfdeckel von Eisenblech lagert in Nordhausen seit 18. Juli 1867.
1 Pack (9 Stück) alte leere Obstkörbe lagert in Nordhausen seit 31. August 1867.
G W 376. 1 Kiste Glascylinder (87 Pfd.) lagert in Nordhausen seit 7. November 1867.
2 eiserne Pfannen (75 Pfd.) lagern in Leinefelde.
A G S 1138. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) lagert in Leinefelde.
\ 384. 1 Fass, anscheinend Spirituosen enthaltend (37 Pfd.) lagert in Leinefelde.

Köln-Mindener Eisenbahn. a) December 1867.

S D 830. 1 Kiste (146 Pfd.) lagert in Giessen seit 26. December.
R S 301. 1 Korb (73 Pfd.) lagert in Giessen seit 30. December.
P S. 19 Gebund Eisen (1097 Pfd.) lagern in Betzdorf seit 21. Decbr.
A 722. 1 Sack Zucker lagert in Kirchen seit 16. December.
E D 393. 1 Ballen Packleinen (128 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Deutzerfeld seit 6. December.
A B 7. 1 leeres Fass (47 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Deutzerfeld seit 6. December.
F N 859. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 83 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26. December.
W P. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Deutz seit 14. December.
S S 3668 / 4. 1 Fass (176 Pfd.) lagert in Deutz seit 22. December.
▽ 5764. 1 Fass Taback (62 Pfd.) lagert in Deutz seit 24. December.
P V 6/7. 2 leere Fässer (208 Pfd.) lagern in Deutz seit 24. December.
diverse. 4 diverse Collis lagern in Deutz seit 24. December.
A H 11825. 1 Kiste (236 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 3. December.
ME 13650. 1 Sack Gries (203 Pfd.) lagert in Essen seit 12. December.
F K 1/3. 3 Collis grobe Eisenwaaren (112 Pfd) von Deutzerfeld lagern in Essen seit 22 December.
A S. 1 Bund Holzschuhe (28 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 22. Dec.
4 865. 1 Fass Tabak (62 Pfd.) lagert in Dortmund s. 25. Decbr.
B S 7407/8. 2 Ballen lagern in Hamm seit 26. December.
Z 1. 1 Pack Draht (16 Pfd.) lagert in Wesel seit 20. December.
F B 682. 1 Pack eiserne Schrauben (30 Pfd.) lagert in Rehme seit 11. December.
A A 4. 1 Ballen Wolle (276 Pfd.) lagert in Minden seit 6. December.
L 598. 1 Kiste (269 Pfd.) lagert in Minden seit 31. December.

b) aus den Monaten November, October, September pr.

B C N W gebrannt 287. 1 leeres Fass (54 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Duisburg seit 21. November.
Gepäckschein 385 Crefeld-Ruhrort. 2 Gepäckstücke von Crefeld lagern in Ruhrort seit 15. November.
G M 603. 1 leerer Butterkübel (16 Pfd.) lagert in Minden seit 12. November.
1 Stange Eisen (218 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Minden seit 13. November.
A L 8. 1 Pack, 2 leere Körbe (14 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 14. November.
P W C 3652. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 18. November.
R 1179. 1 Pack Pfannen (60 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 27. Novbr.
1 Gebund Rundeisen (11 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 12. October.
S W 1189. 1 Korb, ansch. Cigarren (87 Pfd.) lagert in Sterkrade seit 15. October.
H Q 26. 4 Ofentheile (30 Pfd.) lagern in Wesel seit 2. October.
1 Roster (4 Pfd.) lagert in Minden seit 5. October.
D J 1608. 1 leerer Korb (9 Pfd.) lagert in Deutz seit 30. September.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. December 1867.

1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) auf Gepäckschein 177 Breslau-Leipzig }
K B 39 40. 2 leere Kisten } lagern in Leipzig.
2 eiserne Winkel mit Schrauben, anscheinend Bahngut (42 Pfd.) }
1 Packt, 2 Kohlentöpfe, 2 Kohlenkästen von Eisenblech }
L C 481. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enthaltend (114 Pfd.) lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne Schiene, 3kantig (48 Pfd.) auf der Strecke gefunden } lagern in Coswig.
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen ohne Signum (8 Pfd.) von Leipzig }
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.) } lagern in Dresden.
16 Colli Ofentheile }

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. ult. Decbr. 1867.

H G 2518. 1 Kiste Eichenholzstückchen (96 Pfd.) lagert in Osterburg seit 22. März 1867.
1 hellgrau gestrichenes Viehgitter, gez.: „auswendig No. 5“ lagert in Quedlinburg seit 28. März p. a.
1 Stange Gussstahl (4 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B. seit Ende August p. a.
1 Stab □Eisen (7 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B. seit Anfang Octbr. p.
3 Bleche ohne Markirung (10 Pfd.) lagern in Magdeburg H. B. seit Anfang October p.
B C 1232 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B. seit Anfang October p.
H 14. 1 Sack Lumpen (auf der Bahnstrecke gefunden, 77½ Pfd.) lagert in Dodendorf seit Anfang November p. a.
1 Stab Rundeisen (10 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B. seit Anfang November p. a.
1 Brett 2′ lang lagert in Magdeburg H. B. seit Mitte November p. a.
U. 1 Sorone (anscheinend Feigen) (26 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B. seit 19. December p. a.

Main-Weser-Bahn. Anfangs Januar 1868.

1 Schreibtischaufsatz (30 Pfd) lagert in Cassel seit November 1867.
7 Stück neue Fassdauben lagern in Gensungen seit September 1867.
A G. 1 Pack Draht (45 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1867.
1 Colli altes Eisen (22 Pfd.) lagert in Marburg seit Juli 1867.
1 Ofenrohr (3 Pfd.) lagert in Marburg seit October 1867.
Adresse Andreas Kimich No. 1. America 1. 1 Kiste Passagiergut zu Talon No. 855 Heidelberg-Giessen lagert in Giessen seit Oct. 67.
△ 164, auch ◇ 573. 1 Sack Reis (165 Pfd.) lagert in Giessen seit Juli 1867.
1 Sack Kleie (88 Pfd.) lagert in Giessen seit Juli 1867.
△ 10. 1 Bündel Säcke (21 Pfd.) lagert in Giessen seit Juli 1867.
J. S. Schmidt auf dem Hirschgraben. 1 Sack Kartoffeln (146 Pfd.) lagert in Giessen seit October 1867.
2 Stück runde Roste und 1 Ofenthüre lagern in Frankfurt seit Oct. 67.
B A B 5621. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit November.
H. 1 Korb Töpferwaaren lagert in Frankfurt seit December.

Kgl. Niederschles.-Märkische Eisenbahn. Ende Decbr.

M 28. 1 Sack Rosshaare (40 Pfd.).
1 Riemscheibe (47 Pfd.)
1 eisernes Rad (9 Pfd.).
1 Stück Maschinentheil (4 Pfd.).
2 Roststäbe (12 Pfd.).

Niederschlesische Zweigbahn. Ende December 1867.

Süsskind, Nürnberg. 1 Pack alte Säcke (50 Pfd.) lagert in Glogau.
L / L W. 1 Tonne Heringe (300 Pfd.) lagert in Glogau.
1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau.
G E E B. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau.
5 Stück gusseiserne Platten (17 Pfd.) lagern in Hansdorf.

Oberschlesische Eisenbahn. December 1867.

1 Stück Stirnrad (20 Pfd.).
G B 1503. 1 Kiste, enth. 1 Theemaschine, 1 Tafelaufsatz u. 1 zerbrochene Butterglocke (27 Pfd.).
G H 2457. 1 Kiste Plüschwestenstoffe (43 Pfd.).
H 1. / H S 1. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 51 Pfd.).

FTG 3797. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 14 Pfd.).
R F 253. 1 Fass Zucker.
JJ 890. 1 Ballen, anscheinend baumwollene Waaren (1 Ctr. 7 Pfd.).
M 8597. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.).
S C 269. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 34 Pfd.).
v. W 1. 1 Rohrklappstuhl.
FW 7525. 7520. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 48 u. 39 Pfd.).
9 Bund (35 Stangen) Eisen.
H K 118. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 10 Pfd.).
3558. 3 Colli eiserne Ofentheile (23 Pfd).
D 121. 1 Sack Taback (67 Pfd.).
S C. 1 Pack leere Säcke (49 Pfd.).
D J 4843. 1 Kiste Stärke (1 Ctr. 30 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 31. December 1867.
W. 1 Collo Guss lagert in Homburg.
O. 1 Collo Guss lagert in Homburg.
13133. 1 Korb Tabak (74 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
19060. 1 Fass Tabak (380 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G K 2834. 1 leere Korbflasche (43 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G K 28. 1 Korb leere Flaschen (43 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.

Kgl. Preussische Ostbahn. December 1867.
S S 4479. 1 Kiste (71 Pfd.).
C G 115/6 2 Ballen Hopfen (260 Pfd.).
S E 7751/2. 2 Kisten (372 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. December 1867.
H B 1452/6, J S 90. 5 leere Fässer lagern in Köln.
M 3. 1 Korb (84 Pfd.) lagert in Köln. [Eilgut.]
Paten Schott. 2 Colli Schrott u. Draht (25 u. 72 Pfd.) lagern in Aachen.
A 1. 1 Tischschublade, 2 Kisten Farbewaaren lagern in Aachen.
P T. 1 Fass Petroleum (292 Pfd.) lagert in Coblenz.
Saints pères à Paris. 1 Ballen leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
T D B 1038. 1 leere Kiste (47 Pfd.) lagert in Longerich.
G G 131/1 H 1 Fass Petroleum (265 Pfd.) lagert in Andernach.

Verzeichniss
der überzähligen Güter bei den Stationen der Königlichen
Saarbrücken- und Rhein-Nahe-Eisenbahn
pro December 1867.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 19. October p.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar p.
W. 1 Stück Kochheerdplatte (37 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2 Februar p.
3 Stück Kreuzhölzer lagern in Saarbrücken seit 29. März p.
E B 199. 1 leere Kiste } (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit
J 10 976/77. 2 leere Kisten } 6. August p.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. December 1867.
E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
Nostitz 11. 1 leeres Fass (42 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
} seit Juli 1866.
1 Bund, 6 eiserne Schaufeln enth., von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit 42 Monaten.
1 Bund, 2 blech. Kohlenkasten enth., von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stäbe Flacheisen lagern in Bischofswerda } seit 1. November 1865.
10 Stäbe □Eisen lagern in Bischofswerda }
83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stationswagen eingegangen lagert in Görlitz seit Ende December vor. Jahres.
1 Ballen Baumwolle (372 Pfd.) lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten (50 Pfd.) lagert in Reichenberg
1 Hutschachtel, 2 Militär-Mützen (3 Pfd.) lagern in Reichenberg
2 leere Fässer lagern in Reichenberg
} seit der Kriegsperiode.
A. L. P. / O 1 Sack } geb. Birnen (180 Pfd.) lagern in Dresd. Altst.
do. 1 Sack }
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna seit 30. September 1867.
1 Bund Bandeisen (50 Pfd.) von Dresden lagert in Freiberg seit 17. October 1864.
2 gusseiserne Plättchen (4 Pfd.) von Dresden lagern in Freiberg seit 10. Novbr. 1864.
CK 25512. 1 Kiste Steingut (53 Pfd.) ohne Brief aufgegeben lagert in Freiberg seit 19. November 1864.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat December 1867 überzählig gewordenen Transportgüter.

1 Kistchen, anscheinend Handwerkszeug enthaltend lagert in Mehltheuer.

Thüringische Eisenbahn. December 1867.
P 7. 1 leerer Korb (16 Pfd.) von Witten lagert in Leipzig seit 10. December 1867.
S T 4898. 1 Schraubstock (28 Pfd.) aus Wagen 1469 Th. lagert in Erfurt seit 1. December 1867.
B J D Cöln. 1 Sack Weizen (190 Pfd.) von Marchegg lagert in Gerstungen seit 1. December 1867.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 11. Januar 1868.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat December 1867.
D P (undeutlich). 1 Sack Flachs (15 Pfd.) von Hannover lagert in Eisenach seit 16. December 1867.
H weiss. 2 Tafeln Blech (72 Pfd.) von Grimmenthal lagern in Coburg seit 18 December 1867.
AD 1 Ofentheil (8 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 28. Decbr. 1867.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 11. Januar 1868.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 1. Januar 1868.
H. 1 Pack, 10 Stück Schilfrohrhurten lagert in Bruchsal seit 30. September 1867.
Adresse Klingler. 1 Sack Haber (170 Pfd.) lagert in Bruchsal seit November.
F X G. 9 Bund Stahl lagern in Bruchsal seit 31. December.
G B. 2 Bund Bandeisen (142 Pfd.) lagern in Stuttgart seit Juli.
20. 1 Pack Kleider u. Wäsche (30 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 8. August.
S M 14. 1 leeres Fass [Stippich] (38 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Octbr.
F. Steinle. 1 leeres Bierfass [14 Maass] (23 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
P F 1557½. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
M S H 3181. 1 leere Kiste (41 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
S L 258. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 16. December.
S. 2 Tafeln Blech (90 Pfd.) lagern in Stuttgart seit December.
L B 10392. 1 Ballen Rosshaare (192 Pfd.) lagert in Stuttgart seit December.
M S 2206/7. 2 Ballen Tabak (250 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Decbr.
S F 119. 1 leere Kiste (114 Pfd.) lagert in Esslingen seit 31. August.
H & M 6 u. 23. 1 Fass Talg (674 Pfd.) lagert in Esslingen s. Decbr.
1 Bund Messing-Garnituren (1 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 11. Septbr.
W F 4½. 1 gusseis. Plättchen (¼ Pfd.) lagert in Ulm loco s. 28. Oct.
C. Joos 349. 1 leeres Bierfässchen (8 Pfd.) lag. in Ulm loco s. 30. Oct.
2. 2 Säckchen Haber (54 Pfd.) lagern in Ulm transit seit 29. October.
1 leerer Deckelkorb mit Eisen beschlagen [wahrscheinlich den Zollbehörden gehörig] (122 Pfd.) lagert in Ulm transit s. 20. Decbr.
F L 774. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Schussenried seit 19. December.
1 gusseis. Ofenthürchen (2 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 23. Sept.
Sch. 2 Säcke Abwerg (46 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit 16. Nov.
1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 20. November.
L 439/40, 6826. } 5 Packfässer (205 Pfd.) lagern in Heilbronn seit
J S 431, 432. } November.
Adresse Winkler. 1 Ballen leere Säcke (35 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
H S 6263. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
S 8438. 1 leere Kiste (64 Pfd.) lagert in Heilbronn seit Novbr.
H G 123. 1 Kistchen Glas (13 Pfd.) lagert in Hall seit August.
1032. 1 leere Korbflasche (29 Pfd.) lagert in Hall seit August.
1 Stück Rundeisen (11 Pfd.) lagert in Hall seit 20. September.
1 Bund Flacheisen, 12 Stäbe (106 Pfd.) lagert in Hall seit September.
W D 230, 231. 2 Ballen Wildhäute lagern in Hall seit 29. December.
1 leeres Fettstofffass (67 Pfd.) lagert in Reutlingen seit September.
B 79. 1 Sack Gerbstoff (180 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 26. Novbr.
HR 854. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Reutlingen seit. 26. Novbr.
1 Säckchen Welschkornmehl (4½ Pfd.) lagert in Reutlingen s. Novbr.
S & T 7963. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Tübingen s. 31. Decbr.
1 Fassdaube lagert in Mühlen seit 10. November.
F H 2. 1 grüner leerer Koffer (20 Pfd.) lagert in Horb seit 31. Octbr.

1 lederner Riemen ($5^1/_2$ Pfd.) lagert in Thalhausen seit 6. November.
1 Ofenkranz (5 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 15. November.
F. Kienle, Stuttgart. 2 offene Sesselgestelle (27 Pfd.) lagern in Thalhausen seit 18. November.
M 1727. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 14. Decbr.
A T B 8. 1 Sack Werg (25 Pfd.) lagert in Gmünd seit 26. November.
E. 1 Bund Maschinentheile, 2 eiserne Stangen (48 Pfd.) lagert in Heidenheim seit 24. December.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Novbr. 1867.

B S. 1 leeres Fass (7 Pfund) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 5. November.
G F 6. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) von Berlin fehlt in Werder seit 14. November.
E H K 6030. 1 Fass Neunaugen (10 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Berlin seit 16. November.
U D 10. 1 Fass Fischwaaren (15 Pfd.) von Harburg fehlt in Berlin seit 16. November.
F K 37. 1 Stange Stahl von Essen (Stadtbahnhof) fehlt in Berlin seit 6. November.
J R 1732. 1 Kiste Kurzwaaren (2 Ctr. 30 Pfd.) von Soest fehlt in Berlin seit 21. November.
L W 2779. 1 Kiste Storkeblum (3 Ctr. 36 Pfd.) von Soest fehlt in Berlin seit 16. November.
F S 1. 1 Kiste Malachit (1 Ctr. 40 Pfd.) von Soest fehlt in Berlin seit 25. November.
1 Bodenkarre vom Güterboden fehlt in Brandenburg seit Ende November.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. 8. Januar 1868.

B 29. 1 leeres Fass fehlt in Frankfurt.
G. Jung 664. 1 Fass Wein fehlt in Hanau.
K. Gusstheil.

Halle-Casseler Eisenbahn. Aus dem Jahre 1867.

1 Sack Weizen ab Eisleben fehlt in Halle.
1 Sack Gerste ab Ober-Roeblingen fehlt in Halle.
2 Laschen zu Eisenbahnschienen ab Halle fehlen in Eisleben.
Gepäckstück No. 45 ab Dresden (36 Pfd., enthaltend Reiseeffecten) fehlt in Sangerhausen.
St. 3 Pack leere Körbe ab Halle fehlen in Rossla seit 7. Octbr. 1867.
3. $^1/_2$ Anker Branntwein (38 Pfd.) fehlt in Nordhausen seit 21. October 1867.
N&C 3614. 1 Fass Branntwein (221 Pfd.) fehlt in Nordhausen seit 22. October 1867.
G H 159. 1 Kiste Cigarren ($137^1/_2$ Pfd.) fehlt in Nordhausen seit 30. October 1867.
1 Pack Säcke (45 Pfd.) fehlt in Nordhausen seit 18. November 1867.
2 Sack Gerste (à 144 Pfd.) fehlen in Nordhausen seit 23. Novbr. 1867.
C G 1054. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.) fehlt in Nordhausen seit 17. December 1867.
C G E 687. 1 Ballot Manufacturwaaren (28 Pfd.) fehlt in Nordhausen.
W. Dickhut in Mühlhausen. 1 Sack Erbsen (202 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Leinefelde seit 12. December 1867.
W & C 3121. 1 Kiste Chocolade (62 Pfd.) fehlt in Heiligenstadt seit November 1867.

Neisse-Brieger Eisenbahn. Ende December 1867.

WB 12007. 1 Kiste Glas (56 Pfd.) fehlt in Neisse seit 29. Decbr.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende December 1867.

B & L 7775. 1 Colli Düten (30 Pfd.) fehlt in Glogau.
Diverse. 2 Sack Roggen (352 Pfd.) fehlen in Buchwald.

Oberschlesische Eisenbahn. December 1867.

F S 11. 1 Ballen Bücher (21 Pfd.).
241. 1 Kiste Geschirr und Kleider (44 Pfd.).
P 12. 1 Pack baumwoll. Waaren (31 Pfd.).
W S 155. 1 Colli Modelle (16 Pfd.).
X. 1 Pack Papier (37 Pfd.).
F A R 101. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
C B. 1 Kiste Kleider (92 Pfd.).
Gänserndorf. 2 Koffer Bücher (1 Ctr. 80 Pfd.).
W. H. 1 Pack Säcke (40 Pfd.).
L & W 3249. 1 Fass Oel.
D & C 647. 2 Pack Schaufeln (90 Pfd.).
S L 5633. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
20. 1 Fässchen marin. Fische (11 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
F 2/10. 9 Colli Züchen (16 Ctr. 8 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen Baumwollwaaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
B 353, 409. 2 Fass Petroleum (5 Ctr. 80 Pfd.).
R S 694. 1 Ballen Mandeln (2 Ctr. 34 Pfd.).
G S 4500. 1 Kiste Limonien (60 Pfd.).
E N 7470. 1 Fass Südfrüchte (3 Ctr. 75 Pfd.).
M S S 5077/5078. 2 Kisten wollene Waaren (6 Ctr. 67 Pfd.).
G W 2197. 1 Fass Holzstifte (1 Ctr. 27 Pfd.).
A. Weens. 1 Colli Stangen (36 Pfd.).
K. 1 Fässchen Neunaugen (15 Pfd.).
Leopold Fried. 9 Pack Säcke (3 Ctr. 52 Pfd.).
G v. S 44. 1 Sack Holzsaamen (1 Ctr. 14 Pfd.).
H
K E 6. 1 Fass Thran.
E & E 4252. 1 Colli Manufacturwaaren (50 Pfd.).
U D 10. 1 Fass Fischwaaren (17 Pfd.).
E V 1439. 1 Ballen gr. Eisenwaaren (25 Pfd.).
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
138. 1 Kiste Wachslichte (75 Pfd.).
A B 6714. 1 Fass Rum (79 Pfd.).
D
Hessner. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 23 Pfd.).
M E K 58. 1 Colli leinene Waaren (48 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.)
J B 8. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.).
30 Bund grüne Bandstricke (9 Ctr. 38 Pfd.).
U D 9. 1 Fass Fischwaaren (35 Pfd.).
B W 1033. 1 Fass Petroleum (2 Ctr. 99 Pfd.).
6 Satz eiserne Ringe zu Kochplatten.
H H 15. 1 Pack Betten (49 Pfd.).
H T W. 1 Kiste leere Kruken (1 Ctr. 11 Pfd.).
D I. 1 Kübel Butter (59 Pfd.).
6 Stück Ringe zu eisernen Oefen.
O S. 1 Pack Betten (30 Pfd.)
O 6857. 1 Fass Firniss.
8 Bund eiserne Reifen.
W B 2675. 1 Korb Mineralwasser (1 Ctr. 77 Pfd.).
S R 6. 1 Sack Ziegenhörner.
A K 1. 1 Sack Holzwaaren (44 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 31. December 1867.

C S 23. 1 Fass Essig (266 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
DH 4683. 1 Ballen Eisenbeize (154 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
1 Ballen Lumpen (72 Pfd.) fehlt in Neustadt.
2 Colli Gusswaaren fehlen in Neustadt.
H F 29. 1 Ballen Hopfen (174 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
1. 1 Fässchen Häringe fehlt in Mutterstadt.
P S M 605. 1 leeres Fass fehlt in Ludwigshafen.
S 1. 1 leeres Fass (20 Pfd.) fehlt in Ludwigshafen.
J S 378. 1 Kiste Lampentheile (Eilgut, 36 Pfd.) fehlt in Zweibrücken

Kgl. Preussische Ostbahn. December 1867.

M M 680. 1 Collo (30 Pfd.).
4. 1 Collo Obst (62 Pfd.).
R B 555/6. 2 Fässer (1319 Pfd.).
H C. 1 Sack Knochen (105 Pfd.).
6 Satz Ringe zu Koch-Platten.
3 Ringe zu Koch-Platten (4 Pfd.).
J S 1—5. 3 Säcke und 2 Ballen Holzwaaren (173 Pfd.).
W. 1 Haase (7 Pfd.).
L G C 2520. 1 Kiste Kurzwaaren (180 Pfd.).
2 Fässchen Heringe.
C A W 114. 1 Ballen Tuch (32 Pfd.).
1 Papp-Hutschachtel (4 Pfd.).
P. 1 Stück Leinewand (10 Pfd.).
A S S 6. 1 Ballen Leder (100 Pfd.).
S 2751. 1 Kiste Woll-Waaren (119 Pfd.).
H L 1647. 1 Kiste (88 Pfd.).
A 2881. 1 Kiste (101 Pfd.).
P C 353. 1 Kiste Thonpfeifen (20 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. December 1867.

E H 883. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
J S 12. 1 Sack Kartoffeln ab Boppard fehlt in Köln.
AHL 77. 1 leeres Fass ab Andernach fehlt in Köln.
6926. 1 Korb Droguen ab Coblenz fehlt in Köln.
S. Neubürger. 1 leerer Anker ab Neuss fehlt in Köln.
M & W 5284. 1 Kiste Feuerzeug (358 Pfd.) ab Bingen fehlt in Köln.
1/8. 8 leere Fässer (110 Pfd.) ab Geilenkirchen fehlen in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
L C 5001. 1 Kiste Teppiche (208 Pfd.) ab Le Chapelle fehlt in Köln.
W B 81. 1 Kiste Eisenwaaren ab Crefeld fehlt in Köln.
HE 4. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Köln.
H B 6. 1 Fass Wein (89 Pfd.) fehlt in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.

S 409. 1 Ballen Nessel (35 Pfd.) fehlt in Köln.
A O 17. 1 Pack Säcke fehlt in Köln.
V W 412. 1 Pack Papier (40 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.

◇ 37. 1 leeres Fass (57 Pfd.) fehlt in Köln.
G M 8. 1 leeres Fass (75 Pfd.) fehlt in Köln.
Gebr. Haanen & Cie. 1 Ballen Säcke fehlt in Köln.
B S W 730. 1 Kiste Musikalien (33 Pfd.) ab München fehlt in Köln. [Eilgut.]
G S 197. 1 Korb Butter ab Mainz fehlt in Köln. [Eilgut.]
15. 1 Korb ab Anvers fehlt in Horrem.
M W 5544. 1 Kiste Feuerzeug ab Waldmichelbach fehlt in Aachen.
AL E 362. 1 Sack Erbsen ab Köln fehlt in Aachen.
Adresse Breuer & Hofstadt. 1 Pack leere Säcke (30 Pfd.) ab Essen fehlt in Neuss.
P W. 1 leeres ½Ohmfass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
ML 8776. 1 Pack Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
S B 311. 1 Collo Häute ab Köln fehlt in Mülheim.
K 18. 1 Ballen Reis (205 Pfd.) ab Köln fehlt in Roisdorf.
B R I. 1 leeres ¼Ohmfass ab Witten fehlt in Remagen.
500. 1 Handkoffer ab Köln fehlt in Coblenz.
P T. 1 Fass Petroleum (303 Pfd.) ab Köln fehlt in Coblenz.
1 Sack Knochen ab Worms fehlt in Coblenz.
N D. 1 Sack Kastanien (25 Pfd.) ab Mainz fehlt in Coblenz.
S S 9. 1 Sack Pflaumen (110 Pfd.) ab Köln fehlt in Bacharach.
J. Wasum, Bacharach. 1 Sack Gerste und leere Säcke (15 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Bacharach.
J K. 1 Tafel Eisenblech (10 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Bingerbrück.
J 4. 1 Kiste Bilder ab Köln fehlt in Bingerbrück.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) ab Andernach fehlt in Bingerbrück.
P S 36. 1 leeres Fass (67 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Boppard.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt zwischen

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Union	18. Januar.	13. Februar.	D. Bremen	15. Februar.	12. März.
D. Hermann	25. „	20. „	D. America	22. „	19. „
D. Hansa	1. Februar.	27. „	D. Weser	29. „	26. „
D. Deutschland	8. „	5. März.			

und ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. März.	1. April.	D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni	1. Juli.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Bremen, 1868. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Veränderte Abgangstage der directen **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

In Folge der mit dem Norddeutschen Bunde und den Vereinigten Staaten geschlossenen Post-Convention, werden die Post-Dampfschiffe statt wie bisher am Sonnabend, von Neujahr 1868 an Mittwochs Morgens, von Hamburg, Southampton anlaufend, expedirt, und zwar wie folgt:

		von Hamburg:	von Southampton:	
Allemania,	Capt. Meier,	Mittwoch, 22. Jan. 68.	Freitag, 24. Jan. 68.	12 Uhr Mittags
Cimbria,	„ Trautmann,	do. 5. Febr. „	do. 7. Febr. „	
Hammonia,	„ Ehlers,	do. 19. Febr. „	do. 21. Febr. „	
Germania,	„ Schwensen,	do. 4. März „	do. 6. März „	
Allemania,	„ Meier,	do. 11. März „	do. 13. März „	
Cimbria,	„ Trautmann,	do. 18. März „	do. 20. März „	

Holsatia (im Bau). Westphalia (im Bau).

Vom 4. März ab findet eine wöchentliche Expedition statt.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**. **Fracht** ermässigt auf **£ 2.** — pr. ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten 4 Sgr., Briefe zu bezeichnen **„per Hamburger Dampfschiff"**

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Maschinen-Treibriemen

von bestem Rheinischen Leder, Näh- und Schnürriemen, Lederschnuren und Schlagriemen von Russisch fettgarem Leder, desgleichen in ganzen Häuten, Spindelschnuren, 16fach geklöppelt, Trommel- u. Selfactorleinen fabricirt und liefert in feinster Qualität billigst

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit Garantie für Bruch, bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu Düsseldorf.

Ein wissenschaftlich gebildeter **Locomotivbauer**, seit 22 Jahren in renommirten **Fabriken** als Ingenieur thätig, sucht Stelle. Offerten unter Chiffre **F. K.** ‖ 30 besorgt die Expedition.

Ein Maurermeister,

im Projectiren und Veranschlagen geübt, guter Zeichner, der bei einer nun vollendeten Eisenbahn als Bau-Beamter beschäftigt war, sucht entweder an einer in Angriff zu nehmenden Eisenbahn, oder im Comptoir bei einem Architecten, Maurer- oder Zimmermeister, eine seinen Leistungen entsprechende Stelle.

Adressen unter Chiffre **G. B. 147** werden durch die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in Leipzig erbeten.

RUDOLF MOSSE,
Zeitungs-Annoncen-Expedition,
Berlin, Friedrichsstraße 60.

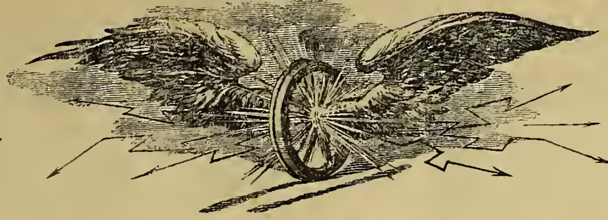
 Hierzu eine Beilage von der Maschinenfabrik von Gebrüder Decker & Co. in Canstatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 4.

Erscheint jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 24. Januar 1868. (Schluss der Nummer: 23. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Ueber die verschiedenen Systeme der Verdingung von Eisenbahnbauten.

Mitgetheilt vom Oberbaurath Morlok in Stuttgart.

Herr Baurath Sonne in Stuttgart hat in den Nummern 49 und 50 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die bei Ausführung von Eisenbahnbauten vermittelst

der Pauschsummen-Entreprise,
„ Preislisten-Entreprise,
des Kleinaccords

je sich darbietenden Vor- und Nachtheile unter Anziehung der in Württemberg bestehenden Verhältnisse und neuerdings angestellter Versuche zur Erörterung gebracht.

Der geehrte Herr Verfasser will die Frage, welchem System der Vorzug zu geben sei, nicht endgültig beantworten, er will vielmehr Veranlassung zu Mittheilung statistischer Notizen geben, durch welche der Gegenstand weitere Beleuchtung finden könnte.

Diesem Zwecke mögen die hiernach aufgeführten im Württembergischen Eisenbahn-Baudienst gemachten Erfahrungen dienen. Wir wollen, indem wir das seitherige Verfahren in Württemberg und die Motive der berührten Abweichungen des Nähern bezeichnen, zunächst den Gesichtspunct bestimmen, von welchem aus die diesseitigen neueren Versuche vorgenommen und auch jetzt noch zu betrachten sind. Hierbei sind wir aber veranlasst, die Preislisten Entreprise und den auf Nachmessung gestützten Accordbau, welche Herr Sonne zugleich unter dem Begriff der Preislisten-Entreprise zusammenfasst, sorgfältig auseinander zu halten und zu unterscheiden, da sich diese beiderlei Verfahren für uns in ganz verschiedenem Lichte darstellen.

1) Der Accordsbau mit Nachmessung (auf's Nachmess).

Der Württembergische Eisenbahnbau wurde früher im Wesentlichen in grösseren oder kleineren Parthien durch Bauunternehmer im Vertragsverhältniss (Accordsweg) ausgeführt. Ausgenommen waren hiervon nur einzelne Objecte, wie z. B. der besonders schwierig zu erstellende Rosensteintunnel, die Legung des Oberbaues, schwierigere Fundirungen, Betonirungen etc., welche der eigenen Regie verblieben sind.

Die Veraccordirung geschah überall auf Grund genau angefertigter und auf Preisanalysen gestützter Voranschläge und sorgfältig formulirter umfassender Accordsbestimmungen, so dass aus denselben jeder Bauunternehmer mit Sicherheit den Umfang aller ihm obliegenden Leistungen und Pflichten, wie auch der ihm zukommenden Bezüge und Rechte übersehen konnte. Nach vollendeter Ausführung wurde die Abrechnung mittelst der hierfür vorbehaltenen Nachmessung vorgenommen.

Dieses System hat sich in der Hauptsache überall bewährt. Es ist in der Regel die Ausführung ohne Anstand mit der nöthigen Raschheit und Solidität effectuirt worden. Wo allerdings unzuverlässige, unerfahrene und ganz unbemittelte Unternehmer zugelassen waren, oder wo 2 und mehr Loose an einen und denselben Unternehmer übertragen waren, sind die Entreprisen nicht selten zum Nachtheil wie der Bauverwaltung so der Unternehmer ausgefallen. Ausserdem aber haben die Unternehmer mehr oder weniger Gewinn aus ihrem Accord gezogen und sind dann immer befriedigt von dannen oder auf ein anderes Bauloos gezogen. Wenn sie freilich Schaden genommen, sind sie der Verwaltung mit Reclamationen mehr oder weniger lästig geworden. Es ist dies aber ein Missstand, der allen Gross- und Klein-Accorden nebenbei laufen kann und der nicht zu vermeiden ist. Ein erheblicher Uebelstand dieses Systems besteht in dem unverhältnissmässigen Aufwand an Zeit und Arbeitskräften, welche für die Nachmessung und die Abrechnung stets aufzuwenden sind. Derselbe springt um so mehr in die Augen, wenn das vorhandene Baupersonal für die Erstellung anderer Bahnstrecken, für den Betriebsdienst oder sonst in baldige Wiederverwendung genommen werden sollte, und noch über Monate, oder bei verwickelten Ausführungen über Jahr und Tag sich mit Abwickelung der Rechnungsgeschäfte befassen muss. Diesem Uebelstande wäre zwar abgeholfen, wenn auch mit der Vollendung des Baues die Rechnung abgeschlossen werden könnte. Dies ist aber nur möglich beim Regiebau oder bei Pauschal-Accorden.

Zwischen dieser und obiger Accordsform liegt allerdings noch die sogenannte

2) Preislisten-Entreprise.

Dieselbe ist in Württemberg fast nie, oder nur bei ganz untergeordneten und zugleich sehr dringlichen Arbeiten, wo die Anfertigung eines Voranschlags nicht möglich war, zur Anwendung gekommen.

Hier fordern schon die allgemeinen Verwaltungsvorschriften

Anfertigung von Voranschlägen und erscheinen dieselben auch für ein geordnetes Verfahren bei Veraccordirungen als unerlässliche Bedingung. Indem ein richtiger Voranschlag die Ziffern angiebt über das Maass der von den Unternehmern zu leistenden Arbeiten, der zu beschaffenden Materialien und der zu leistenden Vergütung, indem er ferner eine genaue Beschreibung jeder einzelnen Arbeit enthält, werden durch ihn eine Menge von Einreden ausgeschlossen, welche einzelne Unternehmer bei dem Preislisten-Accord vorbringen und meist mit Glück auf dem Processweg verfolgen. Solche Einreden sind es z. B., wenn behauptet wird, es seien die für die Unternehmer ungünstigen Arbeiten in grösserem Umfang und günstige in kleinerer Ausdehnung, es sei eine Anzahl Bauformen aller Sorten viel schwieriger und complicirter zur Ausführung gekommen, als bei der Veraccordirung vorausgesetzt worden etc.

Und solchen Einreden könnte die Preisliste nur begegnen, wenn sie ebenso gründlich angefertigt werden wollte, als der Voranschlag selbst.

Wenn aber dies der Fall ist, dann ist eben wieder der Ueberschlag da und sind die Vortheile der Preislisten-Entreprise beseitigt.

Keinenfalls ist bei dem Preislisten-Accord die Mühe des Nachmessens und der Nachrechnung erspart, vielmehr wäre dieselbe erst recht und mit ganz besonderen Umständlichkeiten zu bewerkstelligen.

Um nun auf das in Württemberg übliche Verfahren zurückzukommen, bemerken wir, dass der Pausch-Accord in nachstehendem Sinne in Württemberg allerdings auf grössere Länge in Anwendung gekommen ist.

Als zu Ende des Jahres 1864 die Vorarbeiten der Goldshöfe-Crailsheimer Strecke so weit vorangeschritten waren, dass der Bau nach gewöhnlichem Verfahren hätte aufgenommen werden können, aber zurückgestellt bleiben musste, weil erst die ständische Verabschiedung der nöthigen Bausummen abgewartet werden musste, erschien es angezeigt, die noch übrige Zeit bis Mitte des Jahres 1865 für eine sorgfältige Revision der Plane und Voranschläge zu benutzen.

Diese Revision wurde dann auch in sorgfältigster Weise vorgenommen, wobei jede Fundamenttiefe, jede Entwässerungs-Anlage, überhaupt sämmtliche Arbeiten bis zum letzten Bausteine und bis zum letzten Nagel in Betracht und Berechnung kamen.

Diese Revision konnte schliesslich das „Nachmess" und die Nachrechnung ersetzen, wie denn auch die für die Revision gefertigten Arbeitsplane zugleich als solche bei der Ausführung dienen konnten.

Als sodann im Juni 1865 die Genehmigung für die Ausführung der Strecke Goldshöfe-Crailsheim ertheilt war, konnte sofort auf 8 Stunden Länge 3) **der Pauschal-Accord**, 4) auf eine Stunde **der Regiebau** eingeleitet und konnten beide Strecken bis zum 15. November 1866 ausgeführt werden. In weniger als $1^1/_2$ Jahren ist also diese 9 Stunden lange Bahn, welche 2 grosse Jagstbrücken, eine Anzahl langer und bis zu 45' tiefer Einschnitte und Auffüllungen, viele Kunstbauten, Strassen- und Flusscorrectionen einschliesst und $3^1/_2$ Millionen Gulden kostet, veraccordirt und vollendet worden.

ad 3. Die ersteren Arbeiten konnten sehr billig in Accord gegeben werden, weil die Submittenten durch Aussicht auf baldige Bezahlung noch mehr angelockt waren, und sind ebenfalls sämmtliche Bauten, wie sie sorgfältig vorbereitet waren, auch so ausgeführt worden, und es hätte die Abrechnung unmittelbar nach der Betriebseröffnung abgeschlossen werden können, wenn nicht durch unglückliche Personaländerungen Verzögerungen entstanden wären.

Mit diesen Pauschal-Accorden ist also wie an Geld, so auch an Zeit gespart worden und hat durch die gesteigerte Leistung die Solidität des Baues eine Einbusse nirgends erfahren.

Hierbei darf noch besonders erwähnt werden, dass die aufsichtführenden Personen verhältnissmässig weniger in Anspruch genommen waren, als ihnen schon sämmtliche Arbeitsplane beim Beginn des Baues fertig zu Handen gestellt werden konnten, und als auch alle sonstige Schwierigkeiten im Vorans geebnet waren.

ad 4. Die Ausführung in Regie, welche auf dem zwischen Jagstheim und Crailsheim gelegenen Arbeitsloose eingeführt war, hat sehr günstige Ergebnisse geliefert. Nicht nur sind die Arbeiten ebenso solid und rasch als beim Accordsbau erstellt worden, es ist auch von den sorgfältig berechneten Ueberschlagsbeträgen die Quote von 19 Procenten erspart worden.

Für Württembergische Verhältnisse sind nun aber durch die vieljährige Uebung des unter 1 bezeichneten Accordverfahrens und durch die Versuche mit Pauschalaccord- und Regiebau solche Anhaltspuncte gewonnen, dass die Grundsätze, welche bei Gelegenheit in Anwendung zu kommen haben, mit Sicherheit festgestellt werden konnten. Es fassen sich dieselben folgendermaassen zusammen:

1) Die Pauschsummen-Entreprise, in nicht allzugrossem Maassstab angewendet und auf sorgfältig bearbeitete Plane und Voranschläge und nicht nur auf Schätzung gestützt, bietet wesentliche Vortheile, besonders Sicherheit für baldige, solide und billige Ausführung und für frühzeitige Verrechnung des Baues. Wo das Baupersonal vor dem Angriff der Arbeiten gründliche Vorarbeiten machen kann, empfehlen sich solche Pausch-Accorde; aber nur in diesem Falle und wenn wesentliche Abweichungen während des Baues ausgeschlossen bleiben können.

Ohne genügende Vorstudien, und wenn sie nur auf Schätzung und allgemeine Vereinbarung hin getroffen werden wollen, bieten Pauschaccorde keinerlei Garantie, weder für baldige noch für billige und solide Bauausführung. Entweder müssen den betreffenden Unternehmern ungeeignete und zu weit gehende Einräumungen gemacht, oder müssen die Verwaltungs-Interessen vernachlässigt oder im Processweg erkämpft werden.

Wo also nicht Pausch-Accorde mit solider Vorbearbeitung und vollständiger Grundlage für sorgfältige Accordsformen eingeleitet werden können, empfiehlt sich nur

2) die Verdingung auf Nachmess.

Mit derselben, wenn der Vertrag auf eine Preisanalyse auf einem genauen Voranschlag und wenn die Abrechnung auf sorgfältige Nachmessung sich gründen, ist reelle und genaue Abwickelung der Arbeiten und der Rechnung in der Regel verbunden;

3) die Preislisten-Entreprise ist die wenigst zuverlässige und wenigst empfehlenswerthe Vertragsform; sie bietet nur den Vortheil, dass sie früheren Beginn der Bauarbeiten in demselben Maasse ermöglicht, als durch oberflächliche Bearbeitung an der Zeit für Vorarbeiten gespart werden kann. Sie dürfte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, wo die Zeit zu gründlichen Vorarbeiten fehlt.

4) Regiebauten endlich empfehlen sich überall da, wo ein erfahrenes, zuverlässiges und geschäftstüchtiges Aufsichtspersonal in Verwendung genommen werden kann. In diesem Falle — welcher Veraccordirung in kleineren Parthien an einzelne Arbeitergruppen nicht ausschliesst — wird allein die Sicherheit gewonnen, dass nicht zu grosser Gewinn an einzelne Personen abgelassen und andertheils nicht Vortheile für die Eisenbahn-Verwaltung auf Kosten und zum Nachtheil der Unternehmer erwachsen.

Die Vortheile sind, wenn auch von den Accordanten (weil mit Mühen, Sorgen und Risico) wohlverdient, für die Eisenbahn-Verwaltung unwiderbringlich verloren. Die Nachtheile, von welchen die Unternehmer betroffen werden, wird aber unter irgend einer Form die Betriebs-Verwaltung dennoch zu tragen haben.

Reine Rechnung giebt nur der Regiebau, wenngleich er nicht immer der wohlfeilere sein mag; was aber am billigsten ist: Regie- oder Accordbau? wird sich mit Sicherheit nie vorher bestimmen lassen.

Wir legen den statistischen Notizen, deren Erhebung Herr Baurath Sonne dem technischen Personal mit Recht empfiehlt, den grossen Werth bei, dass auf Grund derselben und nach dem

jeweiligen Stande der Lebensmittel, Arbeits- und Materialienpreise genaue Voranschläge angefertigt werden können, womit die nöthigen Anhaltspuncte zur Beurtheilung des überhaupt erforderlichen Bauaufwandes im Allgemeinen gewonnen werden.

Der Markt ist aber nicht nur vom Ueberschlag, er ist auch von den Rechnungen und Schätzungen der Unternehmer — von der Concurrenz abhängig. Wo nur wenige und hochfordernde Unternehmer sich einstellen, kann das finanzielle Resultat einer Entreprise durch statistische Notizen keineswegs „wesentlich verbessert“ werden, wie der geehrte Herr Verfasser der gedachten Abhandlung annimmt.

Soweit in letzter Linie von den Submittenten allzu hohe Forderungen gestellt sind, bleibt nur übrig, solche zu gewähren oder zum Regiebau zu schreiten.

Dieser Theil der von Herrn Baurath Sonne vorgelegten Frage wird sich daher nach unserer Ansicht wohl dahin lösen, dass Verwaltungen, welche überhaupt noch im Zweifel sind, ob sie sich in einzelnen Fällen für Regie- oder Accordbau zu entscheiden haben, auf Grund genauer Berechnungen einen Accord zu versuchen haben. Sie werden ihn genehmigen, wenn er ihrer Rechnung entspricht; sie werden zum Regiebau schreiten, wenn sie das erzielte Resultat für unannehmbar, für zu theuer halten, wenn sie mit anderen Worten vom Regiebau oder von Kleinaccorden günstigere Resultate erwarten, als ihnen von den Offerenten geboten sind.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

⊙ Baden. Freiburg-Breisach. Der Gesetzesentwurf, der am 20. December der Badischen Kammer durch den Abgeordneten Gerwig vorgelegt wurde, lautet folgendermaassen:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, den Bau und Betrieb einer an die Staatsbahn bei Freiburg sich anschliessenden Eisenbahn von Freiburg nach Breisach den Stadtgemeinden Freiburg und Altbreisach, einer Actiengesellschaft oder anderen Unternehmern zu überlassen.

Art. II. In der Concession ist dem Staate das Ankaufsrecht der Bahn zu wahren, auch die nähere Bezeichnung der Bahnlinie mit den Bahnhöfen, Haltstationen, sowie für die Fahrtenpläne und Tarife bleibt der Staatsregierung vorbehalten.

Art. III. Die Verwaltung und der Betrieb der Bahn kann gegen Vergütung der damit verbundenen Kosten von dem Staate übernommen werden. Die Staatsbahnverwaltung wird ermächtigt, auf die Dauer von 25 Jahren die Verwaltung, den Betrieb und die gewöhnliche Unterhaltung der Bahn statt des Ersatzes der hiermit verbundenen Kosten gegen eine Vergütung von mindestens 50 Procent der Roheinnahme der Bahn zu übernehmen. Sollte innerhalb der ersten 5 Jahre nach Eröffnung des Betriebs der dem Unternehmen zufallende Antheil an dem Erträgnisse der Bahn den Betrag von 45 000 fl. jährlich nicht erreichen, so wird solcher bis zu diesem Betrage von der Staatsbahnverwaltung aus dem ihr zufallenden Antheil erhöht. Sobald jedoch der dem Unternehmen zufallende Antheil am Reinertrag eine Rente von $4^1/_2$ Proc. des Anlagecapitals gewährt, wird ein sich ergebender Mehrertrag zur Rückerstattung des Zuschusses verwendet. Beträgt der Reinertrag mehr als 6 Proc., so erhält die Staatsbahnverwaltung von dem Ueberschusse den dritten Theil.

Das Gesetz, dessen unveränderte Annahme die Commission beantragt, mit dem Zusatze, dass die Regierung ermächtigt werden soll, die Bestimmungen dieses Gesetzes auch auf eine Fortsetzung der Bahn von der Station Altbreisach bis zur Landesgrenze am Rhein in Anwendung zu bringen, wird dem Antrage der Commission gemäss nach einigen Debatten, wobei insbesondere die künftige Bedeutung dieser Bahn als erstes Glied zu einer grossen internationalen Linie von Paris an den Rhein bei Colmar und von da über Freiburg, den Schwarzwald zum Anschluss an die Bahnen in Oberschwaben hervorgehoben wird, einstimmig angenommen.

Diese Bahn, die eine Länge von $5_{,67}$ Stunden hat, ist zu ihrer Anlage auf 1 200 000 fl. Gesammtkosten veranschlagt. In dem Nachweise ist, freilich zu niedrig, für die Stunde Bahnlänge nur 13 000 fl. Roheinnahme angenommen. Jedenfalls entsteht ein völliger Umschlag dann, sobald die Bahn Schwarzwälder Schnitt- und Bauholz nach Frankreich führen oder durch Fortsetzung an den Rhein-Rhonecanal den Steinkohlenverkehr vermitteln kann. Um dafür jede gesetzliche Forderung zu geben, ist obiger Zusatzartikel beigefügt worden, der die Regierung ermächtigt, die Bestimmungen dieses Gesetzes auch auf eine Fortsetzung der Bahn in Anwendung zu bringen.

Projecte und Bau.

Preussen. Der Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 40 Mill. Thalern zur Deckung von Vorschüssen für Eisenbahnanlagen und für Beschaffung von Betriebsmitteln auf den Eisenbahnen in den neuen Landestheilen, beziehungsweise zur Erweiterung des Bahnnetzes in diesen wie in den alten Provinzen, wurde vom Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 17. d. M. in folgender, theilweise veränderter Fassung angenommen:

§ 1. No. 1. „Es ist eine Anleihe für die Vollendung der Eisenbahn von Göttingen nach Arenshausen behufs Einmündung in die von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft von Halle über Witzenhausen und von Münden nach Cassel zu bauende Bahn mit 259 000 Thlrn. zu machen.

No. 2. „Ferner eine Anleihe zum Weiterbau der Bahn von Northeim bis zur ehemaligen Grenze, nebst Zweigbahn von Herzberg nach Osterode und bis zur Braunschweigischen Grenze, mit 2 751 000 Thlrn.“

No. 3. „Für die Vermehrung des Betriebsmaterials der Hannoverschen Bahnen, für Erweiterung des Bahnhofs in Hannover, Vermehrung der Gebäude und ein zweites Geleis mit 3 309 000 Thlrn.“

(Diese Fassung richtet sich gegen die Fortführung der Bahn Halle-Cassel von Arenshausen über Almerode. Abgeordneter v. Vincke, welcher diese Aenderung der Regierungsvorlage beantragt hatte, machte geltend, dass nach der Einverleibung Hannovers eine selbstständige Bahn nach Cassel, jetzt wo die Verhältnisse anders geworden, unnöthig sei. Redner meint, die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft sei zum Bau der Bahn nur verpflichtet, wenn ihre Actien eine bestimmte Höhe hätten, könne also jetzt dazu nicht gezwungen werden. Auf die Wünsche Grossalmerode's könne es nicht ankommen.)

Die Nrn. 4—11 des § 1 des Gesetzentwurfs wurden sodann unverändert angenommen, desgleichen die übrigen §§ 2—6 (siehe den Wortlaut derselben in No. 51 S. 705 des vor. Jahrg. d. Ztg.) Jedoch wurde nach Antrag der Commission der Regierungsvorlage weiter zugefügt:

„Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1, No. 1—11 bezeichneten Eisenbahnen, resp. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.“ endlich auch: „Die Staatsregierung aufzufordern, den Bau einer Eisenbahn von Conitz nach Wangerin durch Privatunternehmer möglichst zu begünstigen.“

Angenommen wurde ferner zu § 1 No. 10 der Antrag des Abg. Wehr: „Mit der Inangriffnahme der Eisenbahn Schneidemühl-Dirschau so früh wie möglich zu beginnen und die Erdarbeiten an mehreren Orten in Angriff zu nehmen, um dadurch der dortigen arbeitslosen Bevölkerung Verdienst und Unterstützung zu schaffen.“ — In Betreff der Bahn Thorn-Insterburg hatte die Regierung dies schon früher zugesagt.

Der Gesetzentwurf, betr. die Gewährung einer Staatsunterstützung an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde bis zum Betrage von 132 000 Thaler wurde vom Abgeordnetenhause in seiner Sitzung vom 21. d. M. ohne Debatte genehmigt.

* Oberschlesische Eisenbahn. (Neue Projecte.) Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft hat die Actionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 5. Februar d. J. nach Breslau einberufen, um über folgende Gegenstände zu berathen und zu beschliessen:

1) Ausdehnung des Unternehmens der Gesellschaft auf den Bau und Betrieb einer neuen Eisenbahn von Posen über Gnesen und Inowraclaw nach Thorn, mit einer Zweigbahn von einem noch zu bestimmenden, aber nicht südlicher als Pakosz belegenen Puncte nach Bromberg unter den Bedingungen des der Generalversammlung vorzulegenden, zwischen der Kgl. Staatsregierung und den Gesellschafts-Vorständen vorläufig vereinbarten Vertrages vom 30. November 1867.

2) Festsetzung des zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der unter 1 bezeichneten Bahnen erforderlichen Capitals auf 13 Mill. Thaler und Beschaffung desselben durch Aufnahme einer Anleihe mittelst Ausgabe $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen bis zu dem vorgenannten Betrage unter Garantieleistung des Staats und bezw. der Gesellschaft nach Maassgabe der diesfälligen näheren Bestimmungen des erwähnten Vertrages.

3) Ermächtigung der Gesellschafts-Vorstäude, die zur Ausführung

der unter 1 bezeichneten Eisenbahnen erforderliche Allerh. Concession, sowie das zur Vermehrung des Anlagecapitals der Gesellschaft nöthige Allerh. Privilegium zu erwirken, Namens der Gesellschaft mit der Staatsregierung den Vertrag vom 30. November 1867 seinem ganzen Inhalte nach rechtsverbindlich abzuschliessen, und die den zu fassenden Beschlüssen entsprechende Ergänzung und bezw. Aenderung der Gesellschafts-Statuten mit Genehmigung der Staatsregierung endgültig festzustellen.

4) Antrag des Verwaltungsraths auf Bewilligung eines Beitrages von 5000 Thalern aus den Betriebs-Einnahmen des laufenden Jahres zu den Sammlungen Behufs Linderung des Nothstandes in Ostpreussen.

Lübeck-Kleinen. Es finden neuerdings Verhandlungen wegen des Baues einer Eisenbahn von Lübeck nach Kleinen statt. Als Grossherzoglich Mecklenburg-Strelitzscher Commissar ist der Oberlanddrost Graf Eyben und als Vertreter Lübecks Senator Dr. Curtius in Schwerin eingetroffen. Von Seiten der Schwerinischen Regierung werden die Verhandlungen durch die Geheimen Ministerial-Räthe Dr. Meyer und Brandt geführt.

⊙ **Hessische Ludwigsbahn-Projecte.** Die Anschlüsse an die nördlichen Pfälzer Projecte sind nun gesichert und sehen ihrer Verwirklichung entgegen, so dass ebenfalls die Ausführung jener von Seite der Pfälzerbahnen mit dieser Hand in Hand gehen werden. Nach dem Bayerischerseits Ende November v. J. die Alsenzbahn Hochspeyer-Langmeil-Münster a/Stein concessionirt wurde, ist nun auch durch die Hessische Ludwigsbahn für die Berathung über die Modification der Beschlüsse vom 30. April 1866 über die Erbauung der Rheinhessischen Bahnen in Folge der mit der Grossh. Regierung getroffenen neuen Vereinbarungen eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 12. Februar d. J. anberaumt. — Hierdurch wird der Hessische Anschluss gesichert: 1) Monsheim-Bayerische Grenze in der Richtung nach Grünstadt für die Bahn Monsheim-Grünstadt-Dürkheim. 2) Monsheim-Bayer. Grenze in der Richtung nach Marnheim als Anschluss an die Zellerthalbahn von Monsheim nach Marnheim. 3) Alzey-Bayer. Grenze bei Ilbesheim für die Donnersberger Bahn Alzey-Marnheim-Langmeil.

Durch dieselbe Generalversammlung wird behufs der definitiven Erwerbung der Concessionen für die Linien Darmstadt-Reinheim-Höchst-Erbach mit Abzweigung über Umstadt bis Babenhausen; von Worms nach Bensheim und vom Rheinufer Worms gegenüber über Gernsheim nach Darmstadt und der hierzu nöthigen Geldmittel Beschluss gefasst werden.

② **Bayerische Staatsbahnen.** Die Vorarbeiten zur Herstellung eines zweiten Geleises von Hof bis zur Bayerisch-Sächsischen Grenze sind, in so weit es die Temperatur erlaubt, bereits in Angriff genommen.

Eisenbahn - Betrieb.

* **Preussische Eisenbahnen.** Im Localverkehre der Verwaltung der Hannoverschen Eisenbahn, sowie im Verkehre des Norddeutschen Eisenbahnverbandes, werden laut Bekanntmachung der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover vom 12. d. M. baare Gelder, sowie Gold- und Silberbarren zur Beförderung zugelassen, jedoch nur bei Stellung besonderer Wagen unter Erhebung einer erhöhten Eilfracht, welche in minimo bei jeder Sendung für 50 Centner erhoben wird. — Auch auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn wird gemünztes Geld zur Beförderung im Localverkehr unter den in der off. Bekm. S. 44 enthaltenen Bedingungen angenommen.

* **Preussische Ostbahn.** Auf derselben werden vom 1. Februar cr. ab zu sämmtlichen Zügen mit Ausschluss der Courierzüge Retourbillets mit einer Gültigkeit auf 3 Kalender-Tage für die II. und III. Wagenclasse zu ermässigten Fahrpreisen ausgegeben. Es wird dadurch möglich, von jeder Station nach allen Stationen der Ostbahn Hin- und Rückfahrt zu ermässigten Preisen zurückzulegen. Freigewicht für Gepäck wird auf Retourbillets nicht gewährt.

tz. — **Main-Neckar-Eisenbahn.** (Betriebs-Ergebnisse pro 1866.) Diese von Frankfurt a/M. nach Heidelberg führende, $11_{,62}$ Meilen lange Bahn, welche bei $10_{,25}$ Meilen Doppelgeleise nur ein Anlage-Capital von 12 308 949 fl., pro Meile also 1 059 290 fl. erforderte, ist ausgerüstet mit: 30 Locomotiven mit 29 Tendern, 100 Personenwagen mit 4068 Sitzplätzen, 30 Gepäck-, 277 Güter- und 4 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 43 420 Z.-Ctrn., 4 Schneepflügen und 4 Draisinen.

Die Locomotiven haben 87 291 Nutzmeilen zurückgelegt; sie verbrauchten per Nutzmeile $136_{,3}$ Pfd. Steinkohlen zum Preise von $0_{,62}$ fl. Die Achsen-Frequenz umfasste 2 556 874 Achsmeilen, wobei die Personenwagen zu 32 und die Güterwagen zu 25 Proc. ausgenutzt sind.

Frequenz. Es wurden befördert 1 124 148 Personen und zwar: 24 735 in der I, 231 533 in der II., 852 600 in der III. Classe und 15 280 zu ermässigten Preisen einschliesslich der Militairs. Auf den Binnenverkehr kommen 912 995 Personen. Die Anzahl der gefahrenen Personenmeilen betrug 3 922 952; es hat also jede Person durchschnittlich $3_{,49}$ Meilen durchfahren, wobei pro Person und Meile $10_{,08}$ Kreuzer vereinnahmt sind.

Gegen das Jahr 1865 sind 112 357 Personen = $9_{,09}$ Proc. weniger befördert worden. Die spezifische Frequenz betrug 337 603 Personenmeilen.

Reisegepäck wurden 62 106 Ctr. befördert.

Im Güterverkehre kamen zur Beförderung 4 227 147 Ctr. und zwar 178 763 Ctr. Eilgüter, 1 616 133 Ctr. der Normalclasse (und sperrige) und 2 432 251 Ctr. der ermässigten Classe. Der Binnenverkehr war mit 940 092 Ctrn. betheiligt. Diese Güter haben 32 087 668 Centnermeilen zurückgelegt, ein Centner also $7_{,73}$ Meilen und es sind pro Centner und Meile $1_{,18}$ kr. vereinnahmt.

Gegen das Vorjahr wurden 175 093 Ctr. = $4_{,32}$ Proc. mehr befördert. Die spezifische Frequenz umfasste 2 813 052 Centnermeilen.

Ferner wurden noch 137 Equipagen, 172 Eisenbahn- und 10 sonstige Fahrzeuge, 1005 Pferde, 4563 Hunde und 43 723 Stück Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere befördert.

Finanz-Ergebnisse. Eingenommen sind: für Personenbeförderung 658 588 fl., für Reisegepäck und Hunde 65 021 fl. zusammen 723 609 fl. überhaupt und 62 272 fl. pro Meile Bahnlänge; Aversum für Postgüter 19 724 fl., für Eil- und Frachtgüter 642 044 fl., für Extrazüge 114 061 fl., für Equipagen und Thiere 28 356 fl., zusammen im Güter- etc. Verkehre 804 185 fl. überhaupt und 69 207 fl. pro Meile Bahnlänge.

Aus sonstigen Quellen, als Pacht etc. sind 130 868 fl. eingenommen, so dass die Gesammt-Einnahme 1 658 662 fl. überhaupt, 142 742 fl. pro Meile Bahnlänge und $19_{,01}$ fl. pro Nutzmeile beträgt. Von derselben kommt auf den Personenverkehr $43_{,63}$ Proc., auf den Güterverkehr $48_{,48}$ Proc. und auf sonstige Quellen $7_{,89}$ Proc.

Die Ausgaben haben betragen: für die Bahnverwaltung (die Bahn ist 21 Jahre im Betriebe) 278 154 fl. überhaupt, d. i. 23 938 fl. pro Meile, für die Transportverwaltung 664 752 fl. = $7_{,61}$ fl. pro Nutzmeile, für die allgemeine Verwaltung 29 032 fl. = 2487 fl. pro Meile. Es hat mithin die Gesammt-Ausgabe 971 938 fl. überhaupt, 83 643 fl. pro Meile und $11_{,13}$ fl. pro Nutzmeile betragen und $58_{,59}$ Proc. der Brutto-Einnahme absorbirt. Von den Ausgaben kommen auf die Bahnverwaltung $28_{,62}$ Proc., die Transportverwaltung $68_{,39}$ Proc. und auf die allgemeine Verwaltung $2_{,99}$ Proc.

Der Ueberschuss erreichte die Höhe von 686 724 fl. = 59 099 fl. pro Meile Bahnlänge. Gegen das verwendete Anlage-Capital verglichen ergiebt derselbe einen Procentsatz von $5_{,58}$ Proc. gegen $6_{,83}$ Proc. im Jahre 1865.

Gegen das Jahr 1865 verglichen ergiebt sich bei der Einnahme ein Minus von 95 062 fl. = $5_{,42}$ Proc. resp. 8180 fl. pro Meile, bei der Ausgabe ein Plus von 57 041 fl. = $6_{,23}$ Proc. resp. 4 908 fl. pro Meile und bei dem Ueberschusse ein Minus von 152 103 fl. = $22_{,15}$ Proc. resp. 13 088 fl. pro Meile Bahnlänge, eine Folge der politischen Ereignisse des Jahres 1866, welche auf die Main-Neckar-Bahn, bei welcher der Personentransport vorwiegt, einen störenden Einfluss ausübten, wie denn überhaupt Bahnen, welche hauptsächlich in den Linien der grossen Reisestrassen belegen sind, von eintretenden Krisen weit stärker berührt zu werden pflegen, als solche, bei welchen aus dem Güterverkehr die überwiegend grössere Einnahme herrührt.

tz. — **Badische Staatseisenbahnen.** (Betriebs-Ergebnisse pro 1866.) Das Bahngebiet der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, welches ult. 1866 eine Ausdehnung von $95_{,34}$ Meilen (à $7_{,532}$ Meter) hatte, bestand aus folgenden Linien:

a) Mannheim-Carlsruhe-Freiburg-Basel-Constanz, b) Mannheimer Hafenbahn, c) Heidelberg-Würzburg, d) Durlach-Mühlacker, e) Carlsruhe-Maxau, f) Oos-Baden-Baden, g) Appenweier-Kehl, h) Offenburg-Hausach, i) Dinglingen-Lahr, k) Basel-Schopfheim, l) Waldshut-Mitte der Rheinbrücke und m) Singen-Engen.

Hiervon wurden im Jahre 1866 dem Betriebe übergeben: Offenburg-Hausach ($4_{,42}$ M.), Mosbach-Osterburken ($3_{,74}$ M.), Osterburken-Würzburg ($10_{,33}$ M.) und Singen-Engen ($1_{,94}$ M.). Es sind mithin $20_{,43}$ Meilen im Jahre 1866 in Betrieb gesetzt, eine Anzahl, welche für einen Staat von der Grösse des Badischen ausserordentlich hoch ist.

Die Zweigbahnen Carlsruhe-Maxau, Dinglingen-Lahr und Basel-Schopfheim sind von Privaten erbaut, der Betrieb aber dem Staate überlassen.

Von dem Bahngebiete, welches auf ein volles Jahr eine Betriebslänge von $80_{,8}$ M. mit Rücksicht der Eröffnungszeiten der zugekommenen Strecken repräsentirt (die den Durchschnittsberechnungen zu Grunde liegen) sind $37_{,31}$ Meilen doppelgeleisig.

Das Anlagecapital beträgt 93 064 116 fl., pro Meile also 976 129 fl. Dasselbe bewegt sich in der mittleren Höhe des Anlagecapitals der Deutschen Bahnen.

Die Betriebsmittel bestanden aus 196 Locomotiven mit 190 Tendern, 637 Personenwagen mit 25 904 Sitzplätzen, 112 Gepäck-, 2512 Güter- und 156 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 494 095 Z.-Ctrn.

Die Locomotiven legten 463 827 Nutzmeilen zurück und verbrauchten Netto $133_{,57}$ Pfd. Steinkohlen zum Kostenpreise von $0_{,646}$ fl.

Die Achsen-Frequenz umfasste 14 609 536 Achsmeilen; dabei waren die Personenwagen zu $37_{,65}$ und die Güterwagen zu $29_{,47}$ Proc. ausgenutzt.

Frequenz. Der Personenverkehr ist, wenn man die neu hinzugekommenen Strecken ausser Ansatz lässt, gegen den vorjährigen zurückgeblieben, während der Güterverkehr gestiegen ist. Befördert wurden 6 364 943 Personen und zwar 68 514 in der

I., 889 281 in der II., 5 314 848 in der III. Classe und 92 300 zu ermässigten Preisen und Militärs. Diese Personen, von welchen 5 635 003 auf den Binnenverkehr kommen, haben 26 685 578 Meilen, eine also $4_{,19}$ Meilen zurückgelegt und es sind dabei pro Person und Meile $7_{,14}$ kr. vereinnahmt.

Gegen das Vorjahr sind (bei einer Zunahme der Betriebslänge um $6_{,27}$ Meilen) 2027 Personen = $0_{,03}$% mehr befördert. Die specifische Personen-Frequenz betrug 330 267 Personenmeilen.

Güter wurden 24 439 978 Ctr. befördert und zwar 523 000 Ctr. Eilgüter, 5 720 169 Ctr. der Normalclasse und sperrige und 18 196 809 Centner zu ermässigten Preisen. Auf den Binnenverkehr kommen 7 985 959 Ctr. Diese Güter haben 232 392 340 Centnermeilen, ein Centner also $9_{,51}$ Meilen zurückgelegt. Die Einnahme pro Centner und Meile betrug $0_{,953}$ kr.

Trotz der Ungunst der Verhältnisse sind 2 235 236 Ctr. = $10_{,07}$% mehr befördert worden, wie im Vorjahre.

Die specifische Frequenz war gleich 2 836 143 Centnermeilen.

Ausser den vorstehend aufgeführten Transporten kamen noch zur Beförderung 315 176 Ctr. Gepäck, 3,9 Epuipagen, 8947 Pferde und 358 154 Stück Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere, sowie 1 754 616 Ctr. frachtfrei beförderte Betriebsdienstgüter.

Finanz-Ergebnisse. Die Einnahmen haben betragen: für Personen 3 177 256 fl., für Reisegepäck und Hunde 248 696 fl., zusammen 3 425 952 fl., oder pro Meile 42 401 fl.; für Güter, Equipagen und Thiere (einschliesslich 97 211 fl. Aversum für Postgüter) 4 077 175 fl., pro Meile also 50 460 fl., aus sonstigen Quellen 356 657 fl. Die Gesammt-Einnahme beträgt mithin 7 859 784 fl. überhaupt, 97 274 fl. pro Meile Betriebslänge und $16_{,94}$ fl. pro Nutzmeile. Nach Procenten kommen auf den Personen- und Reisegepäckverkehr $43_{,59}$%, auf den Güterverkehr $51_{,87}$%, und $4_{,54}$% auf sonstige Quellen.

Gegen das Jahr 1865 sind 287 641 fl. = $3_{,80}$% mehr eingenommen. Die relative Einnahme, d. i. diejenige pro Meile Betriebslänge, ist dagegen um 4324 fl. geringer als im Vorjahre.

Die Ausgaben betrugen: für die Bahnverwaltung 1 347 486 fl. überhaupt und 16 678 fl. pro Meile, für die Transportverwaltung 2 149 803 fl. überhaupt und $4_{,64}$ fl. pro Nutzmeile und für die allgemeine Verwaltung 81 440 fl., pro Meile also 1008 fl. Es ergiebt sich mithin eine Gesammt-Ausgabe von 3 578 729 fl. überhaupt, 44 291 fl. pro Meile Betriebslänge und $7_{,72}$ fl. pro Nutzmeile. Von der Brutto-Einnahme absorbirten die Ausgaben $45_{,43}$%. Dieselben waren um 123 177 fl. = $3_{,33}$% und 5379 fl. pro Meile geringer wie die vorjährigen.

Der Ueberschuss, welcher 4 281 055 fl., d. i. 52 983 fl. pro Meile Betriebslänge betrug und gegen das verwendete Anlagecapital verglichen einen Procentsatz von $5_{,13}$% ergiebt, war um 410 818 fl. = $10_{,61}$ Proc und 1055 fl. pro Meile Betriebslänge höher als derjenige des Jahres 1865.

Es waren mithin die Betriebs-Resultate des Jahres 1866 nach allen Richtungen hin zufriedenstellende. Sie liefern wiederholt den Beweis, dass dort, wo die Eisenbahnen ein naturgemässes Bedürfniss des Personen- und Güterverkehrs sind, eintretende Krisen fast spurlos an denselben vorübergehen.

+ Lahrer Eisenbahn. (Bericht für das Jahr 1. October 1866/67.) Von der am 5. November 1865 eröffneten Lahrer Eisenbahn (Zweigbahn der Badischen Staatsbahn), welche nur $0_{,4}$ Meile lang ist, kommt uns ein Rechnungsabschluss vom 1. October 1867 zu. Nach demselben haben die Anlagekosten 200 552 fl. betragen, die Einnahmen aber auf Capitalconto 201 372 fl., worunter 163 100 fl. Actiencapital und 25 000 fl. nach Beschluss der Generalversammlung vom 12. Februar 1866. — Die Betriebseinnahme für das am 30. September 1867 beendigte Betriebsjahr betrug $20\,652_{,8}$ fl., die Betriebskosten aber $17\,019_{,6}$ fl. oder $82_{,5}$% der Einnahme, mithin der Reinertrag 3633 fl. oder $1\frac{4}{5}$% der Anlagekosten.

⊙ Pfälzische Eisenbahnen. Am 10. Januar sind im Belgisch-Deutschen Verbandsverkehr via Conz-Neunkirchen die Special-Transit- wie Entrepot-Tarife mit Ausnahme jener für die Seehafenplätze Antwerpen, Gent und Ostende ausser Kraft getreten.

*** Württembergische Staatsbahnen.** (November-Einnahmen.)

	Meilen	Befördert wurden Personen	Befördert wurden Güter Zoll-Ctr.	Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1867 Novbr.	$87_{,6}$	477 663	1 879 276	226 626 fl.	604 658 fl.	831 285 fl.
1866 Novbr.	$81_{,6}$	389 580	1 700 102	202 948 „	491 984 „	694 933 „
1867 +	$6_{,0}$	+58 083	+179 174	+23 677 „	+112 673 „	+136 351 „

⊙ Verkehr auf den Bayerischen Staatsbahnen im Monat November 1867. Befördert wurden 412 414 Personen mit 332 891 fl. 10 kr. Einnahme, 3 365 905 Ctr. 65 Pfd. Frachtgüter und 442 452 Ctr. 61 Pfd. Regiesendungen mit 1 132 428 fl. $30\frac{1}{4}$ kr. Einnahme; Bagage, Equipagen, Thiere etc. 38 884 fl. $7\frac{1}{2}$ kr. Summa der Einnahmen einschliesslich von 2062 fl. 59 kr. — die oben schon mitgerechnet, — für Militärtransporte und Extrazüge: 1 504 203 fl. $47\frac{3}{4}$ kr. — Gegen den entsprechenden Monat des Vorjahres: 395 456 Personen und 310 417 fl. 44 kr. Einnahme; 3 264 088 Ctr. 20 Pfd. Frachtgüter und 305 540 Ctr. 24 Pfd. Regiesendungen mit 1 034 128 fl. 14 kr. Einnahme; 42 579 fl. 24 kr. für Bagage, Equipagen, Thiere etc., Gesammteinnahme 1 387 125 fl. 22 kr. — Sohin heuer mehr 16 958 Personen und 22 473 fl. 26 kr. Einnahme; 101 817 Ctr. 45 Pfd. Frachtgüter und 136 912 Ctr. 37 Pfd. Regiesendungen und 98 300 fl. $16\frac{1}{4}$ kr. Einnahme, weniger 3695 fl. $16\frac{1}{2}$ kr. Bagage etc. — Gesammtmehreinnahme 117 078 fl. $25\frac{3}{4}$ kr. — Bei $455_{,5}$ Stunden in diesem Monat mehr 22 Stunden.

Ausland.

Italien. Die Regierung (der Minister der öffentlichen Arbeiten Cantelli) hat das Gesetz über den Rückkauf der Eisenbahnen (der Staat sollte danach sämmtliche Italienische Eisenbahnen an- resp. zurückkaufen) zurückgezogen, welches s. Z. der Minister Jacini einbrachte und sich der Gunst des Publicums in hohem Grade erfreute.

⊙ Neapel-Benevent-Foggia. Diese Strecke wird, wie das „Giornale di Napoli" berichtet, bis Ende dieses Jahres vollendet sein, mit Ausnahme einer kleinen Strecke im Gebirge, welche ganz besondere Schwierigkeiten macht. Dieser Theil, der Apenninenübergang, wird mit den bedeutendsten Gebirgsbahnen an technischem Interesse concurriren. Gleich hinter Foggia ist eine Brücke über den Lavollo nöthig, im engen Cervaro-Thal muss die Bahn dann fortwährend bald rechts, bald links geführt werden, so dass 20 Brücken und Uebergänge nothwendig sind, wozu noch 5 Tunnels kommen. Die Haupttunnels sind die von Ariano, Stanzo, Christina, Sancina und S. Spirito, von denen namentlich der erste (Wasserscheide-Tunnel zwischen Cervaro und Calores) so grosse Schwierigkeiten bietet, dass er erst Ende 1869 zu eröffnen sein wird. Einzelne grössere Strecken der Linie werden noch im nächsten Sommer ganz vollendet werden.

○ St. Petersburg-Riihimaki. Diese Linie, zum Anschluss an die Helsingfors-Tawastehuser Bahn bei Riihimaki, ist im Monate Nov. 1867 ebenfalls concessionirt worden. Das ganze Capital zur Ausführung der Bahn ist auf 36 Mill. Mark (Frcs.) berechnet. Davon übernimmt die Russische Regierung 8 Millionen aus ihren eigenen Mitteln und 18 Millionen sollen durch eine Anleihe aufgebracht werden, für welche die Finnländische Regierung Obligationen unter der Garantie der Landstände ausgeben wird und welche in 30—40 Jahren zu amortisiren sind. Bei der sehr geregelten Finanzlage Finnlands wird die Anleihe sehr bald untergebracht sein. — Ein Drittel des Reinertrages der Bahn, nach Deckung der Betriebskosten, wird in die Staatscasse des Reiches fliessen.

Richtung. Die Bahn zieht sich von St. Petersburg in nordwestlicher, dann in westlicher Richtung nach Wyborg, in derselben über Kuwala, Mentsele nach Riihimaki.

Bau. Die Kosten sind für die Werst auf 22 000 Silber-R. veranschlagt. Der Bau der Bahn wird in 4 Jahren vollendet sein, somit im Jahre 1871 der Eröffnung entgegengesehen, doch in Anbetracht der Kürze der Linie, den günstigen Terrainverhältnissen ein früherer Termin gestellt werden können. Die Terrainuntersuchungen sind zum Theil schon gemacht, zum Theil werden sie es noch. Die Länge beträgt 350 Werst. Hauptstationen von Petersburg ab: Wyborg, Kuwala, Mentsele und Riihimaki.

Die Ausführung der Bahn wird nicht allein jetzt vielen Arbeitern Beschäftigung gewähren, sie wird auch durch Beseitigung aller der Uebelstände im Verkehr mit dem grossen Russland zu einer Quelle sicherer Einnahme für Finnland werden, die Bucht von Helsingfors und St. Petersburg in nördlicher Seite mit einer Bahn umziehen und dadurch den Verkehr der Städte unter sich vermitteln und mit der Ostsee beleben.

Euphratthal-Bahn. Am 25. November 1867 wurde zwischen der Pforten-Regierung und Randolph Stewart, als Repräsentanten der betreffenden Concessionäre, ein Uebereinkommen bezüglich der Bahnlinie von Scutari bei Konstantinopel bis zum Persischen Golfe, mit einer Abzweigung nach Seleucie oder Alexandrette zum Abschlusse gebracht. Die Trace dieses neuen Schienenweges wird wahrscheinlich über Ismit, Kutahia, Afioun, Kara Hissar, Konia, Ak Seraï, Jenicheïr, Kaisaria, Alep, das Euphratthal, Bagdad und Basrah gehen. — Innerhalb 2 Jahren, vom Tage des Uebereinkommens angefangen, ist das definitive Resultat der durch Fachmänner vorzunehmenden Studien der Pfortenregierung vorzulegen. Diese letztere verpflichtet sich innerhalb des ersten Jahres mit der Gesellschaft über die Concessionirung der genannten Linie auf Grundlage einer Garantie von fünf Procent bei einer durchschnittlichen Ausgabe von 300000 Frcs., resp. einer Einnahme von 15000 Frcs. per Kilometer, zu unterhandeln. Zur Bezahlung dieser Garantie soll der Ertrag von dem durch die Bahn bewerkstelligten Depeschentransporte, von der Europa mit Indien verbindenden Telegraphenlinie, so wie endlich von einem Procent des Werthes aller mittelst jener Bahn durch das Türkische Kaiserreich transitirenden Waaren verwendet werden.

(Pr. St.-Anz.)

t. — **Betriebs-Ergebnisse der Panama-Bahn.** Oberst Totten Ober-Ingenieur der Panama-Bahn, hat eine Zusammenstellung gemacht über die Betriebs-Ergebnisse dieser Bahn für die Zeit vom Jahr 1855, wo dieselbe eröffnet wurde, bis zum Schluss des Jahres 1866. Während dieser 12 Jahre betrug die Zahl der beförderten Passagiere im Ganzen nur 396 032, während in derselben Zeit 600 Millionen Tons Güter und 500 Millionen Dollars in Gold, 147 Millionen Dollars in Silber, 5 Millionen D. in Edelsteinen und 19 M. D. in Papiergeld, zusammen also die enorme Summe von mehr als $155\frac{1}{2}$ Millionen

Pfund Sterling in Geld und Edelsteinen, transportirt wurden. Die Anschaffung und Unterhaltung der für den Güterverkehr erforderlichen Landungsplätze, Gleise uud Locomotiven hat in den letzten Jahren eine erhebliche Verminderung der Netto-Einnahme im Verhältniss zur Brutto-Einnahme zur Folge gehabt; während nämlich im Jahr 1856 die Netto-Einnahme die Betriebs-Ausgabe um etwa 20 Procent überstieg, hatten beide im Jahr 1866 sich einander fast gleichgestellt. Im Jahr 1856 betrug die Brutto-Einnahme 1 360 741 Dollars, die Betriebs-Ausgabe 530 249 D., also der Ueberschuss 830 492 D.; im Jahr 1866 die Brutto-Einnahme 2 424 977 D., die Betriebs-Ausgabe 1 208 364 D., der Ueberschuss also 1 216 613 D.

(Nach dem Engineer).

Technisches.

Gusseiserne Räder. Von Herrn le Goullon, Maschinenmeister der Main-Weserbahn in Cassel, erhalten wir folgende, an alle Eisenbahn-Directionen gerichtete Mittheilung:

Da in neuerer Zeit viel die Rede davon ist, gusseiserne Blockräder für Eisenbahnfuhrwerke anzuwenden, so muss ich alle Eisenbahn-Directionen darauf aufmerksam machen, dass gusseiserne Speichenräder die besten sind, welche man anwenden kann.

Im Herbste 1847 bezog die frühere Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, jetzt Hessische Nordbahn, vier Locomotiven mit gusseisernen Hartguss-Speichenrädern. Diese Locomotiven haben bis zum Jahre 1864 täglich mit den Vorrädern Dienst gethan, also alle Stationen, alle Weichen mit Sicherheit durchlaufen, ohne den geringstem Schaden selbst nach Entgleisung zu zeigen. Die Vorderräder sind zwar jetzt unter den Locomotiven hervorgenommen, um sie in der Reparaturwerkstätte zu andern Zwecken zu gebrauchen, sind aber noch täglich zu sehen. Um die Vorderräder genau zu untersuchen, liess ich eins derselben nach Gebrauch zerschlagen und fand die Bandage auf der Aussenseite 1/2 Zoll total hart, so dass kein Drehmeisel daran drehen konnte; an den Americanischen Vorderrädern waren zwar in den Naben drei hölzerne Keile die alle Spannung im Hartguss entfernt hatten. Bremsen lassen sich an allen Eisenbahnwagen mit Hartgussrädern anbringen.

Sollte sich eine Eisenbahn-Direction dazu entschliessen, für ihre Eisenbahnfuhrwerke gusseiserne Hartgussräder zu beschaffen, so bin ich erbötig auf Verlangen, Zeichnungen zu solchen Rädern zu beschaffen."

Le Goullon,
Maschinenmeister der Main-Weserbahn.

st. — **Versuche über die Festigkeit der jetzigen besseren Stahlsorten.** Der „Civilingenieur", Band XIII Heft 8, enthält eine dem „Engineer" entnommene, sehr interessante Mittheilung von Fairbairn der von ihm angestellten Versuche über die Festigkeit der jetzigen besseren Stahlsorten. Fairbairn hat diese Versuche hauptsächlich unternommen, um die mechanischen Eigenschaften der gegenwärtig in den Handel kommenden verschiedenen Stahlsorten festzustellen. Er hat durch eine Reihe mühsamer Experimente die vergleichsweisen Vorzüge der einzelnen Fabricate bezüglich der Festigkeit gegen Biegung, Zug und Druck darzulegen gesucht und hierdurch dem Constructeur die Möglichkeit gegeben, diejenige Sorte zu wählen, welche dem speciellen Zwecke am besten entspricht.

Die Resultate der Versuche sind in Tabellen zusammengestellt und gehen als Schlussfolgerungen namentlich folgende daraus hervor:

Da die mittlere Biegungsfestigkeit der Stahlstäbe $3^1/_2$ mal so gross ist als diejenige gleich starker schmiedeeiserner Stäbe, so verhalten sich die Querschnitte zweier Stäbe von gleicher Tragfähigkeit aus Stahl und Eisen wie $1:2_{,3052}$. Die Gestehungskosten wie 12 : 7 angenommen, ergiebt, dass die relativen Kosten gleich starker Stäbe sich für Schmiedeeisen $1^1/_3$ mal so viel belaufen, als für Stahl. Hierbei ist noch zu beachten, dass im Falle von Eisenbahnschienen und ähnlichen Constructionen ausser dem Anschaffungspreise auch auf die viermal so lange Dauer des Stahles im Verhältniss zum Eisen Rücksicht zu nehmen ist. Die Zugfestigkeit beim Stahl ist ungefähr 2 mal so gross, als beim Schmiedeeisen und bei derselben Annahme der Preise von 12 : 7 stellen sich die vergleichsweisen Kosten gleichstarker Stäbe wie $1:1_{,114}$. Die schmiedeeisernen Stäbe kommen also hier um $^1/_9$ theurer zu stehen und die Ersparniss bei Anwendung von Stahl berechnet sich per Tonne auf 1 Pfd. 7 Schill. $4^3/_4$ Pence.

t. — **Bessemer-Stahlschienen in England.** In der letzten Zeit sind die Englischen Eisenbahn-Ingenieure etwas bedenklich geworden in Bezug auf die Anwendung von Bessemer-Stahl-Schienen, da kürzlich einige solche Schienen, die seit einigen Jahren in die Bahn eingelegt waren, ohne besondere Veranlassung unter einem hinüberfahrenden Zuge gebrochen sind. Dieselben scheinen also nach und nach schwächer geworden zu sein, vielleicht unter der Einwirkung der grossen Zahl von hinüberrollenden Zügen eine innere Molecular-Veränderung erlitten zu haben, und schliesslich ist eine etwas ungleichmässige Stelle im Metall die erste Veranlassung zu dem Bruch der Schiene gewesen. Solche ungleichmässige Stellen kommen aber bekanntlich im Bessemer-Metall, namentlich bei dem in England producirten, viel häufiger als beim Schmiedeeisen vor, und es ist nach diesen Erfahrungen kein Wunder, wenn die in den letzten Jahren sehr weit getriebene und von Seiten der Stahlfabricanten künstlich genährte Liebhaberei der Englischen Eisenbahn-Ingenieure für die Bessemer-Stahl-Schienen plötzlich bedeutend abgekühlt ist. Das Schmiedeeisen würde dort dem Stahl gegenüber sich noch viel besser behauptet haben, wenn es nicht in den letzten Jahrzehnten, um an Arbeitslohn bei der Schienenfabrication zu sparen, immer schlechter geworden wäre; die vor etwa 20—30 Jahren in England fabricirten schmiedeeisernen Schienen scheinen aber im Durchschnitt von mindestens derselben Qualität gewesen zu sein, wie der jetzige Englische Bessemer-Stahl. Es ist also sehr die Frage, ob man, anstatt Bessemer-Stahl-Schienen, die 12—14 £ per Ton kosten und deren Dauer jedenfalls noch sehr zweifelhaft ist, nicht besser thäte, sich zu den schmiedeeisernen Schienen zurückzuwenden und dabei auf eine möglichst sorgfältige Fabrication zu sehen, da man vielfach die Erfahrung gemacht hat, dass solche Schienen von Feinkorneisen länger als 20 Jahre in stark befahrenen Bahnen gelegen haben. Bei dem Auswalzen der eisernen Schienen scheint sich namentlich die Anordnung der Packete, worin das Eisen theils der Längenrichtung der Fasern, theils der Quere nach zusammengepackt ist, als zweckmässig zu bewähren. Für 12—14 £ pro Ton, also für denselben Preis wie Bessemer-Stahl-Schienen, würde man dann jedenfalls solche schmiedeeiserne Schienen von bester Qualität haben können. Für den Preis von 5—6 £ pro Ton, den man jetzt für gewöhnliche schmiedeeiserne Schienen zu zahlen pflegt, lässt sich dagegen nichts Gutes erwarten.

(Nach dem Engineer.)

RK. — **Stahlschienen.** Engineering vom 22. Novbr. 1867 giebt einen interessanten Aufsatz über die Verwendung des Stahls zu Schienen. Es wird zuerst darauf hingewiesen, dass sich der Verwendung desselben zu diesem Zweck hauptsächlich das Vorurtheil entgegengestellt hatte, dass die Eisenbahnschienen aus diesem Material mit der Zeit eine Molecular-Veränderung erleiden würden, die den Stahl spröde machen und somit leicht einen Schienenbruch verursachen könne und dass deswegen die Beschaffung von Stahlschienen zuerst nur in geringem Maasse und zur Probe geschah. Eigentlich seien aber Proben mit der Verwendung des Stahls zu solchen Zwecken schon früher zur Genüge und mit bestem Erfolge angestellt worden, indem ja Stahlbandagen für Räder schon längere Zeit in Benutzung waren, die sich so gut gehalten hatten, dass z. B. die Bandagen von Locomotiv-Triebrädern von 6′ Durchmesser, die mit ca. 5—6 Tons belastet sind, ca. 150 000 miles zurücklegten (wobei jeder Punct des Radumfangs 42 000 000 Mal mit der Schiene zusammentrifft), ja sogar noch länger und bis zu einer Abnutzung auf $^7/_8$ Zoll Stärke benutzt wurden, ohne dass ein Bruch vorkam und dass aus dem alten Material noch Draht von grosser Zähigkeit und Biegsamkeit fabricirt wurde.

Der Aufsatz geht nun auf speciell Englische Verhältnisse über und fährt wörtlich fort: „Es braucht kaum bemerkt zu werden, dass, ehe die London und North Western-Railway Company 100 000 £ zu grossen Bessemerstahlwerken verausgabte, ihre Ingenieure alle Sorgfalt darauf verwendet hatten, sich genau bezüglich der Eigenschaften und Fähigkeiten des Stahls zu unterrichten, dass er nämlich bei der beabsichtigten Benutzung seine Eigenschaften nicht verändere oder mit anderen Worten, dass er keine Molecular-Veränderung erleide. Es war dies auch schon durch die vergleichsweise lange Erfahrung mit den Stahl-Tyres festgestellt, welche Ramsbottom, der Vorstand des Locomotiv-Departements der Gesellschaft, angestellt hatte. Derselbe hatte auf den Werken zu Crewe eine grosse Anzahl von Bessemer-Stahl-Tyres sowohl für Güter- als Personenzug-Maschinen gefertigt, welche sich bemerkenswerth gut bewährten. Ramsbottom verschaffte sich im Jahr 1861 einige Stahlstäbe von Bessemer & Comp. in Sheffield und walzte sie zu Crewe zu Schienen aus. Diese ersten Schienen wurden auf alle mögliche Art geprüft; einige brachte er unter einen schweren Rammklotz, welcher eine beträchtliche Fallhöhe hatte und der die Schienen in der Mitte zwischen den 3 Fuss von einander befindlichen Auflagern traf. Jede gute Stahlschiene muss dieses Experiment mit einer Ramme von 1 Ton Gewicht bei einer Fallhöhe von 25—30 Fuss aushalten können, eine Inanspruchnahme, weit über diejenige, welcher die besten Eisenschienen aller Wahrscheinlichkeit nach widerstehen können. Bei der Verwendung der Stahlschienen verfuhr Ramsbottom zuerst sehr vorsichtig, indem er sie nur auf Station Crewe einlegte, durch welche ungefähr 300 Mal täglich Züge passiren, die jedoch sämmtlich anhalten, so dass der Bruch einer Schiene keinen ernsten Unglücksfall herbeiführen konnte. Die damals eingelegten Schienen (im Novbr. 1861) sind noch in gutem Zustand, noch nicht gewendet und kam ein Stahlschienenbruch überhaupt nicht vor (mit Ausnahme solcher durch unglückliche, ausserordentliche Gewaltthätigkeit). Um ihren Widerstand bei frostigem Wetter zu beweisen, nahm Ramsbottom an einem der kältesten Morgen im Winter 1861—62 eine Schiene auf und brachte sie unverzüglich unter den Dampfhammer, aber kein Schlag vermochte sie zu zerbrechen. Im Mai 1862 wurden 52 Stahlschienen zu Crewe aus Stahlstäben, von Bessemer & Comp. in Sheffield bezogen, gewalzt und in verschiedenen Theilen des grossen Bahnhofes zu Camden-town eingelegt, wo alle mit Ausnahme von 2 oder 3 noch jetzt liegen. Eine davon wurde als Trophäe aufgenommen, nachdem sie ohne Wenden 16 Köpfe von doppelköpfigen Eisenschienen, welche nach einander in ihrer Nähe in dasselbe Geleis gelegt worden waren, ausgehalten hatte. Eine andere Stahlschiene hatte vollständig 22 und beinahe 23 Köpfe von Eisenschienen bis zum 21. März ausgehalten, bis sie bei einem Unglücksfall durch aussergewöhnliche Inanspruchnahme brach.

Im August 1861 brachten Sir John Brown und Mr. Bessemer die Angelegenheit der Stahlschienen vor die Institution of Mechanical Engineers; Mr. Bessemer stellte Proben seines Stahls von bemerkenswerth guter Qualität auf der internationalen Ausstellung von 1862 aus; brachte den Gegenstand abermals im Jahr 1865 vor die British Association bei ihrer Zusammenkunft in Birmingham und ferner wurde die Frage 1866 von dem Institut of Civil Engineers besprochen. Das übereinstimmende Urtheil der hauptsächlichsten Techniker wurde zweifellos zu Gunsten des Stahls abgegeben und der einzige Einwand, der dagegen vorgebracht wurde, war auf die grösseren ersten Anschaffungskosten im Vergleich zu Eisen basirt.

Die London und North Western Bahn hat nun beinahe 100 miles Stahlschienengeleise und es ist, wie wir glauben, abgemachte Sache, dass das ganze ungeheure System der Gesellschaft, beiläufig 250 mls. einzelner Geleise umfassend, mit Stahlschienen erneuert wird. Andere Englische Gesellschaften haben den Gegenstand mit gleichem Erfolg aufgenommen. Auf dem Continent sind grosse Quantitäten von Stahlschienen in Gebrauch und viele Tausende von Tonnen sind nach America gesendet worden. Von den dortigen Eisenbahn-Gesellschaften hat sich die Hudson-River Railroad Comp., die zuerst 5000 Tons Stahlschienen eingelegt hatte, nun entschlossen, ihre ganze Linie in Stahl zu erneuern, d. h. fernere 30 000 Tons anzuschaffen. Mr. Brydges, der Director der Grand Trunk Railway in Canada, hat sehr warm empfohlen, Stahlschienen auf dieser Linie einzulegen, und Mr. Berkley von der Great Indian Peninsula-Bahn hat 22 000 Tons Stahlschienen nach Bombay gesendet. Wie schon gesagt, ist der einzige Einwand, der gegen Stahl gemacht wird, der, dass die Anlagekosten im Vergleich zu Eisen höher sind, aber dieser Einwand wird in der Regel auch nur von Directoren derjenigen Gesellschaften gemacht, welche sich in Schwierigkeiten befinden; denn da, wo das nöthige Geld zu erlangen ist, ist es auch wohl bekannt, dass der Stahl schliesslich das allerbilligste Material darstellt.

Wir glauben, dass auch einige Gesellschaften den Ankauf von Stahlschienen aufgeschoben haben in der Hoffnung, dass nach dem Erlöschen des Hauptpatentes von Bessemer (in ca. 2 Jahren) der Preis um den Betrag der Patentgebühr, d. i. um 1 £ per Tonne, sinken würde. Im Gegentheil aber, wie allen Stahl- und Eisenfabricanten bekannt ist, haben augenblicklich Bessemer-Schienen den geringsten Preis, für den sie aller Wahrscheinlichkeit nach in den kommenden Jahren geliefert werden können und rührt dies gegenwärtig von Hemmung unseres Marktes her; wegen der Tendenz im Steigen der Arbeitspreise und der Materialien, die für den Bessemer-Process nothwendig sind, werden die Stahlschienen eher theurer werden, sogar wenn die Patentgebühr verringert sein wird, denn während weiterer 10 oder 12 Jahren wird sie nicht gänzlich wegfallen wegen der vielen Ergänzungs-Patente, die auf den ursprünglichen Process basirt sind.

st. — **Die Mont-Cenis-Bahn** (vgl. Jahrg. 1867 No. 46 S. 634). Nach dem „Engineering“ soll die Bahn mit den Mittelschienen und der Locomotive mit den Horizontalrädern sich nicht bewähren. Der Hauptgrund dafür ist der, dass sich die Haupträder, welche stets das Gewicht der Maschine tragen, weitaus mehr abnutzen als die Mittelräder. Nachdem aber alle den gleichen Schienenweg rollen, so müssen die abgenutzten Tragräder mehr Umdrehungen als die mit ihnen gekuppelten Horizontalräder machen, wodurch ein gefährliches Zerren und Gleiten entsteht. Abgesehen davon bringt jede Unregelmässigkeit in der Mittelschiene, unsymmetrische Lage etc. das Bestreben mit sich, die Maschine an eine Schiene zu pressen und von der anderen zu entfernen.

(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

st. — **Verwendung von Mineralöl zu Schmierzwecken.** Die „Zeitschrift des Oesterr. Ingen.- u. Arch.-Vereins“ Jahrg. 1867 Heft X enthält eine Mittheilung des Ober-Inspectors der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Herrn Becker,* über die Erfahrungen bei Verwendung von Mineralöl zum Schmieren der Eisenbahnfahrzeuge.

Wir entnehmen daraus, dass der genannte Herr schon im Jahre 1861, als damaliger Leiter des Maschinenwesens auf einer der Linien der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft Versuche mit diesem Material machte, die aber anfänglich nicht günstig ausfielen. Weitere Versuche jedoch mit brauchbarerem Mineralöl lieferten ein besseres Resultat und im Jahre 1863 wurde mit der ausgedehnteren Anwendung des Mineralöls als Schmiermittel vorgegangen und dabei namentlich auf geeignete Behandlung der Schmiervorrichtungen Bedacht genommen. Die erste Oesterreichische Bahn, welche aus den günstigen Erfahrungen bei Verwendung des Mineralöls Nutzen zog, war die Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Gegenwärtig schmiert dieselbe nicht allein ihren ganzen Wagenpark ausschliesslich mit diesem Oele, auch bei ihren Locomotiven ist dasselbe in Anwendung, nur wird für letztere eine etwas bessere Qualität benutzt. Die Ersparnisse, welche diese Bahn hierdurch erzielt, betragen per Jahr 5058 fl.

Auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn, deren Wagen nunmehr ebenfalls ausschliesslich mit Mineralöl geschmiert werden, beträgt die jährliche Minderausgabe hierdurch, in Folge des Preisunterschiedes gegen Rüböl von ca. 5 fl. pro Centner, bei einem Consum von ca. 2000 Ctr. 10 000 fl.

* Der fragliche Aufsatz ist auch als Seperat-Abdruck im Verlage des Verfassers erschienen.

st. — **Ueber die Erneuerung des Oberbaues von Eisenbahnbrücken ohne grosse Störung des Betriebes.** Die vielen hölzernen Oberbauten an Eisenbahnbrücken in England machen jetzt, nachdem das Holz verfault ist, ein förmliches Studium, wie man sie ausbessern oder ersetzen soll, nothwendig. In der Regel ersetzt man das Holz durch Eisen, und wenn die Spannweite zu gross war, um mit kleinen Trägern, wie sie die meist schwachen Pfeiler tragen können, auszukommen, so stellt man eiserne Pfeiler in der Mitte der Oeffnungen auf. Bei dem Viaduct des Nathanthals in einer Zweigbahn der Caledonian-Eisenbahn waren die Hölzer schon nach 7 Jahren verfault. Die Bahn ist hier eingeleisig, liegt 145 Fuss hoch über dem Thal und hatte die alte Brücke 140 Fuss weite Oeffnungen, mit Bogen aus glatt übereinander gelegten Bohlen überspannt. Eine geringe Betriebsstörung wurde nöthig durch die vollführte Höherlegung der Schienen um 9 Fuss, während sonst eine solche Störung nicht erforderlich geworden sein würde. Die Arbeit wurde mit Hülfe eines Laufkrahns, der auf eigener Bahn zu den Seiten der Schienen auf der alten Brücke lief und der hoch und weit genug war, die Züge unter sich durchzulassen, sowie mit hängenden Gerüsten vorbereitet und grösstentheils ausgeführt. (Zeitschrift des Arch.- u. Ing.-Vereins in Hannover nach dem Civil-Eng. u. Arch.-Journ.)

st. — **Die Napoleon-Brücke zu St. Sauveur in den Pyrenäen** überschreitet in einem einzigen vollen Bogen von 42^m Oeffnung eine Felsschlucht in einer Höhe der Fahrbahn von $65^m{}_{,5}$ über der Sohle; die ersten Lagen des Mauerwerks liegen 40^m über dem niedrigsten Stande des durch die Schlucht strömenden Wassers. Das Gewölbe ruht unmittelbar auf dem Felsen. Besondere Schwierigkeit bei der Ausführung machte die Herstellung der bedeutenden Rüstungen, welche erst beim Schmelzen des Schnees aufgestellt werden konnten. Trotzdem wurde die Wölbung selbst bereits am 5. November begonnen und am 16. December ausgerüstet. Im April 1861 konnten die Arbeiten wieder aufgenommen und die Brücke am 30. Juni desselben Jahres dem Verkehre übergeben werden.

Die Gesammtkosten des Baues betragen 318 636 frcs., wovon allein auf die Herstellung der provisorischen Brücke, Rüstungen und Lehrbögen 121 092 frcs. verwandt worden sind. Die Ausführung leiteten die Ingenieure Marx und Brüniquel.

(Zeitschrift des Arch.- u. Ing.-Vereins in Hannover.)

st. — **Die Messina-Brücke.** Nach dem Plane B. Ondry's soll Calabrien mit Sicilien durch eine vierfelderige Hängebrücke, deren jedes Feld 1000 Meter lichte Spannweite hat, verbunden werden. Die kürzeste Linie hätte wohl nur 3200 Meter Länge, doch müssen dort die Pfeiler in 130 Meter Wassertiefe aufgeführt werden, während sie auf der gewählten Linie nur 110 Meter tief zu gehen brauchen.
(Zeitschr. des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins nach dem Engineering.)

Postwesen.

Norddeutscher Bund. In der Verfassung des Norddeutschen Bundes ist die Bestimmung getroffen, dass das Postwesen für das gesammte Gebiet des Norddeutschen Bundes vom 1. Januar 1868 als einheitliche Staats-Verkehrs-Anstalt eingerichtet und verwaltet werden solle. Demgemäss ist unterm 2. November 1867 das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes erlassen worden.[1]

Durch dieses Gesetz wurden, abgesehen von der Einheitlichkeit der Verwaltung, einige wichtige Erleichterungen für den Verkehr gewährt. In Folge desselben hört vom 1. Januar 1868 der Postzwang für Päckereien, insbesondere auch für Gelder vollständig auf; auch hinsichtlich der Beförderung von Personen tritt eine Einschränkung des bisherigen Vorrechts der Post ein; die unentgeldliche Mitnahme von Briefen ist für die Folge gestattet; endlich haben die bisherigen Bestimmungen über die Garantie-Verpflichtung der Post eine wesentliche Aenderung zu Gunsten des Publicums erfahren.

Nächst dem Gesetz über das Postwesen trat die wichtige Frage über die anderweite Gestaltung des Posttaxwesens für das Norddeutsche Postgebiet heran. Das Bestreben der Postverwaltung ging dahin, mit einem übereinstimmenden, einfach gehaltenen Tarif zugleich eine Erleichterung des Verkehrs zu verbinden. Die Erreichung dieses Zwecks schien nur möglich bei der Einführung des einfachen Briefportosatzes von 1 Sgr. für frankirte Briefe auf alle Entfernungen.

In Folge des unterm 4. November 1867 erlassenen Gesetzes über das Posttaxwesen im Gebiete des Norddeutschen Bundes[2] ist das Porto für den gewöhnlichen frankirten Brief auf alle Entfernungen im Austausch zwischen zwei Norddeutschen Postanstalten

bis zum Gewicht von 1 Loth incl. auf 1 Sgr.,
bei grösserem Gewicht . . . . auf 2 Sgr.

festgesetzt worden. Der Tarif für die Fahrpostsendungen hält die Mitte zwischen den bisherigen Preussischen und dem Postvereins-Tarif und ist namentlich darauf berechnet, für die mittleren und weiteren Entfernungen eine Erleichterung herbeizuführen.

Während hiernach zum 1. Januar 1868 eine durchgreifende Reform des Posttarifs in's Leben gerufen wurde, sind ferner an Stelle des bisherigen Postvereins-Vertrages am 23. November 1867 nachstehende Staatsverträge abgeschlossen worden:

[1] Abgedruckt im Jahrg. 1867 Nr. 46 S. 629 u. Nr. 47 S. 645.
[2] Abgedruckt in Nr. 49 S. 676 Jahrg. 1867 dieser Zeitung.

1) Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden.
2) Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden einerseits und Oesterreich andererseits.
3) Postvertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Luxemburg.

Durch diese Verträge ist eine einheitliche, den veränderten Verhältnissen entsprechende Regelung der Postverkehrs-Beziehungen zwischen den vorbezeichneten Gebieten erzielt worden.

Wie im innern Verkehr des Norddeutschen Postgebiets, so ist auch im Verkehr des Norddeutschen Postgebiets mit Süddeutschland, Oesterreich und Luxemburg das Porto für den gewöhnlichen frankirten Brief bis zum Gewicht von 1 Loth incl. auf 1 Sgr. (oder 3 Kreuzer) normirt worden. Auch im Uebrigen stimmen die für den inneren Norddeutschen Postverkehr erlassenen Tarifbestimmungen mit denjenigen für den Austausch zwischen dem Norddeutschen Postgebiet einerseits und Süddeutschland, Oesterreich und Luxemburg andererseits mit wenigen, unerheblichen Ausnahmen vollständig überein.

Ausser der erheblichen Ermässigung des Briefportos werden durch jene Verträge Erleichterungen für die Versendung von Drucksachen und Waarenproben, für den Bezug von Zeitungen im Wege des Abonnements, sowie für die Uebermittelung kleiner Geldbeträge durch Post-Anweisungen zwischen dem Norddeutschen Postgebiet einerseits und Süddeutschland und Luxemburg andererseits herbeigeführt.

Unterm 21. October 1867 ist zwischen der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes und der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Nord-America ein Postvertrag abgeschlossen, welcher zum 1. Januar 1868 in Kraft tritt und nachstehende Verkehrs-Erleichterungen zur Folge hat. Das Porto für den einfachen frankirten Brief ist auf

4 Sgr. bei der Beförderung über Bremen oder Hamburg,
6 Sgr. bei der Beförderung über Belgien und England

festgesetzt worden.

Ausser der regelmässigen, zweimal wöchentlichen Postverbindung auf dem Wege über England, findet eine wöchentliche Postverbindung zwischen Bremen und New-York, und für jetzt eine vierzehntägige, nächstens aber gleichfalls wöchentliche Post-Verbindung zwischen Hamburg und New-York statt.

Die Organisation der Norddeutschen Postverwaltung ist überall in voller Ausführung begriffen.

Dieselbe umfasst vom 1. Januar 1868 ab: 35 Ober-Post-Directionen, 3 Ober-Post-Aemter, 1 Zeitungs-Comtoir, 4340 Post-Anstalten.

Die 35 Ober-Post-Directionen befinden sich ausser in Berlin und den bisherigen Sitzen von Ober-Postdirectionen in den 25 alten Regierungsbezirken noch in Braunschweig, in Cassel, in Darmstadt, in Frankfurt a. M. (für den Regierungsbezirk Wiesbaden und die Hohenzollernschen Lande), in Hannover, in Kiel, in Leipzig (für das Königreich Sachsen und das Herzogthum Sachsen-Altenburg), in Oldenburg (für das Grossherzogthum Oldenburg und das Jadegebiet), in Schwerin (für Mecklenburg-Schwerin und Strelitz). Die Ober-Postdirection in Erfurt ist zugleich für das Grossherzogthum Sachsen-Weimar, für Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, für die Schwarzburgischen und Reussischen Fürstenthümer, die in Magdeburg zugleich für das Herzogthum Anhalt, die in Minden zugleich für die Fürstenthümer Waldeck, für Schaumburg-Lippe und Lippe-Detmold bestimmt.

In den Hansestädten Bremen, Lübeck und Hamburg werden die daselbst noch vorhandenen Postanstalten verschiedener Deutscher Staaten in je ein Ober-Post-Amt verschmolzen. Das Personal der neuen Ober-Post-Directionen mit Einschluss der Aufsichts-Beamten ist überall bereits an Ort und Stelle; jeder ist mit Uebernahme seine dienstlichen Functionen an den betreffenden Orten beschäftigt.

Zur wirksameren Vorbereitung der Verschmelzung des Postwesens innerhalb des Norddeutschen Bundes ist eine grössere Anzahl von Postbeamten aus Sachsen, Mecklenburg, Oldenburg, Braunschweig und Lübeck vorübergehend im Preussischen Postbezirk beschäftigt gewesen; andererseits sind bisherige Preussische Postbeamte nach den gedachten Staaten commitirt.

So bildet denn der Zeitraum vom Herbste 1866 bis Ende 1867 einen überaus wichtigen Abschnitt der Entwickelung des Postwesens. (Prov. Corresp.)

Eisenbahn-Karten.

Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungs-Gebiete Europa's auf Grund officieller Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen bearbeitet und herausgegeben von Dr. jur. W. Koch, Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1. Ausgabe Januar 1868.

Diese Karte, welche in Farbendruck die Gebiete der Eisenbahn-Verwaltungen Europa's (nebst den Namen der letztern in rother Schrift) darstellt, ist soeben erschienen. Gegen Einsendung von 15 Sgr. (in Briefmarken) und genauer Adressangabe des Einsenders wird solche sofort vom Herausgeber franco zugeschickt. (Desgleichen gegen Einsendung von $1^1/_3$ Thlr. Koch's Stations-Verzeichniss mit den bei den zu demselben gehörigen Karten.)

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 22. Januar 1868. Bei einigen Nachfragen ist eine Aenderung der Preise, ausser in Schottischem Roheisen, nicht eingetreten.

Kupfer. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches 26—28 Thlr., Russisches 32—35 Thlr. per Ctr.

Zinn. Banca-Zinn 33 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W. H. Marke $6^2/_3$—$6^3/_4$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail $7^1/_2$—8 Thlr.

Roheisen. M. N. Warrants 51 sh. 6 d., Gartsherrie I. 57 sh. Coltness I. 58 sh. Langloan 53 sh., sonstige Marken 52—54 sh. — Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung $45^1/_2$—47 Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 36 Sgr. loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 50 Sgr. per Ctr. frei hier.

Stabeisen. Gewalztes $2^2/_3$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen zum Verwalzen 47—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** nominell.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

29. Januar Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Nürnberg. cfr. off. Bekanntm. S. 42.
3. Februar *Pfälzische Nordbahnen zu Ludwigshafen a/Rh. cfr. off. Bekm. S. 43.
5. „ *Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau. cfr. S. 37.
12. „ *Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz. cfr. S. 38.
20. „ Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag. cfr. off. Bekm. S. 43.

Ausgabe von Dividendenscheinen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Inhaber von Stammactien, welche die neue (dritte) Serie der Dividendenscheine noch nicht in Empfang genommen haben, werden aufgefordert, die Abhebung baldigst bei der Hauptcasse in Potsdam zu bewirken. Cfr. off. Bekm. S. 44.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
26. Jan. zu Ulm	Württemb. Staatsb.	Schreiner- und Schlosserarbeiten zur Locomotivremise	—
26. „ zu Triberg	Badische Staatsb.	Pulver für die Schwarzwaldb.	—
30. „ zu Berlin	Niederschles.-Märk.	200 offene 4rädr. Güterwagen	—
30. „ zu Ratibor	Wilhelmsbahn	Verkauf alter Schienen	44
1. Febr. zu Hannover	Hannoversche E.	Güterzuglocomotiven	44
1. „ zu Erfurt	Werrabahn	Schienen	44
3. „ zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Doppelchlorquecksilber	44
3. „ zu Wiesbaden	Nassauische E.	Betriebs- etc. Materialien und Werkzeug	45
3. „ zu Halle	Telegr.-Direction	Telegraphenstangen	—
3. „ zu Dresden	Bundes-Telegr.-Direct.	Hakenförm. Schraubenstützen	—
4. „ zu Köln	Köln-Mindener E.	Nutzhölzer	44
7. „ zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Verpachtung zweier Kohlenlagerplätze auf Bahnhof Berlin	—
8. „ zu Berlin	Gl.-Direction der Telegr.	1 Actenwagen	—
17. „ zu Berlin	Neue Berliner Vbdgsb.	Kalkbausteine	—
2. März zu Magdeburg	Mgdb.-Halberst. E.	Verkauf von Personenwagen	45

OFFICIELLER ANZEIGER.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft

Mittwoch, den 29. ds. Mts., Vormittags 10 Uhr

im Saale des Bayerischen Hofes dahier abgehalten, wozu die geehrten Herren Actionäre unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen werden, dass die Rech-

nung pro 1867 im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme bereit liegt.

Die Legitimationen werden entgegengenommen: am 28. ds. Mts. Vormittags im Wartezimmer zu Fürth und Nachmittags im Bayer. Hofe zu Nürnberg, wobei die Original-Actien vorzuzeigen sind.

Nürnberg, am 14. Januar 1868.

Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ley. Maier, Secretär.

Einladung

zur 18. als ordentlichen 15. General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der **ausschliessend privileg. Buschtêhrader Eisenbahn,** welche am **20. Februar 1868** um **10 Uhr Vormittags** im Gasthofe zum blauen Stern in Prag abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1) Der Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage der Rechnungsabschlüsse für das Verwaltungsjahr 1867.
2) Bestimmung der Dividende und der für die Amortisation und den Reservefonds zu hinterlegenden Beträge.
3) Bericht über die getroffenen Einleitungen betreffs des Fortsetzungsbaues nach Kommotau und von Kommotau an die Sächsische Grenze, sowie von Saaz und Kommotau über Karlsbad nach Eger; Vorlage des mit der hohen Regierung diesfalls vereinbarten und von dieser dem hohen Abgeordnetenhause als Gesetzvorlage übergebenen Concessionsentwurfes und der bezüglichen Anträge.
4) Neuwahl von zwei statutenmässig austretenden Directions-Mitgliedern.

Jeder stimmberechtigte Actionär, welcher der General-Versammlung beiwohnen will, hat sich innerhalb acht Tagen vor dem zur Abhaltung der General-Versammlung bestimmten Tage über seinen Actienbesitz, glaubwürdig im Directions-Bureau, Prag No. 995/I auszuweisen, wogegen ihm eine Legitimationskarte eingehändigt wird.

Prag, am 18. Jänner 1868.

Die Direction.

Pfälzische Nordbahnen.

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Nordbahnen, bezw. der Landstuhl-Kuseler Eisenbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu einer in Ludwigshafen a./Rh. im Stationsgebäude abzuhaltenden

ausserordentlichen Generalversammlung

auf Montag, den 3. Februar 1868, Morgens 10 Uhr ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Vorlage der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen vom 23. November 1867 zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Hochspeyer durch das Alsenzthal an die Landesgrenze bei Münster a./Stein;
2) Antrag der Verwaltung:
   a) auf Anerkennung und Annahme der vorerwähnten Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 23. November 1867;
   b) auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales der Gesellschaft behufs Ausführung der Alsenzbahn um den Gesammtbetrag von 7 700 000 fl. in Gemässheit des § 26 der Satzungen;
   c) auf theilweise Abänderungen der Satzungen, insbesondere der §§ 22 und 23 durch Erstellung eines ergänzenden Nachtrages im Betreff der Alsenzbahn.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 27. Januar nächsten Jahres auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a./Rh. über ihren Actienbesitz, entweder durch Vorzeigung der Original-Actien bezw. Interimsscheine oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten berechtigen nicht zur freien Fahrt.

Nach dem 27. Januar n. Jrs. können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 28. December 1867.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen:
Mahla.

Main-Weser-Bahn.

Mit dem 15. d. M. tritt ein anderweiter Tarif auf der Main-Weser-Bahn in Kraft, welcher auf allen Stationen derselben unentgeltlich zu erhalten ist.

Abschnitt V Seite 64 des Tarifs für die Beförderung von Personen u. s. w. vom 1. Juli 1865 ist hierdurch aufgehoben.

Cassel, am 1. Januar 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn.

Die Vorschriften des Localgütertarifs vom 1. Februar 1866 Seite 7 alinea 4 und 5 sowie Seite 34b werden vom **1. Februar 1868** ab aufgehoben, und treten an deren Stelle von diesem Zeitpunct an Folgende:

1) die Verwaltung ist befugt, die Güter der Wagenladungsclassen in unbedeckten Wagen zu befördern. Der Versender giebt sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in bedeckt gebauten, oder, wenn solche vorhanden, mit Decklaken versehenen Wagen verlangt — confr. § 22 Ziffer 2 des Betriebsreglements. — In diesem Falle werden folgende Zuschlagsgebühren neben den gewöhnlichen Frachtsätzen erhoben:
   a) bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen $33^1/_3$ % von der Fracht der betreffenden Tarifclasse;
   b) bei Beförderung in mit Decklaken versehenen Wagen, eine Miethe von 15 Sgr. pro Decke und jede angefangene 25 Meilen.

   Die Verwendung eigener Decken bleibt den Versendern vorbehalten.

   Die im Waaren-Verzeichniss mit lateinischen Lettern gedruckten Artikel werden vorzugsweise nur in offenen Wagen transportirt.
2) Als Provision für Nachnahme wird 2 Pf. pro Thaler bei der Thalerwährung und $^1/_2$ % bei der Guldenwährung mit einem Minimalsatz von 1 Sgr. beziehungsweise 3 Kreuzer eingezogen (conf. § 9 des Betriebsreglements).

Nachnahmebeträge von 5 Sgr. resp. 18 Kreuzer und darunter sind provisionsfrei.

Kassel, am 6. Januar 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn.

Für Getreide-, Hülsenfrüchte- und Kartoffel-Sendungen in Quantitäten von mindestens 100 Centner nach **Westphalen und den Rheinprovinzen** kommt ein ermässigter Tarif vom **20. Januar d. J.** an bis letzten September d. J. auf der Main-Weser-Bahn in Anwendung, welcher auf allen Güterexpeditionen zu erhalten ist.

Kassel, am 9. Januar 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach Aufhebung des Postzwanges für gemünztes Geld wird solches fortan auch auf diesseitiger Bahn zur Beförderung im Local-Verkehr nach Maassgabe der allgemeinen Vorschriften für den Transport von Frachtgütern, angenommen.

Die Beförderung erfolgt:

1) nur in Fässern oder Kisten, fest und sicher verpackt, unter in der Fastage versenkt angebrachtem Siegel, von dem der Frachtbrief einen Abdruck erhalten muss;
2) stets als Eilgut **unter Ausschliessung der Werthsversicherung und unter der Bedingung, dass dasselbe nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation vom Empfänger sofort abgenommen wird;**
3) gegen Duplicat-Frachtbrief als Annahme-Quittung und gegen Verabfolgungsquittung des Empfängers.

Berlin, den 10. Januar 1868.

Die Direction.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die Inhaber von Stammactien unserer Gesellschaft, welche die neue — dritte — Serie der dazu gehörigen Dividendenscheine mit Talon noch nicht in Empfang genommen haben, werden ersucht, deren Abhebung gegen Vorlegung oder Einsendung der Actien bei unserer Haupt-Casse hierselbst zu bewirken.

Potsdam, den 18. Januar 1868.

Das Directorium.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Lieferung von Nutzhölzern.

Unser diesjähriger Bedarf an Nutzhölzern soll auf Grund der in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie im Büreau unserer Wagen-Verwaltung in Dortmund ausgelegten Bedingungen, im Wege der Submission vergeben werden. Dieselben werden auf frankirtes Begehren, welches an unseren Büreauchef Keiffenheim zu richten ist, unentgeldlich zugesandt. Lieferungslustige wollen ihre Offerten auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Nutzhölzern" versehen, bis zum **4. Februar cr.** in unserem Geschäfts-Locale hierselbst abgeben.

Die Submittenten bleiben bis zum **15. ejusd.** an ihre Offerten gebunden.

Köln, am 15. Januar 1868.

Die Direction.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

21 Stück 3fach gekuppelten Güterzugslocomotiven nebst Tender und den dazu erforderlichen Reservestücken

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend, den 1. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr

in unserem Central-Büreau hierselbst anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse hierselbst, zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 18. Januar 1868.

Königl. Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Lieferung von Sublimat
für die Kyanisiranstalten der Grossherz. Badischen Staats-Eisenbahnen.

Mit Ermächtigung Grossh. Direction der Verkehrsanstalten beabsichtigen wir die Lieferung von **400 Centner** Sublimat (chemisch reines Doppelchlorquecksilber) im Soumissionswege in Lieferung zu vergeben. Die auf die Lieferung bezüglichen Bedingungen können bei der unterzeichneten Stelle erhoben werden, an welche auch die mit der Aufschrift „Sublimatlieferung" versehenen und versiegelten Angebote bis zum **3. Februar d. J. Vormittags 9 Uhr** zu richten sind.

Carlsruhe, 16. Januar 1868.

Grossherzogl. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.
Meisslinger.

Rheinische Eisenbahn.

Verkauf zweier Locomotiven.

Zwei für die frühere Bonn-Kölner Bahn beschaffte noch völlig dienstfähige Locomotiven, die für unsere jetzigen Betriebs-Verhältnisse zu schwach sind, beabsichtigen wir zu verkaufen. Kauflіebhabern wird die Beschreibung derselben auf diesfällige Anfrage mitgetheilt. Wegen deren Besichtigung beliebe man sich an den Ober-Maschinenmeister Herrn Nohl in Werkstätte Nippes bei Köln zu wenden.

Köln, den 8. Januar 1868.

Die Direction.

Wilhelmsbahn.

Die durch Auswechselung gewonnenen alten Schienen im Gesammtgewicht von circa 6954 Ctr. sollen im Wege der Submission verkauft werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf alter Schienen"

portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direction bis zum Termine

Donnerstag, den 30. Januar cr., Vormittags ½12 Uhr

einzureichen.

Von jedem Bieter ist gleich im Bietungs-Termine eine Caution von 10% der Cautions-Summe baar zu erlegen. Offerten, welche ohne gleichzeitige Erlegung der Caution eingehen, werden nicht berücksichtigt.

Die Verkaufs-Bedingungen, sowie die Nachweisungen der auf den einzelnen Stationen lagernden Schienenquantitäten können von unserem Central-Büreau gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 14. Januar 1868.

Königl. Direction der Wilhelms-Bahn.

Werra-Eisenbahn.

Zur laufenden Gleisunterhaltung auf der Werrabahn in diesem Jahre bedürfen wir

3700 Stück oder circa 13 990 Zollcentner breitbasige Schienen aus Walzeisen von 18 Fuss Länge, zu liefern
zur Hälfte bis zum 15. März } d. J.
„ „ „ „ 15. April } d. J.

Lieferungslustige ersuchen wir, ihre Offerten, denen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Lieferungsbedingungen beigefügt werden muss, frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Offerte zur Schienenlieferung"

bis zu dem auf

Sonnabend, den 1. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr

anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird; der Zuschlag erfolgt innerhalb weiterer 10 Tage.

Die Lieferungsbedingungen können auf unserem Secretariate hier eingesehen oder auch von da auf portofreie Requisition gratis bezogen werden.

Erfurt, den 13. Januar 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Wir beabsichtigen 2 für den Betriebsdienst auf unseren Bahnstrecken nicht mehr verwendbare ungekuppelte Wöhlert'sche Schnellzugmaschinen excl. Tender zu verkaufen.

Offerten auf den Kauf dieser Maschinen sind **bis zum 15.**

Februar cr. Vormittags 11 Uhr in unserem **Directorial-Gebäude Fürstenwallstrasse 16 hier** unter der Bezeichnung

„Offerte auf Maschinen"

an uns portofrei einzureichen.

Die beiden Maschinen, welche auf Bahnhof Wittenberge stehen, können durch Vermittelung des Herrn Maschinenmeisters Ruhl in Augenschein genommen werden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse 16, hier zur Einsicht offen, auch werden wir solche auf portofreie Anfragen den auf diesen Verkauf Reflectirenden übermitteln.

Magdeburg, 2. Januar 1868. **Directorium.**

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Wir beabsichtigen

6 Personen-Wagen I. und II. Classe und

5 Personen-Wagen III. Classe,

welche für den Betriebs-Dienst auf unseren Bahnstrecken nicht mehr verwendbar, und zum Theil bereits demontirt sind, zu verkaufen.

Offerten auf den Kauf dieser Wagen sind bis zum **2. März cr., Mittags 12 Uhr** in unserem Directions-Gebäude, Fürstenwallstrasse 16 hier, unter der Bezeichnung:

„Offerte auf ausrangirte Wagen"

an uns portofrei einzureichen.

Die Wagen, welche in unserem Bahnhofe zu Buckau aufgestellt sind, können durch Vermittelung des Herrn Maschinen-Meisters Focke in Halberstadt in Augenschein genommen werden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse 16 hier, zur Einsicht offen, auch werden wir solche auf portofreie Anfragen den auf diesen Verkauf Reflectirenden übermitteln.

Magdeburg, den 14. Januar 1868.

Directorium.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die Lieferung von:

Vier Stück dreiachsig gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Tendern

für die Rhein-Nahe-Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven"

versehen, bis zum Submissionstermine am:

Montag, den 27. d. Mts., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 3. Januar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

200 Stück offenen 4rädrigen Güterwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Donnnerstag, den 30. Januar d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung offener Güterwagen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 9. Januar 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Nassauische Eisenbahn im Jahre 1868 erforderlichen Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Werkzeuge als:

Cokes, Locomotiv-, Ofen- und Schmiedekohlen, diverses Walz- und Gusseisen, Stahl und andere Metallsorten, verschiedene Holzsorten, Gummi- und Leder-Waaren, Ellenwaaren, Seile, Nieten, Stifte und Schrauben, Putz- und Verpackungs-Materialien, Farbewaaren, Beleuchtungs- und Schmier-Materialien, Glasscheiben, Kohlenkörbe, Feilen, Gussstahl-Spiral-Federn, Cylinder-Gläser, Brennholz und Lohkuchen, eiserne Pufferbohlen und Wagendecken etc.

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien"

versehen, bis zum

Montag, den 3. Februar l. J., Nachmittags 6 Uhr

an die Hauptmagazin-Verwaltung zu Limburg einzureichen und wird die Eröffnung derselben in dem Bureau der genannten Verwaltung am

Dienstag, den 4. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr

in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden.

Nach dem Einreichungs-Termine eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Liste sind auf dem Bureau der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Limburg, auf dem Stationsbureau zu Oberlahnstein und auf dem Directions-Bureau zu Wiesbaden zur Einsicht aufgelegt. Auch werden die Bedingungen sammt Bedarfs-Liste auf portofreie Eingabe von der unterzeichneten Direction mitgetheilt.

Die Muster können auf dem Bureau der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Limburg eingesehen werden.

Wiesbaden, den 11. Januar 1868.

Königlich Preussische Eisenbahn-Direction.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Für den Bedarf der Warschau-Wiener Eisenbahn soll die Lieferung von:

500 offenen Güterwagen mit hölzernem Aufsatzbords,
100 gedeckten Güterwagen,
10 vierrädrigen Personenwagen I. u. II. Classe,
8 dito dito III. Classe,
18 dito dito IV. Classe,
15 vierrädrigen Packwagen,

auf dem Wege öffentlicher Submission vergeben werden und werden auf portofreies Verlangen gedruckte Exemplare der speciellen Submissionsbedingungen und Zeichnungen der Wagen gegen Ersatz der Druckkosten Seitens der Direction verabfolgt.

Unternehmungslustige laden wir hiermit ein, ihre Offerten franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Wagen für die Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1868"

bis zum **5. Februar cr.** an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn einzusenden, in deren Bureau am genannten Tage die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten um 11 Uhr Vormittags im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Warschau, den 10. Januar 1868.

Die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die Lieferung von 12 zweifach gekuppelten Güterzuglocomotiven für die Warschau-Wiener Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden und werden auf portofreies Verlangen gedruckte Exemplare der speciellen Submissionsbedingungen über diese Lieferung gegen Ersatz der Druckkosten Seitens der Direction verabfolgt.

Unternehmungslustige laden wir hiermit ein, ihre Offerten franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven für die Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1868"

bis zum **15. Februar cr.** an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn einzusenden, in deren Bureau am genannten Tage die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten um **11** Uhr Vormittags im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Warschau, den 10 Januar 1868.

Die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Die Werkzeugmaschinen-Fabrik von
Sondermann & Stier in Chemnitz,

deren Fabricate in der Chemnitzer Industrie-Ausstellung 1867 mit

dem ersten Preis, der silbernen Medaille

prämiirt wurden, empfiehlt sich zur Lieferung aller Sorten Drehbänke, als Supportdrehbänke mit Leitspindel, dergleichen mit Zahnstange, Doppelsupportdrehbänke, Drehbänke mit Fusstritt, Plandrehbänke, Walzendrehbänke, Bohrdrehbänke, Drehbänke für Locomotiv- und Eisenbahnwagenräder, dergleichen für Achsen, **Maschinen für Eisenbahnreparaturwerkstätten**, als: Hobel-Apparat und Bohr-Apparat für Locomotivcylinder, Radreifen-Bohrmaschinen, **patentirte Siederohrfraismaschinen**, Schleifmaschinen, um Gussstahlbandagen abzuschleifen, Hobelmaschinen, **patentirte Universaldoppelhobelmaschinen**, Shapingmaschinen, Nuthenstossmaschinen, Vertical- und Horizontal-, Radial-, Langloch- und Cylinderbohrmaschinen, Schraubenschneidmaschinen, Schraubenschneidwerkzeuge, Muttermaschinen, um Muttern aus sechskantigem Walzeisen auf kaltem Wege zu fertigen. Doppel-Mutterhobelmaschinen, Rädertheil- und Fraismaschinen, Durchstossmaschinen und Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Schmiedemaschinen, geräuschlose Ventilatoren, Winden, Krahne und Flaschenzüge, Schleifsteine, hydraulische Pressen, Parallel-Schraubstöcke.

Ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,**

als: Kreis-, Vertical- und Bandsägen, Sägegatter, Nuth- und Federschneidmaschinen, Sims- und Brethobelmaschinen, Zapfenschneid- und Schlitzmaschinen, horizontale, verticale und Langlochbohrmaschinen, Stemm- und Fraismaschinen.

Die Fabrik ist ausschliesslich für **Werkzeugmaschinen** eingerichtet, **gangbare Maschinen** befinden sich theils auf Lager und fortwährend in Arbeit, so dass selbe jederzeit schnell ausgeführt werden können; ganze Werkstatteinrichtungen sowohl zur Bearbeitung für Eisen als Holz werden sammt Dampfmaschinen und Transmissionen unter Zusicherung kürzester Lieferzeit übernommen.



Norddeutscher Lloyd.
Regelmäßige Postdampfschifffahrt
BREMEN und NEWYORK,
Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. **Hermann**	25. Januar.	20. Februar.	D. **Bremen**	15. Februar.	12. März.
D. **Hansa**	1. Februar.	27. „	D. **America**	22. „	19. „
D. **Deutschland**	8. „	5. März.	D. **Weser**	29. „	26. „

und ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und BALTIMORE
Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. **Baltimore**	1. März.	1. April.	D. **Baltimore**	1. Mai.	1. Juni.
D. **Berlin**	1. April	1. Mai.	D. **Berlin**	1. Juni	1. Juli.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Patent-Putztücher

Prima-Waare fabricirt und liefert in grossem Formate

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Ein wissenschaftlich gebildeter **Locomotivbauer**, seit 22 Jahren in renommirten **Fabriken** als Ingenieur thätig, sucht Stelle. Offerten unter Chiffre **F. K.** ♯ **30** besorgt die Expedition.

Publicität!

Insertionskalender franco und gratis.

Anzeigen aller Art werden besorgt mit: Schnelligkeit — Ersparniss von Porto und Spesen, sowie eigener Mühwaltung — Gratisbeläge — Rabatt bei grösseren Aufträgen — Discretion —

Special-Contracte mit besonders günstigen Bedingungen bei Uebertragung des gesammten Insertionswesens.

Sachse & Co. in Leipzig.
Zeitungs-Annoncen-Expedition.

Filialhandlungen vorläufig in:
Bern und **Stuttgart.**

Annahme von Inseraten für die: Allgemeinen Anzeigen der „Gartenlaube" Auflage 230 000 Exemplare.

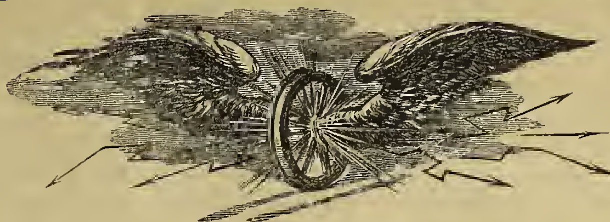
Correspondenz franco gegen franco.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 5.

Erscheint
jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 31. Januar 1868. (Schluss der Nummer: 30. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Skizze der Geschichte der Württembergischen Eisenbahnen,

unter Benutzung der betr. Kammerverhandlungen und der älteren Jahrgänge der Eisenbahnzeitung bearbeitet

von Baurath Sonne in Stuttgart.

I.

Die Württembergischen Eisenbahnen sind Staatsbahnen. Heilbronn, Stuttgart und Ulm als Hauptplätze des Landes zuerst durch Bahnen verbunden. Character der älteren Württembergischen Bauten. Anschluss der Württembergischen an die Bayerischen und Badischen Bahnen. (1844—1854.)

Eines der letzten unter den grösseren Ländern Deutschlands nahm das Königreich Württemberg den Eisenbahnbau in Angriff, obwohl die Voruntersuchungen und Vorstudien bis zum Jahr 1836 zurückdatiren. Die zunächst vorliegende Aufgabe einer Verbindung der drei bedeutendsten Städte des Landes, Stuttgart, Heilbronn und Ulm, erschien noch zu Anfang der vierziger Jahre in Betreff der Linie Stuttgart-Ulm als eine so schwierige, dass der längere Verzug leicht erklärlich ist. Man hatte anfangs unter Annahme eines Steigungsmaximums von 1 : 130 ($0_{,77}$%) die Alp auf grossen Umwegen zu ersteigen gesucht, „war aber auf diesem Wege zu einer Reihe von Erdarbeiten und Kunstbauten gelangt, deren Kosten und Dauer der Ausführung gar nicht hätten bestimmt werden können.“ Vignoles, der bekannte Englische Ingenieur, hatte noch im Jahre 1844 atmosphärische Bahnen mit 1:25 (4%) Steigung vorgeschlagen. Erst Etzel gelang es, die Frage mit kühner Hand befriedigend zu lösen.

Auch war unter den damaligen Verhältnissen die Entscheidung, ob Staatsbahnen zu bauen, ob Gesellschaften zu concessioniren, bei den in Deutschland hin und her schwankenden Ansichten über diese Frage, keineswegs eine leichte. Schliesslich entschied man sich für Ausführung der Bahnen durch den Staat.

Halten wir zunächst diesen Punct einen Augenblick fest.[1]

[1] Das zunächst Folgende ist aus einem Eisenbahnbericht Moritz Mohl's (ausgegeben am 28. Mai 1865) entnommen. Eine vollständige Quellenangabe siehe am Schluss des Artikels.

Württemberg befindet sich in Beziehung auf Eisenbahnbauten in weit weniger günstigen Verhältnissen, wie viele andere Länder. Es ist gebirgig, ohne zugleich Steinkohlenlager aufweisen zu können, entbehrt somit des bedeutendsten aller Transporte, des Kohlentransports und in Folge dessen auch des Massenverkehrs, welcher an den grossen Eisenhüttenbetrieb sich anreiht. Der Mangel und die dadurch bedingte Theuerung der Steinkohlen wirkt auch auf die Entwickelung anderer Gewerbszweige ungünstig. An Massengütern bleiben somit nur Getreide, Holz, Steine und Vieh. Es ist ferner die geographische Lage Württembergs für den durchgehenden Verkehr nicht sehr günstig, es haben die Württembergischen Eisenbahnen nicht die Zu- und Abfuhr colossaler Hauptstädte und grosser Handelsplätze zu besorgen.

Andererseits bedingten die oben angedeuteten schwierigen Terrainverhältnisse erhebliche Baukosten; die älteren Württembergischen Eisenbahnen wurden zu 1 044 000 fl. (600 000 Thlr.) pro Meile veranschlagt. Dies ist nebenbei bemerkt, auch jetzt noch so ziemlich der Durchschnittssatz.

Man musste deshalb auf eine mässige Rentabilität der Hauptlinien, auf eine schlechte etwaiger Nebenlinien von vornherein gefasst sein, und bestätigt sich hierdurch, wie sehr man im Interesse des Landes gehandelt hat, indem man den Bau von Staatswegen auszuführen beschloss. Denn als Besitzer der Hauptlinien ist der Staat im Stande, das Eisenbahnnetz des Landes auf eine gewisse Stufe der Vollkommenheit zu bringen, da er auf den Hauptlinien die Mittel findet, ein Opfer für die Zweiglinien zu bringen, selbst wenn ihm diese Opfer durch den Zufluss des Verkehrs von den Zweiglinien nur theilweise vergolten werden. Dazu kommt der weitere Vortheil des Staatsbaues, dass der Staat sich im Interesse der Production, des Verkehrs und des Volkes überhaupt mit einem mässigen Ertrage und somit mit mässigen Personentaxen und Frachten begnügen kann.[2]

[2] Die Fahrpreise auf den Württembergischen Bahnen sind trotz der hohen Baukosten sehr niedrig. Nach einer Notiz in der Eisenbahnzeitung (Jahrg. 1847) betrugen dieselben pro Meile I. Classe $17_{,4}$ kr. (5 Gr.), II. Cl. $10_{,8}$ kr. ($3_{,1}$ Gr.), III. Cl. $7_{,2}$ kr. ($2_{,06}$ Gr.). Jetzt scheinen dieselben etwas erhöht zu sein, etwa auf: I. Cl. 18 kr. ($5_{,1}$ Gr.), II. Cl. 12 kr. ($3_{,4}$ Gr.), III. Cl. 8 kr. ($2_{,3}$ Gr.). Gepäck wird extra mit $\frac{1}{2}$ kr. ($0_{,143}$ Gr.) pro 10 Pfund und Meile bezahlt. Man vergleiche hiermit die Englischen Fahrpreise, welche etwa betragen: I. Classe $31_{,5}$ bis $52_{,5}$ kr. (9 bis 15 Gr.), II. Cl. $22_{,7}$ kr. ($6_{,5}$ Gr.) und III. Cl. $17_{,5}$ kr. (5 Gr.) pro Deutsche Meile.

Es ist somit dem Königreiche Württemberg ein ausgedehntes Eisenbahnnetz gesichert, welches den Verkehr aller Landestheile vermitteln und die volkswirthschaftlichen Hülfsquellen derselben zu reicher Entwickelung bringen wird. Den schweren Uebergang einer Anzahl kleiner Verwaltungen zu einem grösseren Complex, welcher in manchem Theile Deutschlands unvermeidlich erscheint, wird Württemberg nicht durchzumachen haben.

Wir erwähnten bereits, dass dem Württembergischen Eisenbahnbau zunächst die Aufgabe gestellt wurde, eine Verbindung zwischen den Städten Stuttgart, Ulm und Heilbronn herzustellen. Gleichzeitig wurde indess auch die Weiterführung dieser Bahn nach den benachbarten Ländern, namentlich nach Baden und nach der Schweiz in Aussicht genommen. Das Gesetz vom Jahre 1843 bestimmte, dass „auf Staatskosten Eisenbahnen erbaut werden sollen, welche den Mittelpunct des Landes, Stuttgart (und Cannstadt), auf der einen Seite durch das Filsthal mit Ulm (Biberach, Ravensberg) und Friedrichshafen, auf der anderen mit der westlichen Landesgrenze, sowie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden."

Unstreitig waren diese Richtungen als Grundlagen eines Württembergischen Eisenbahnsystems die wichtigsten und dringendsten. Denn der grösste Ein-, Aus- und Durchfuhrhandel bewegt sich theils in der Richtung von Nordwest nach Südost durch das Land (einer der schon im Mittelalter hervortretenden Haupthandelsstrassen folgend), theils von Stuttgart in nördlicher Richtung nach Heilbronn, theils endlich von Ulm in südlicher Richtung auf Friedrichshafen. Man war also auf eine Nordwestbahn, eine Südostbahn, eine Nordbahn und eine Südbahn hingewiesen, unter welchen Namen wir die Württembergischen älteren Bahnen früher vielfach aufgeführt finden. Die Neckar-, Donau- und Bodenseehäfen wurden nebst der Hauptstadt des Landes vermöge ihres bereits ausgebildeten Land- und Wasserverkehrs die natürlichen Fixpuncte für die auszusteckenden ersten Grundlinien des Württembergischen Eisenbahnsystems. Ausserdem war eine Verbindung mit den Rheinhäfen zu erzielen.

Einige Bemerkungen über die erwähnten Centralpuncte des Württembergischen Eisenbahnnetzes werden hier am Platze sein.

Die Neckarhafenstadt Heilbronn (jetzt 16500 E.) vermittelt den Wasserverkehr mit dem Rheingebiet. Es ist dies diejenige Stadt des Landes, welche allein directe Verbindungen mit den Holländischen Seehäfen hat, ihr Schifffahrtsverkehr mit sämmtlichen Rheinhäfen ist ein bedeutender, besonders hervorragend sind der Handel und die Verschiffung in Holz, welches aus Bayerisch und Württembergisch Oberschwaben über Ulm, aus dem Jaxtkreis über Hall kommt. Dabei ist Heilbronn mit zahlreichen Fabriken ein Hauptplatz des Landes für Fabrication geworden. Für einen weiten Rayon ist Heilbronn die volkswirthschaftliche Hauptstadt, keine Stadt des Landes hat so prägnant den Character einer Handelsstadt.

Stuttgart, mit 63000 Einwohnern, die Hauptstadt des Landes, ist als Sitz des Hofes, der Regierung, einer jährlich zunehmenden Anzahl fremder Familien, der Centralschulen, der Bankiers, der Creditanstalten u. s. w. weitaus der grösste Consumtionsplatz des Landes. Als rasch wachsende Stadt ist es der Hauptplatz für Baugewerke und der Hauptabsatzort für Baumaterialien jeder Art. Auf der anderen Seite ist Stuttgart aber auch wieder ein Hauptlieferant im Fache des Handels und Gewerbes. Als Handelsplatz ist die Stadt in manchen Beziehungen (z. B. im Grosshandel mit Farbwaaren und Droguerien, mit Colonialwaaren, mit Wein und Eisen u. s. w.) der Handelsstadt Heilbronn ebenbürtig. Nicht minder ist Stuttgart's Industrie bekannt, in welcher Beziehung beispielsweise nur an Druckerei und Verlag und an Fabrication musicalischer Instrumente erinnert werden mag. Die Stadt ist ihrer Lage nach und durch ihre ausgebildeten Verkehrsanstalten der natürliche Durchgangs- und Speditionsplatz nach allen Richtungen.

Ulm, mit ca. 23000 Einwohnern, ist der dritte Hauptverkehrsplatz des Landes. Der massenhafteste Verkehr in und über Ulm ist der mit Holz aus Oberschwaben. Die Richtung dieses Verkehrs geht, wie oben erwähnt, hauptsächlich nach Heilbronn und sein natürlicher und nothwendiger Durchgangspunct ist Ulm. Ein anderer bedeutender Handelsartikel Ulm's ist Getreide, welches aus einem weiten Umkreise auf der Ulmer Schranne verkauft und hauptsächlich in südlicher Richtung versandt wird. Hiermit im Zusammenhange stehen die beträchtliche Mehl-, Malz- und Biererzeugung Ulm's und die Versendung der betreffenden Fabricate. Auch andere Industriezweige blühen daselbst, unter denen namentlich die Tabak- und Messingwaaren-Fabrication zu nennen ist. Hierzu kommt der Handel Ulm's in verschiedenen Zweigen und die Eigenschaft einer Hauptstadt von Oberschwaben. Eine besondere Bedeutung für das Deutsche Eisenbahnnetz erhält diese Stadt schliesslich als befestigter Ort, als frühere Bundesfestung.

Die im Vorstehenden geschilderte Bedeutung der genannten drei Städte für den Verkehr ist im Laufe der Entwickelung der Eisenbahntransporte auf das Klarste hervorgetreten.

Mehr als die Hälfte der gesammten Einnahmen der Württembergischen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr kommt auf den Verkehr von und nach Stuttgart allein; 80 bis 85% der genannten Einnahmen kommen auf den Verkehr nach und von Stuttgart, Ulm und Heilbronn, wohingegen der Personenverkehr der Württembergischen Stationen mit anderen Ländern — vergleichsweise — verschwindend klein ist. Auch der Güterverkehr der Württemb. Bahnen findet vorwiegend nach und von den genannten drei Städten statt. Die oben angeführte Quelle belegt diese Angaben mit zahlreichen Zahlennachweisen, deren Mittheilung indess von allgemeinerem Interesse nicht ist, welche auch nicht den ganzen Personenverkehr mit den Nachbarstaaten und den ferner belegenen Ländern begreifen.

Jedenfalls weisen die erörterten Verhältnisse darauf hin, die erwähnten drei Orte, welche durch ihre geographische Lage, Gewerbs- und Handelskräfte, Volkszahl u. s. w. die natürlichen Verkehrsmittelpuncte bilden, zu Knotenpuncten für die Eisenbahnlinien zu machen, neue Bahnen also möglichst nach einem derselben zu führen. Hierbei ist natürlich die Anlegung einzelner Querbahnen, welche die radial nach jenen Mittelpuncten laufenden Linien mit einander verbinden, nicht ausgeschlossen.

Es stellt sich also durch die besprochenen besonderen Verhältnisse heraus, dass die Württembergischen Eisenbahnanlagen auch in sofern den allgemeinen Character der Deutschen Bahnen tragen werden, als sie verschiedene Centralpuncte von mittlerer Grösse zeigen, im Gegensatz zu der spinnennetzartigen Gestaltung der Französischen Bahnen, welche in Paris und einigen wenigen Städten ersten Ranges sich concentriren.

Die Schwierigkeiten, welche dem Abschlusse der Staatsverträge mit Baden und Bayern über die Anschlüsse der Württemb. Bahnen an diejenigen der Nachbarländer sich entgegenstellten, waren Veranlassung, dass die Bauausführung zunächst auf die ganz im Württembergischen liegende Linie Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen beschränkt wurde. Der Bau wurde den Meisterhänden Etzel's und Klein's anvertraut und erhielten unter ihrer Leitung die Württembergischen Eisenbahnen ein eigenthümliches Gepräge.

In Folge der gebirgigen Beschaffenheit des Landes waren, wie erwähnt, grosse technische Schwierigkeiten zu überwinden, andererseits konnte man auf einen Verkehr erster Grösse aus bereits angegebenen Gründen nicht rechnen. Es war also möglichste Einschränkung der Baukosten vor allem Andern anzustreben. Dies Ziel wäre aber unerreichbar gewesen, wenn man die opulente Englische Bauweise adoptirt hätte. Dagegen zeigten die Verhältnisse der Württembergischen Bahnen manche Analogie mit den Americanischen Verhältnissen, und lehnten sich die genannten Oberingenieure deshalb mit Geschick an das Americanische Bausystem an, das sie genau kannten. Man adoptirte die Americanische Wagen- und Locomotiv-Construction. Die erstere ist hinsichtlich der Personenwagen ziemlich unverändert beibehalten. Die achträdrigen Güterwagen jedoch und, wie es scheint, auch die Locomotiven mit Drehschemeln sind jetzt auf den Aussterbe-Etat gesetzt. — Scharfe Curven und starke Steigungen wurden

in einer für damalige Zeiten kühnen Weise zugelassen, die „Geisslinger Steige", welche die Alp zwischen Stuttgart und Ulm überschreitet, wurde ein Wallfahrtsort für die Deutschen Techniker — Holzbrücken nach Americanischem System kamen mit grossen Spannweiten zur Ausführung; zwei derselben (eine bei Besigheim über die Enz, eine bei Erbach über die Donau) sind noch bis auf den heutigen Tag wohl erhalten. Vielleicht erleben sie noch die Zeit, in welcher der Bannspruch, welcher jetzt auf den Holzbrücken lastet, doch theilweise wieder aufgehoben wird. (Beim Passiren dieser interessanten Bauwerke ist aber Vorsicht dringend zu rathen; das Durchfahrtsprofil derselben ist ungewöhnlich beschränkt). — Die Stationsanlagen wurden im bescheidensten Maassstab gehalten, die Signalvorrichtungen auf das Allernothwendigste beschränkt, einspurige Anlagen sogar für die Strecken Ulm-Friedrichshafen und Bietigheim-Heilbronn beschlossen. — Man macht Etzel den Vorwurf, dass er zu sehr geneigt gewesen sei, eingeleisige Bahnen zu bauen (vgl. Perdonnet. Traité élémentaire. 3. Aufl. 1. Theil, p. 287). Die Nachtheile, welche durch Ausführung eines eingleisigen Baues bei einer später verkehrsreichen Bahn entstehen, sind aber jedenfalls geringer, wie die Nachtheile der unbedachtsamen Ausführung eines Unterbaues für zwei Geleise bei einer Bahn, welche Jahrzehnte lang einen einspurigen Oberbau behält.

Im Allgemeinen reihen sich die in Rede stehenden Württembergischen Eisenbahnbauten nicht nur den gleichzeitigen sonstigen Deutschen Bauten würdig an, sie sind denselben in mehrfacher Beziehung überlegen. Die Württemb. Ingenieure lieferten auch ihrerseits den Beweis, dass die Deutschen Bahnbauten schon in jener Zeit die Vormundschaft ausländischer Techniker wohl entbehren konnten.

Es kann nicht der Zweck dieser Zeilen sein, auf technische Details irgendwie näher einzugehen. Die Jahrgänge 1845 bis 1850 der Eisenbahnzeitung, deren langjährige Redacteure Etzel und Klein waren, enthalten ausführliche Mittheilungen über die schwierigeren Bauausführungen.

Die einzelnen Strecken der Bahnlinie Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen wurden in verschiedenen Abschnitten in den Jahren 1845 bis 1850 eröffnet, zuletzt am 29. Juni 1850 die Strecke Geisslingen-Ulm. Das Rückgrat der Württemb. Eisenbahnen war bis auf die nach Baden führende Nordwestbahn hergestellt. Auch fehlte ein Anschluss der Württembergischen an die Bayerischen Bahnen.

Aus der angegebenen Zeit stammt auch die Gründung der Esslinger Maschinenfabrik, der Geburtsstätte der meisten Württembergischen Locomotiven und Wagen, welche als Actien-Unternehmen mit einiger Unterstützung Seitens des Staats zu Stande kam.

In Betreff der Geschichte der vorhin erwähnten nordwestlichen Bahnlinie werden folgende Notizen von Interesse sein. Schon seit Anfang der vierziger Jahre war die Frage über die zweckmässigste Richtung dieser Linie vielfach ventilirt. Es kamen drei Richtungen und drei Anschlusspuncte an die im Betriebe befindliche Bahn Carlsruhe-Heidelberg in Frage: eine über Heilbronn mit dem Anschluss bei Wiesloch (einige Meilen südlich von Heidelberg), die andere über Bietigheim und Bretten mit dem Anschluss Bruchsal, die dritte über Bietigheim und Pforzheim mit dem Anschluss Durlach. Es ward zwar nicht verkannt, dass für den Verkehr am besten durch den Bau der Pforzheimer und der Wieslocher Linie gesorgt werden würde, von denen die erste der Hauptroute Wien-Paris, die zweite der Hauptroute Triest-Amsterdam entsprach; die Kosten (ca. 16 Millionen fl.) schienen aber unerschwinglich.[3] Man ging also in Baden sowohl wie in Württemberg von der Ansicht aus, dass nur Eine der fraglichen Linien gebaut werden könne und fand diese Ansicht in der damaligen mässigen Rentabilität nicht allein der Badischen und Württemb. Bahnen, sondern fast aller Deutscher Bahnen allerdings Begründung. Der Bahn über Heilbronn setzte aber Baden unübersteigliche Hindernisse entgegen und neigte sich die öffentliche Meinung daselbst der Pforzheimer Linie zu. Zum Bau der letzteren konnte sich aber Württemberg nicht entschliessen, theils der schwierigeren Terrainverhältnisse (auf Badischem Gebiet) und der grösseren Kosten wegen, theils deshalb, weil auf dieser Linie der Umweg des in nordwestlicher Richtung gehenden Hauptverkehrs der Triest-Amsterdamer Route zu gross erschien. Bei den betreffenden Verhandlungen war Württemberg in mehrfacher Hinsicht im Nachtheile. Die Badischen Bahnen konnten eine Verbindung mit den Württembergischen Bahnen zur Noth entbehren, Württemberg musste eine solche haben, dazu hatte Bayern die Herstellung der Verbindung Augsburg-Ulm von dem Zustandekommen des Anschlusses der Württemb. Bahnen an die Badischen Bahnen abhängig gemacht. Die Verhandlungen wurden Badischerseits nicht sonderlich beeilt, dachte man doch schon in damaliger Zeit daran, eine Kinzigthalbahn in der Richtung Offenburg-Schaffhausen zu erbauen, welche den Württemb. Bahnen Concurrenz machen sollte, und ertheilte einer betreffenden Gesellschaft Concession. Erst am 4. December 1850 kam ein Staatsvertrag mit Baden zu Stande, in welchem man sich über den Bau der mittleren Linie Bietigheim-Bretten-Bruchsal einigte. Württemberg übernahm Bau und Betrieb der ganzen Strecke auf eigene Kosten. Baden behielt sich das Rückkaufsrecht der auf Badischem Gebiet liegenden Strecke zu jeder Zeit nach vorhergegangener einjähriger Kündigung vor und erlangte ausserdem die Befugniss zur Anlegung einer „Zweigbahn" von Pforzheim an die Württembergische Nordwestbahn.

Als Hauptvortheil dieses Vertrags (für Baden) wurde von dem derzeitigen Badischen Ministerpräsidenten gerühmt, „das die Bruchsaler Bahnrichtung eine Fortsetzung der Württembergischen Eisenbahn von Heilbronn aus in nördlicher Richtung für alle Zukunft ausschliesse."

Ein im wohlverstandenen Interesse des Landes gestellter Antrag der Württemb. Kammern der Abgeordneten, dass auch für Württemberg die Berechtigung erwirkt werden möge, die „Zweigbahn" nach Pforzheim zu bauen, fand Seitens der Kammer der Standesherrn nicht die nöthige Unterstützung, wäre aber auch ohnedem wohl erfolglos geblieben. Auf diese Weise kam die Bahn Bietigheim-Bretten-Bruchsal zu Stande.

Wir glauben gern, dass die Wahl der Linie Bretten-Bruchsal ihrer Zeit motivirt erschien. Niemand konnte damals vorhersehen, dass 15 Jahre später die „Zweigbahn" Pforzheim-Maulbronn sich zu einer Concurrenzbahn Maulbronn-Pforzheim-Durlach gestaltet haben würde; Niemand würde geglaubt haben, dass 15 Jahre später Baden selbst eine Verbindung zwischen Heilbronn und Heidelberg (Mannheim) auf ziemlich directem Wege herstellen würde, wie es durch die im Bau begriffene Bahn Jaxtfeld-Meckesheim geschieht. Man sieht, wie die Zeiten sich ändern. Die Württembergische Nordbahn ist nicht „für alle Zeiten" von einer Fortsetzung in nördlicher Richtung ausgeschlossen geblieben, sie wird eine solche auch noch in anderer Weise, etwa auf Eberbach und Hanau erhalten, obwohl diese Strecke, wie wir später sehen werden, bis jetzt noch nicht acceptirt ist. Die Zeit ist nicht so sehr fern, dass alle Deutschen Bahnen „im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz behandelt und verwaltet werden."

Dem Abschluss des obenerwähnten Staatsvertrages folgte die Ausführung der Bahn Bietigheim-Bruchsal auf dem Fusse. Sie wurde eröffnet am 1. October 1853.

---

[3] Man vergl. Eisenbahnzeitung 1849 p. 402:
. . . „Dagegen würde sich weder die Linie Pforzheim-Durlach, noch auch Heilbronn-Wiesloch für die Ausführung im Wege der Privatunternehmung eignen, weil keine derselben dem Verkehr in beiden genannten Richtungen genügen könnte, mithin die zuerst hergestellte früher oder später durch die andere ergänzt, zugleich aber auch der Hälfte ihrer Frequenz beraubt und so dem sicheren Ruin zugeführt werden müsste."

Ferner Eisenbahnzeitung 1850 p. 37:
. . . „Gegen diesen Doppelanschluss wird von Baden eingewendet, dass die Ausführung desselben ein Capital in Anspruch nehmen würde, auf dessen angemessene Verzinsung jedenfalls verzichtet werden müsste."

Fast gleichzeitig mit dem Vertrage mit Baden war auch ein solcher mit Bayern über eine Eisenbahnverbindung Augsburg-Ulm abgeschlossen worden, welcher indess Puncte von allgemeinem Interesse nicht enthält. Bayern behielt sich damals den Anschluss einer Bahn nach Lindau an die Württemb. Südbahn vor. Die Eröffnung der den Anschluss der Württemb. Bahnen an die Bayerischen vermittelnden Strecke Ulm-Neu-Ulm (letztgenannter Ort auf Bayerischem Gebiet) fand am 1. Januar 1854 statt.

Somit waren die Württembergischen Bahnen in die Europäischen Eisenbahnverbindungen hineingezogen. Sie zeigten damals eine Länge von $82_{,2}$ Württemb. Stunden (= $306_{,2}$ Kilom.)

Das Hinzutreten des durchgehenden Verkehrs und die Hebung des Localverkehrs in Folge der neuen Anschlüsse hatte eine erfreuliche Steigerung der Betriebseinnahmen zur Folge. Während in den Jahren 1850/51 bis 1852/53 die Verzinsung des Anlagecapitals $3_{,09}$ bis $3_{,66}$ Procent betragen hatte, hob sich diese Ziffer bis zum Jahre 1858/59 auf $5_{,08}$%. (Bei den betr. Berechnungen sind die aus den Betriebseinnahmen auf Meliorationen — Ergänzungsbauten, Vermehrung des Betriebsmaterials etc. — verwendeten Kosten dem Anlagecapital, andererseits aber auch dem Reinertrage zugerechnet).

In der besprochenen Ausdehnung blieben die Württembergischen Eisenbahnen mehrere Jahre hindurch. Es ist somit angezeigt, die Erörterung ihrer weiteren Entwickelung zum Gegenstande eines besonderen Artikels zu machen.

Zum Schluss glauben wir einige der bei vorstehender Ausarbeitung benutzten Schriftstücke aufführen zu sollen, welche ausser dem bereits angeführten Mohl'schen Eisenbahnbericht vom 28. Mai 1865 bei einem eingehendern Studium der Geschichte der Württembergischen Bahnen dienlich sein könnten:

Württembergische Eisenbahnen. Actenstücke. 3 Hefte mit 7 Tafeln. Stuttgart 1844/45.
Vignoles' Bericht über die Württemb. Bahnen.
Verhandlungen der Württemb. Kammer der Abgeordneten 1851/52. Erster Beilage-Band. 1. Abtheilung.
p. 41. Bericht über den Eisenbahnanschlussvertrag mit Baden.
p. 68. do. über denselben mit Bayern.
Eisenbahnzeitung 1844 p. 81 und 1845 p. 125. Württemb. Staatseisenbahnen. daselbst 1845 p. 237. Württemb. Eisenbahnfrage;
daselbst 1844 p. 409; 1848 p. 66 und p. 409; 1849 p. 402; 1850 p. 37 und p. 189. Anschluss der Badischen an die Württembergischen Eisenbahnen;
daselbst 1851 p. 5. Staatsvertrag über die Verbindung der Württembergischen mit den Badischen Eisenbahnen;
daselbst 1851 p. 17. Verhandlungen in den Badischen Kammern über denselben.*

* Siehe auch die Aufsätze im Jahrg. 1863: No. 2 S. 20, No. 3 S. 37, No. 7 S. 95, No. 9 S. 117, No. 11 S. 147 u. No. 19 S. 269, sowie im Jahrg. 1865: No. 27 S. 329 u. No. 28 S. 344 dieser Zeitung. Die Red.

Die Preussischen Staatseisenbahnen.[1]

Nach der dem Herrenhause vorgelegten Uebersicht über den Fortgang des Baues resp. über die Ergebnisse des Betriebs der Staats-Eisenbahnen im Jahre 1866 hat der Staat folgende Linien im Betriebe:

A. In den alten Provinzen.

1) Die Ostbahn, welche mit den, am 1. October 1867 dem Betriebe übergebenen Strecken Berlin-Cüstrin und Danzig-Neufahrwasser ganz vollendet ist, direct von Berlin bis zur Russischen Grenze bei Eydtkuhnen ($103_{,1}$ Meilen) führt und mit den Abzweigungen von Cüstrin nach Frankfurt (4 Meilen), von Bromberg nach Thorn ($6_{,6}$ Meilen) und von Dirschau über Danzig nach Neufahrwasser ($5_{,5}$ Meilen) $119_{,2}$ Meilen zählt.

Das Anlage-Capital für die Strecken Frankfurt-Eydtkuhnen, Dirschau-Danzig und Bromberg-Thorn-Otlocyn beträgt 41 540 930 Thaler und unter Hinzurechnung der Kosten für die Weichsel- und Nogat-Brücken (5 080 948 Thlr.) 46 621 878 Thlr. Für die Strecken Berlin-Cüstrin und Danzig-Neufahrwasser sind die Rechnungen noch nicht abgeschlossen, die dafür bewilligten Credite von 5 600 000 Thlr. resp. 1 100 000 Thlr. werden aber vollkommen ausreichen. Der Personenverkehr ergab im Jahre 1866 3 027 317 Thlr. Einnahme (641 481 Thlr. mehr als 1865), der Güterverkehr 2 842 721 Thlr. (289 940 Thlr. mehr als 1865), hauptsächlich bei den Getreidetransporten zu den Frachtsätzen der ermässigten Tarifclassen, die Extraordinarien 424 812 Thlr. (33 386 Thlr. mehr als 1865); die gesammten Einnahmen betrugen 6 294 850 Thlr. (964 807 Thlr. mehr als 1865), pro Meile 57 577 Thlr., 8689 Thlr. mehr als 1865.

Die Ausgaben beliefen sich auf 3 304 705 Thlr., 699 827 Thlr. mehr als 1865, hauptsächlich in Folge der grossen Militärtransporte und des aussergewöhnlichen Güterverkehrs, der Ueberschuss auf 2 990 105 Thlr. oder $6_{,41}$ pCt. des Anlagecapitals (gegen $5_{,88}$ pCt. im Jahre 1865). In den Ausgaben sind sämmtliche Verwendungen begriffen (961 459 Thlr.), welche bei Privatbahnen aus Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten werden. Die reinen Betriebsausgaben vermindern sich dadurch auf 2 343 286 Thlr. oder $37_{,23}$ pCt. der Brutto-Einnahme (im Jahre 1865 $43_{,05}$ pCt.).

2) Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn nebst der Berliner Verbindungsbahn. Die Länge der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von Berlin bis Görlitz und Breslau, einschliesslich der Verbindungsbahn in Breslau, beträgt $51_{,624}$ M., wovon $51_{,313}$ M. mit Doppelgeleise versehen sind. Das Anlagecapital beläuft sich auf 29 543 475 Thlr. Hierunter befinden sich 13 789 484 Thaler, die in den Jahren 1852—1866 auf die Vermehrung der Substanz verwendet worden sind und wovon 5 221 007 Thlr. aus den Betriebs-Einnahmen gedeckt wurden. Von den Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen sind 3 892 112 Thlr. getilgt. Die Einnahmen des Jahres 1866 beliefen sich im Personenverkehr auf 2 247 198 Thlr. (498 981 Thlr. mehr als 1865), im Güterverkehr auf 4 848 910 Thlr. (117 746 Thlr. mehr als 1865), im Extraordinarium auf 459 830 Thlr. (89 998 Thlr. mehr als 1865), zusammen auf 7 555 938 Thlr. (706 725 Thlr. mehr als 1865), die Ausgaben auf 3 939 799 Thlr. (517 591 Thlr. mehr als 1865) oder 51 pCt. der Betriebs-Einnahme (gegen $49_{,9}$ pCt. im Vorjahr), der Ueberschuss nach Abzug der zur Verzinsung und Tilgung der Stamm-Actien und Anleihen erforderlichen Beträge auf 2 566 106 Thlr. (10 pCt.) (gegen 2 376 965 Thlr. im Jahre 1865.) Durch den Brutto-Ueberschuss von 3 616 139 Thlr. hat sich das Anlage-Capital auf $12_{,24}$ pCt. (gegen $11_{,7}$ pCt. im Jahre 1865) verzinst. Die Einnahmen beliefen sich pro Meile auf 146 365 Thlr., 13 690 Thlr. mehr als 1865.

Da die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn die Schlesische Gebirgsbahn mit verwaltet, so stellen sich ihre Einnahmen und Ausgaben rechnungsmässig anders, als vorstehend angegeben. Die Mehr-Einnahmen des Jahres 1866 sind hauptsächlich durch den Personenverkehr, und zwar durch die eingelegten 754 Militärzüge entstanden, die aber auch die Steigerung der Ausgaben veranlasst haben. Die Ueberschüsse, welche der Staat seit Erwerbung der Bahn (1. Juni 1852) nach vollständiger Verzinsung und vorschriftsmässiger Amortisation des gesammten Anlage-Capitals erhalten hat, betrugen bis Ende 1866 15 252 984 Thlr.

Die Berliner Verbindungsbahn war Ende 1866 $1_{,444}$ M. lang und hatte ein Anlagecapital von 455 918 Thlrn. erfordert. Die Einnahmen beliefen sich im Jahre 1866 auf 108 163 Thlr. (14 938 Thlr. mehr als 1865, hauptsächlich durch 112 Extrazüge und 402 Militärzüge), die Ausgaben auf 90 187 Thlr. (24 555 Thlr. mehr als 1865), der Ueberschuss auf 17 976 Thlr. ($3_{,94}$ pCt., gegen $6_{,46}$ pCt. im Jahre 1865). Der Ausfall gegen das Jahr 1865 ist durch die doppelte Besetzung der Bahnwärter- u. s. w. Posten und durch die Einrichtungen veranlasst worden, welche die Niederlegung der Stadtmauer nothwendig machte. Die Bahn hat seit ihrer Eröffnung am 15. October 1851 bis ult. 1866 166 724 Thlr. Ueberschüsse ergeben.

3) Die Schlesische Gebirgsbahn umfasst die Strecken Kohlfurt-Dittersbach ($16_{,02}$ M.) mit einer Abzweigung nach Waldenburg ($0_{,62}$ M.) und Görlitz-Lauban ($3_{,36}$ M.), zusammen 20 M. Die Linie Waldenburg-Altwasser ($0_{,56}$ M.) ist noch unvollendet. Die Ausgaben für den Bau betrugen bis Ende Februar 1867 9 092 081 Thlr., 2 651 871 Thlr. waren noch disponibel. Die Einnahmen der im Jahre 1866 erst theilweise vollendeten Bahn beliefen sich auf 162 081 Thlr., die Ausgaben auf 158 890 Thlr.; es verblieb also ein Ueberschuss von nur 3191 Thlr.

4) Die Westfälische Eisenbahn besteht aus den Strecken Warburg-Hamm ($17_{,95}$ M., 9 306 441 Thlr. Anlagekosten), Münster-Rheine-Osnabrück ($11_{,92}$ M., 5 364 692 Thlr. Anlagekosten), Münster-Hamm ($4_{,64}$ M., 1 697 364 Thlr. Anlagekosten) und Altenbeken-Braunschweigische Grenze ($6_{,20}$ M., 3 919 991 Thlr. Anlagekosten), zusammen $40_{,71}$ M. mit 20 288 488 Thlr. Anlagekosten, von denen die Direction aber nur $33_{,80}$ M. verwaltet. Die Einnahmen beliefen sich im J. 1866 auf 426 475 Thlr. aus dem Personenverkehr (98 067 Thaler mehr als 1865), 1 061 821 Thlr. aus dem Güterverkehr (166 404 Thlr. mehr als 1865), 127 558 Thlr. aus den Extraordinarien (42 845 Thlr. mehr als 1865), zusammen auf 1 615 854 Thlr. (307 316 Thlr. mehr als 1865). Die Ausgaben betrugen 1 028 952 Thlr., $63_{,68}$ pCt. der Netto-Einnahmen (48 212 Thlr. mehr als 1865, wo sie jedoch $74_{,95}$ pCt. erreichten), darunter aber 233 234 Thlr., welche bei Privatbahnen aus Reserve- und Erneuerungsfonds zu bestreiten gewesen sein würden. Nach deren Abzug betrugen die Ausgaben nur 795 718 Thlr., $49_{,24}$ pCt. (gegen 62 pCt. des Vorjahres). Durch den Ueberschuss von 586 902 Thlr. verzinst sich das Anlagecapital (17 307 084 Thlr., ohne die von der Hannoverschen Eisenbahn-Direction verwaltete Strecke Rheine-Osnabrück) auf $3_{,39}$ pCt. (gegen $3_{,07}$ pCt. des Vorjahres).

[1] Nach dem Preuss. St.-Anz- vom 21. Decbr. 1867 etc.

5) Die Saarbrücker Eisenbahn (Neunkirchen-Forbach-Saarbrücken-Conz-Trier und Conz-Luxemburgische Grenze ist $18,_{614}$ Meilen lang und hat 14 486 009 Thlr. Anlagecapital gekostet. Die Einnahmen beliefen sich im Jahre 1866 auf 1 666 925 Thlr. (57 652 Thlr., $3,_{58}$ pCt. mehr als 1865, meist aus dem Personenverkehr), die Ausgaben auf 946 834 Thlr. (incl. 128 740 Thlr. für Erneuerungen), $56,_{80}$ pCt. (resp. $47,_{76}$ pCt.) der Betriebs-Einnahmen, 59 453 Thlr., $6,_{28}$ pCt. mehr als 1865, der Ueberschuss auf 720 191 Thlr. (1801 Thlr., $0,_{25}$ pCt. weniger als 1865) und repräsentirt eine Verzinsung des Anlagecapitals von $4,_{97}$ pCt. (gegen $5,_{01}$ pCt. im Vorjahr).

6) Die Heppens-Oldenburger Eisenbahn, 6 M. 1781 R. lang, ist am 3. September 1867 dem Verkehre übergeben worden; die Gesammtausgaben sind jedoch noch nicht festgestellt.

B. In den neuen Provinzen[2]

sind folgende Staatsbahnen übernommen worden:

1) Im ehemaligen Königreich Hannover $100,_{4}$ M. mit einem Anlagecapital von 47 272 290 Thlr.; ausserdem waren $8,_{14}$ M. mit einem Aufwande von 3 501 766 Thlr. ausserhalb der ehemaligen Landesgrenze ausgeführt. Das Anlagecapital verzinst sich auf ca. 6 pCt. Von den aufgenommenen 37 800 000 Thlr. Eisenbahn-Anleihen sind 11 Mill. bereits getilgt. Im Bau begriffen waren 1866 die $2,_{65}$ M. lange, gegenwärtig bereits eröffnete Bahn Göttingen-Ahrenshausen und die Südharzbahn (Northeim-Herzberg-Nordhausen und Herzberg-Osterode).

2) In den Regierungs-Bezirken Cassel und Wiesbaden $46,_{1}$ Meilen, nämlich

a) $18,_{7}$ M. Antheil an der Main-Weser-Bahn (11 343 000 Thlr. Anlage-Capital),
b) $0,_{8}$ M. Antheil an der Main-Neckar-Bahn (2 725 990 Thlr.),
c) $0,_{7}$ M. Antheil an der Frankfurt-Offenbacher Bahn (516 257 Thlr.),
d) die Frankfurter Verbindungsbahn ($0,_{8}$ M., 304 948 Thlr.),
c) die Nassauische Bahn ($25,_{1}$ M., 18 366 157 Thlr.).

Das Anlage-Capital verzinsete sich im Jahre 1866 bei diesen Bahnen in folgender Weise: a) $4,_{1}$ pCt. (1865 $5,_{14}$ pCt.), b) $4,_{5}$ pCt., c) $4,_{27}$ pCt., e) $2,_{44}$ pCt. In Bau begriffen ist für Staatsrechnung die Linie Bebra-Fulda-Hanau ($19,_{12}$ M., 11 763 000 Thlr.), von welcher die Strecken Bebra-Fulda und Wächtersbach-Hanau ($11,_{78}$ M.) bereits im Betriebe sind.

[2] Die Privatbahnen in den neuen Provinzen sind auf $121,_{9}$ Meilen mit 46 917 000 Thlr. Anlagecapital berechnet (Hannover $5,_{1}$ Ml., 1 367 000 Thlr., Hessen $22,_{5}$ Ml., $13^{1}/_{2}$ Mill. Thlr., Nassau $12,_{6}$ Ml., 6 Mill. Thlr., Schleswig $30,_{5}$ Ml., $8^{1}/_{4}$ Mill. Thlr., Holstein und Lauenburg $51,_{2}$ Ml., 17 800 000 Thlr.). Die Gesammtlänge der Eisenbahnen in den neuen Provinzen stellt sich also auf $290,_{7}$ Ml. mit 137 482 600 Thlr. Anlagecapital oder auf 472 936 Thlr. Anlagekosten pro Meile Bahnlänge (531 613 Thlr. in den alten Provinzen), $0,_{22}$ Ml. Eisenbahnen auf 1 Q.-M. Land ($0,_{17}$ in den alten Provinzen und Hannover, $0,_{18}$ in Schleswig, $0,_{29}$ Holstein und Lauenburg, $0,_{31}$ Hessen, $0,_{44}$ Nassau), $6,_{86}$ Ml. Eisenbahn auf 10 000 Einwohner ($4,_{54}$ in den alten Provinzen), 1 M. Eisenbahn auf 14 580 Einw. (22 000 Einw. in den alten Provinzen) und auf $4,_{5}$ Q.-M. (auf $5,_{8}$ Q.-M. in den alten Provinzen, $2,_{3}$ Q.-M. in Nassau, $3,_{3}$ Q.-M. in Hessen, $3,_{4}$ Q.-M. in Holstein und Lauenburg, $5,_{4}$ Q.-M. in Schleswig und $6,_{9}$ Q.-M. in Hannover).

Die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung in den alten Provinzen stellen sich für das Jahr 1866 wie folgt: I. Staats-Eisenbahnen. Einnahmen 17 523 310 Thlr., Ausgaben 9 469 406 Thlr., Ueberschuss 8 053 904 Thlr., und mit Hinzurechnung der ult. 1865 zur Deckung der Ausgabe-Rückstände reservirten 565 935 Thlr.: 8 619 840 Thlr. (2 072 390 Thlr. über den Etat). Davon sind abzurechnen zur Deckung der Ausgaben-Rückstände, zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden (5 206 440 Thlr.) u. s. w. 5 697 293 Thlr. und bleibt disponibler Ueberschuss 2 922 546 Thlr. (gegen 2 324 817 Thlr. im Jahre 1865.) II. Privatbahnen. Einnahmen: 1) Oberschlesische Bahn 745 397 Thlr., 2) Köln-Mindener Bahn 1 798 818 Thlr., 3) Bergisch-Märkische Eisenbahn 90 000 Thlr., zusammen 2 634 215 Thlr. Ausgaben (Zinszuschüsse) 861 391 Thlr., bleibt Ueherschuss 1 772 824 Thlr. (gegen 50 150 Thlr. im Jahre 1865). Der Ueberschuss zu I. und II. beträgt zusammen 4 695 371 Thlr., und nach Abzug der Kosten der Central-Verwaltung, der Eisenbahn-Commissariate und der extraordinären Bedürfnisse 3 858 600 Thlr. Die Eisenbahn-Steuer brachte im Jahre 1866 1 644 582 Thlr.

Die Länge der Staats-Eisenbahnen und das Anlagecapital betragen, soweit die Bahnen bis jetzt im Setriebe sind:

1) Ostbahn	$119,_{2}$ Ml.		46 621 878 Thlr.
Berlin-Küstrin	.	der bewilligte Credit	5 600 000 „
Danzig-Neufahrwasser	.		1 100 000 „
2) Niederschles.-Märkische Eisenbahn .	$51,_{624}$ „		29 543 475 „
Berliner Verbindungsbahn . . .	$1,_{444}$ „		455 918 „
3) Schles. Gebirgsb. .	$20,_{00}$ „	Anschlagsumme	11 400 000 „
4) Westfäl. Eisenb. .	$40,_{71}$ „		20 288 488 „
5) Saarbrücker . . .	$18,_{614}$ „		14 486 009 „
6) Heppens-Oldenburg	$7,_{0}$ „		2 500 000 „
In den alten Provinzen .	$258,_{592}$ Ml.		131 995 768 Thlr.
In den neuen Landestheilen:			
In Hannover . . .	$100,_{4}$ „		47 272 290 „
und	$8,_{14}$ „		3 501 766 „
Göttingen-Arenshausen	$2,_{65}$ „		?
In Cassel-Wiesbaden	$46,_{1}$ „		33 256 352 „
Bebra-Fulda, Wächtersbach-Hanau . .	$11,_{78}$ „		?
In den neuen Provinzen[3]	$169,_{07}$ Ml.		88 030 408 Thlr. ohne Göttingen-Arenshausen, Bebra-Fulda und Wächtersbach Hanau
Gesammtsumme	$427,_{392}$ Ml.		218 561 368 Thlr

(unter Berücksichtigung der in Anmerk. 3 gegebenen Zahlen.)

[3] Der „St.-Anz." vom 23. Januar 1868 rundet die Meilenzahl auf $168,_{8}$ Ml. ab. Das Anlagecapital der Eisenbahnen in den neuen Provinzen wird dort (unter Hinzurechnung desjenigen der Strecken Göttingen-Arenshausen und Bebra-Fulda) mit 90 565 600 Thlr. angegeben.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Staatsverträge.

Venlo-Osnabrück. Der „St.-Anz." veröffentlicht die zwischen Preussen und den Niederlanden am 28. November 1867 geschlossene Uebereinkunft, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Venlo nach Osnabrück. § 1 lautet: Beide Regierungen sind gegenseitig bereit, die Herstellung einer Eisenbahn von Venlo über Wesel und Münster nach Osnabrück zu fördern. Diese Bahn soll in Venlo an die Königl. Niederländischen Staatsbahnen und auf Preussischem Gebiete an die bestehenden, innerhalb einer Station von ihr durchschnittenen Eisenbahnen, sowie an die projectirte Bahn von Osnabrück nach Hamburg dergestalt angeschlossen werden, dass die Locomotiven, Personen- und Güterwagen beider Länder die verschiedenen Bahnlinien ohne Hinderniss durchlaufen können. Der Grenzübergangspunct und der dortige Bahnanschluss werden durch von den Verwaltungen beider Länder zu diesem Zwecke bezeichnete Commissarien festgestellt und durch diese Commissarien abgepfählt werden. § 2 bestimmt: „Beide Regierungen erklären, dass sie, eine jede für die auf ihrem Gebiete belegene Strecke, die Concession zum Baue und Betriebe dieser Eisenbahn der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ertheilt haben." Beide Regierungen werden es sich angelegen sein lassen, dass die betreffenden Bahnstrecken in einer „möglichst kurzen Frist erbaut und in Betrieb gesetzt werden." Beide behalten sich das Recht des Rücktrittes von dieser Uebereinkunft vor, wenn die Bauarbeiten für den auf dem Gebiete des andern Theils belegenen Bahnstrecken innerhalb des Zeitraums zweier Jahre, von dem Tage des Austausches der Ratificationen gegenwärtiger Uebereinkunft an gerechnet noch nicht begonnen sein sollten. Beide Regierungen sind darüber einverstanden, „dass das Interesse des internationalen Verkehrs den Betrieb der ganzen Bahnstrecke von Venlo bis Osnabrück durch eine und dieselbe Verwaltung erfordert." Die Spurweite der Bahn soll $4' 8^{1}/_{2}''$ Engl. Maasses im Lichten der Schienen betragen. Die Bahnverwaltung soll gehalten sein, in beiden Staaten, in soweit sie darin nicht ihren wirklichen Sitz hat, einen Geschäftsführer und ein Domicil zu bezeichnen, wo die Erlasse, Mittheilungen und Requisitionen behändigt werden können, welche die betreffende Regierung und die zuständigen Behörden an die Bahnverwaltung hinsichtlich des Baues oder Betriebes der Eisenbahn zu richten haben werden.

Projecte und Bau.

⊙ Badische Staatsbahnen. (Landtagsverhandlungen.) Die zweite Kammer hat in der Sitzung vom 24. Januar das Eisenbahnbaubudget für 1868 und 1869 berathen und in seinen einzelnen Anforderungen bewilligt. Der Ausbau des Badischen Bahnnetzes nach allen Richtungen des Landes ist seit Herstellung des Friedens vom

Jahre 1868 mit erneuter Thätigkeit in Angriff genommen worden und werden schon im Interesse des Gesammterträgnisses des Bahnnetzes die angefangenen Bauten möglichst gefördert. Für die neue Budgetperiode 1868 und 1869 wird eine Gesammtsumme von etwas mehr als 15½ Millionen fl. (genau 15 557 211 fl.) in Voranschlag genommen und hauptsächlich um einige bereits im Bau begriffene Bahnen, als: die Tauberbahn von Landa nach Wertheim, von Landa nach Mergentheim, von Meckesheim nach Sinsheim, Rappenau und Jagstfeld bezw. nach Heilbronn, von Stockach nach Mösskirch, von Singen im oberen Rheinthal nach Villingen auf dem Schwarzwald u. A. bis zum Schlusse der Finanzperiode betriebsfähig herzustellen. Der schwierigste Theil der Badischen Bahnbauten, der Uebergang aus dem Thal der Kinzig, bezw. dem Rheinthale auf die Hochebene des Schwarzwaldes ist ebenfalls bereits in Angriff genommen und soll hierfür in laufender Periode eine Million zur Verwendung kommen. Der Gesammtaufwand für diese kostspielige Gebirgsbahn ist auf beiläufig 10½ Mill. fl. berechnet. Für Bahnhofbauten in Mannheim werden etwas mehr als 2 Mill. fl. in Aussicht genommen. Als neu (von uns schon in No. 49 v. J. S. 677 dieser Ztg. mitgetheilt) erscheint die Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung der Badischen Rheinthalbahn bei Basel mit der Französischen Ostbahn bei St. Louis mittelst einer von Baden und der Französ. Ostbahn - Gesellschaft gemeinschaftlich herzustellenden Rheinbrücke, wovon ein wohlthätiger Einfluss auf den beiderseitigen Verkehr erwartet wird. Für den Kostenaufwand aller dieser Bauten ist durch die im vorigen Jahre bewirkte 4procentige Prämienanleihe von 12 Mill. Thlr. bereits hinreichend Vorsorge getroffen.

Ohne besonderen Zwischenfall hofft man mit Ende 1869 etwa 120 Meilen Eisenbahnen in Baden vollendet zu sehen. — Wie anderwärts, so macht man auch dortselbst die Erfahrung, dass mit der Ausdehnung der Bahnen zwar die Einnahmen des Betriebes wachsen, dagegen die Rente des Anlagecapitals zurückgeht. Letztere beträgt bezüglich der Hauptbahn von Mannheim über Carlsruhe nach Kehl zur Zeit noch über 6%, während sie auf der Strecke von Offenburg über Freiburg nach Basel und von da bis an den Bodensee schnell sinkt, und kaum noch 4% des aufgewendeten Capitals einbringt. Das Gleiche gilt von der Bahn von Heidelberg nach Würzburg. Die Kammer hat die Gesammteinnahmen der Bahnen mit jährlich durchschnittlich 15½ Millionen, und die Ausgaben mit etwa 11½ Mill. für das Jahr genehmigt. Die Reineinnahme beziffert sich demnach auf wenig mehr als 4 Mill. für das Jahr, was eine dermalige Rentabilität der Badischen Bahnen mit 4½% begründet. Die Gesammtrente ist seit Jahren (die Verzinsung des Baucapitals ist 1866 um 0,19% von 4,86% auf 4,67% zurückgegangen, weil das Baucapital um ca. 6 Mill. stieg) im Rückgang begriffen, je kostspieliger sich Bau und Betrieb der Gebirgsbahnen herausstellen. Noch in der letzten Budgetsperiode betrug die Durchschnittsrente der Bahnen 4¾, noch früher 5% und darüber. Weit günstiger stellen sich die Erträgnisse der Main-Neckarbahn heraus, aus denen Baden für seinen Bauaufwand, nahezu 4 Mill., fortwährend eine Durchschnittsrente von mehr als 6% bezieht. Die gegenwärtige Gesammtrente der Bahnen mit 4½% steht immer noch 1½% höher, als die Verzinsung des Baucapitals, durchschnittlich zu 4%, erfordert. Durch regelmässige Amortisationen ist das Baucapital bereits von 95 auf 85 Millionen gemindert worden. Für diese regelmässig fortschreitende Tilgung der Eisenbahnschuld reicht das überschüssige ½% und die zu demselben Zweck bestimmte Reineinnahme der Postverwaltung vollkommen aus. — Mit Ende October 1867 betrug die Einnahme gegen die gleiche Periode von 1866 ein Mehr von 5 370 000 fl. Man glaubt deshalb wieder ein Steigen der Rente des Anlagecapitals gewärtigen zu dürfen.

Hessen-Darmstädtische Eisenbahn-Projecte. Nach einer in der Sitzung der Deputirtenkammer vom 23. Januar abgegebenen Erklärung des Ministeriums liegen demselben annehmbare Offerten für den Bau von Eisenbahnen in Oberhessen vor und stehe eine deshalbige Vorlage der Regierung bevor. Es seien für die Bahnen zwei Richtungen in Aussicht genommen, die eine von Giessen über Grünberg, Alsfeld und Lauterbach nach Fulda, die andere von Giessen über Büdingen nach Gelnhausen.

Oberschlesische Eisenbahn. (Posen-Thorn-Bromberg.) Der in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Januar durch den Handelsminister vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Bewilligung einer bedingten Zinsgarantie für das Anlagecapital einer Eisenbahn von Posen nach Thorn und Bromberg enthält folgende Bestimmungen:

§ 1. Der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Posen nach Thorn mit einer Zweigbahn nach Bromberg die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von 4 Procent des in diesem Unternehmen anzulegenden Capitals bis zur Höhe von 13 Millionen Thalern nach Maassgabe des beigedruckten, unter dem 30. November 1867 vereinbarten Vertrags-Entwurfes hiermit insoweit bewilligt, als der dem Staate statutmässig zustehende dritte Theil des Reinertrages der Oberschlesischen Eisenbahn über 5 Procent des Actiencapitals und die über drei und ein halb Procent Zinsen aufkommende Dividende des Staats-Antheils an den Stamm-Actien Lit. B der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie der für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn gebildete Garantiefonds zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen und nicht durch die in den Gesetzen vom 20. Februar (Gesetzsammlung Seite 94) und vom 13. Mai 1857 (Gesammlung Seite 437) für das Anlagecapital der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bewilligten Zinsgarantie, welche der in dem gegenwärtigen Gesetze bewilligten Garantie vorgeht, in Anspruch genommen werden.

§ 2. Die Zinsgarantie des Staates hört auf, sobald die Bahnstrecke der projectirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschlusse an die Ostpreussische Südbahn Zehn Jahre hindurch im Betriebe gewesen sein wird.

Oppeln-Tarnowitzer und Rechte Oderufer-Eisenbahn. Die am 22. Januar stattgehabte Generalversammlung hat folgende Anträge angenommen: 1) Antrag des Verwaltungsrathes: „Die Generalversammlung wolle genehmigen, dass die durch Allerh. Concessions-Urkunde vom 11. Juli und 13. November 1865 genehmigten und in Ausführung begriffenen Erweiterungsbauten der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn, resp. der Rechten Oderuferbahn durch die Anlage und den Ausbau einer Verbindungsbahn zwischen der Rechten Oderuferbahn und der Warschau-Wiener Bahn in der Richtung von einem Puncte der Rechten Oderuferbahn zwischen Kolonowska und Kreutzburg bis nach Herby, selbstverständlich in Voraussetzung, dass Seitens des Königreichs Polen die Verbindungsbahn von Herby nach Czenstochau gleichzeitig ausgeführt wird, erweitert werden könne. Der Verwaltungsrath wird autorisirt, alle zur Durchführung dieses Projectes nothwendige Maassregeln im Einverständniss mit der Königl. Staatsregierung zu ergreifen und nach seinem Ermessen durchzuführen, die dadurch nothwendig werdenden Abänderungen des Statuts mit derselben zu vereinbaren und auf die Allerh. Concession zum Bau dieser Verbindungsbahn und Bestätigung des nothwendig werdenden Statuten-Nachtrages anzutragen."

„Die Generalversammlung wolle den Verwaltungsrath autorisiren, entgegen der Bestimmung des § 1 ad 3 des unterm 1. December 1856 und 13. November 1865 bestätigten Gesellschafts-Statuts, die für den Bau der Rechten Oderuferbahn bestimmte Linie von Emanuelssegen über Paprotzan und Pless nach Dzieditz zum Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit einer Zweigbahn von Paprotzan nach Mittel-Lazisk und Trautschold-Segengrube zum Anschluss an diese Grube und an die Wilhelmsbahn auf eine Linie zu verlegen, welche von Emanuelssegen über Kobier und Pless nach Dzieditz zum Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit einer Zweigbahn von einer in der Gegend von Tichau projectirten Station nach Mittel-Lazisk und Trautschold-Segen-Grube zum Anschluss an diese Grube und an die Wilhelmsbahn führt, diese Linie zu bauen und bei der Kgl. Staats-Regierung auf die Allerh. Bestätigung des dieserhalb nöthig werdenden Nachtrages zum Gesellschafts-Statut anzutragen."

Antrag der Stadtgemeinde Breslau als Actionär der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahngesellschaft: „die projectirte Verbindung der Rechten Oderufer-Eisenbahn mit der Warschau-Wiener Eisenbahn durch eine Zweigbahn von einem Puncte der Rechten Oderuferbahn zwischen Kolonowska und Kreutzburg bis Herby, als die Interessen der Gesellschaft fördernd anzuerkennen."

Der Vorsitzende, Herzog von Ujest erklärt wiederholt, dass der Verwaltungsrath Kolonowska als den am wenigsten geeigneten Anschlusspunct erachtet und dass er jedenfalls, insofern der Minister auf diesen Anschlusspunct beharren sollte, sich veranlasst sehen würde, eine anderweite Generalversammlung zu berufen, um in dieser Angelegenheit zu entscheiden.

* **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Nachdem die Generalversammlung der Actionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft unterm 10./22. Mai eine Vermehrung des Gesellschaftscapitals beschlossen hat, und die Genehmigung hierzu Seitens der Staatsregierung am 19. Novbr./1. Decbr. erfolgt ist, hat der Verwaltungsrath unterm 2./14. J. die Emission einer neuen Serie Stammactien von 25 000 Stück ausgeschrieben. Die zu emittirenden Actien sind den früheren gleichlautend zum Nominalwerth von 100 Rbl. — repräsentirt durch 60 Procent in baaren Einzahlungen und 40 Procent in einer an den Staat zu zahlenden Rente — ausgefertigt. Von obigen 25 000 Stück Actien wurden zwei Drittheile mit 16 666 Stück conform § 8 der Gesellschafts-Statuten den Gründern, und das letzte Drittel mit 8334 Stück den Inhabern der Actien früherer Emissionen zum Emissionscours, das ist zu 60 Rbl. per Stück zur Disposition gestellt, so dass der Besitz von 12 Stück früherer Emission das Anrecht auf eine Actie der gegenwärtigen Emission giebt.

KaschauOderberger Eisenbahn. Nachdem der Abschluss des Uebereinkommens zwischen den Concessionären Gebrüder Riche und dem Grafen Langrand-Dumonceau wegen Uebertragung der Concession der Kaschau-Oderberger Eisenbahn an den letzteren unterm 31. August v. J. erfolgt ist, hat die Banque de credit foncier et industriel bei der Ofener Landeshauptcasse die bezügliche Caution per 720 950 fl. erlegt. Bei der Subscription auf die Actien der Kaschau-Oderberger Bahn sind, wie das „C.-Bl. f. E." meldet mit Ausschluss der vom Staate reservirten Actien im Betrage von 5 000 000 fl. mehr als 67 000 Stücke in Actien und Bons d'option gezeichnet und von den vom Grafen Langrand-Dumonceau gegründeten Gesellschaften auf feste Rechnung übernommen worden, demzufolge eine öffentliche Subscription nicht mehr erforderlich war. Zugleich veröffentlicht die „Presse" einen Brief des Herrn Langrand an die Actionäre des Brüs-

seler Crédit foncier, in welchem derselbe 100 fr. pr. Actie Nachzahlung fordert und auf die Verluste, welche das Institut (ca. 3 Mill. Fr.) erlitten, sowie auf die noch zu erfüllenden Verbindlichkeiten desselben hinweist.

* Ungarisches Anlehen. Vom Ungarischen Reichstag wurde kraft des Allerh. sanctionirten Gesetzes vom 18. October 1867 zur ausschliesslichen Verwendung zur Erbauung von Eisenbahnen und Canälen in den zur Krone Ungarn gehörigen Ländern die Emission von 709 380 Obligationen bewilligt, welche zum Preise von 215 Franken mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1868 ausgegeben werden.

Die jährlichen Zinsen von 15 Franken effectiv werden halbjährlich ohne irgend einen Abzug ausbezahlt.

Die Rückzahlung findet mit 300 Franken für jede Obligation durch halbjährliche Verloosungen innerhalb 50 Jahren statt. Als Garantie dient diesen Obligationen:

1) Eine erste Special-Hypothek auf die aus den Anlehensgeldern zu erbauenden Eisenbahnen und Canäle. Diese Hypothek wird kostenfrei in die öffentlichen Grundbücher zu Gunsten sämmtlicher Obligations-Inhaber eingetragen.
2) Die gesammten Staats-Einkünfte des Königreichs Ungarn.

Die Hauptschuldverschreibung, welche die den Unterzeichnern gewährten Garantien bestimmt, wird in Paris bei der Société Générale deponirt, wo die Interessenten davon Einsicht nehmen können.

Diese Urkunde verpflichtet in Gemässheit des vorgedachten Gesetzes vom 18. October 1867 die Regierung, die Gelder des Anlehens ausschliesslich zu der durch ein Gesetz beschlossenen Erbauung von Eisenbahnen und Canälen in den zur Krone Ungarn gehörigen Ländern zu verwenden. Die Ausloosungen finden, vom 1. Juni 1868 beginnend, am 1. Juni und am 1. December eines jeden Jahres statt. Die Zahlung der Coupons und gezogenen Obligationen findet ohne irgend welchen Abzug nach Wahl des Inhabers in Paris, London, Amsterdam, Wien, Pest-Ofen und in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause B. H. Goldschmidt in effectiven Franken statt.

Eisenbahn - Betrieb.

⊙ Hessische Ludwigsbahn. Am 15. d. M. ist für den directen Verkehr zwischen dieser Bahn und den Pfälzerbahnen ein Specialtarif für die Beförderung von Salz aller Art, als 3. Nachtrag des Tarifs vom 3. Juli 1866, in Kraft getreten.

⊙ Bayerische Staatsbahnen. (Classifications - Aenderungen.) Brennholz, Torf, rohe Bruch- und Werksteine, dann Eisensteine im Güterverkehr: a) zwischen Süd- und Nordbayern einer-, dann der Hessischen Ludwigsbahn, der Taunusbahn und der Frankfurt-Hanauer Bahn sämmtlich via Aschaffenburg andererseits, b) zwischen Bayern und Baden via Würzburg und resp. via Lindau, c) zwischen den südlichen Stationen einer-, dann Darmstadt, Frankfurt, Offenbach, Gustavsburg, Mainz und Mannheim, sowie Stationen der Nassauischen Staats- und der Taunusbahn via Ulm andererseits, und d) zwischen Nordbayern einer-, dann Mannheim, Gustavsburg und Mainz andererseits (Nordbayerisch-Badisch-Hessischer Gemeinschaftsverkehr) sind in Classe II C vom 25. Januar d. J. ab zu tarifiren.

Bayerische Ostbahnen. Da auch der Verwaltungsrath zur Abrechnung das Kalenderjahr eingeführt hat, so hat der nächste Rechenschaftsbericht 5 Quartale zu umfassen und wird deshalb die jährliche Generalversammlung der Actionäre nicht im Februar, sondern im März stattfinden können; deshalb wird auch die Auszahlung der Dividende etwas später erfolgen; dieselbe soll, dem Vernehmen nach, für die letzten 5 Quartale sich auf 5 fl. per Actie belaufen. (Nat.-Ztg.)

* Badische Staatseisenbahnen. (November-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert		vereinnahmt	
		im Novbr.	bis ult. Novbr.	im Novbr.	bis ult. Novbr.
Personen		391300	4669034	250295 fl. 30 kr.	3696780 fl. 53 kr.
Gepäck	Ctr.	12595	186263	15422 „ 46 „	289343 „ 17 „
Equipagen	Stück	9	227	127 „ 23 „	2898 „ 50 „
Vieh	„	20031	397484	11202 „ 36 „	190947 „ 35 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1963139	16435518	1802376 „ 2 „	12573759 „ 16 „
Empfang	„	2510683	19364128		
			in Summa	2079424 fl. 17 kr.	16753729 fl. 51 kr.
			gegen 1866	1356669 „ 47 „	10658288 „ 54 „
			mithin 1867 mehr	722754 fl. 30 kr.	6095440 fl. 57 kr.

An Nachnahmen etc. wurden verausgabt:

	im Novbr.	bis ult. Novbr.
1867	593 392 fl. 12 kr.	4 821 877 fl. 11 kr.
1866	384 185 „ 28 „	2 686 891 „ 44 „
daher 1867 mehr	209 206 fl. 44 kr.	2 134 985 fl. 27 kr.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Der Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft besteht zur Zeit aus folgenden Mitgliedern: 1) Geheimer Ober-Finanzrath Ambronn in Berlin, Vorsitzender, 2) Landrath Wocke in Posen, Stellvertreter des Vorsitzenden, 3) Charles E. Mangles in London, 4) John Chapman in London, 5) George Barnard Townsend in London, 6) James Gilbert Johnston in London, 7) Kaufmann Annuss in Posen, 8) Bürgermeister Kühnast in Guben, 9) Bürgermeister Lorenz in Crossen a/O., 10) Rittergutsbesitzer v. Poncet auf Alt-Tomysl, 11) Amtsrath Wagner in Mosau, 12) Regierungs-Assessor a. D. Plewe in Berlin, 13) Regierungs-Assessor a. D. Sipman in Berlin.

Dem Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector Fischer zu Harburg ist die Betriebs-Inspector-Stelle bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Guben verliehen worden.

Ausland.

Italien. Die Gesellschaft der Norditalienischen Eisenbahnen hat ihr Netz durch die Uebernahme der Linien Voghera-Pavia-Brescia um 17 Meilen vermehrt; das gesammte Netz der genannten Gesellschaft beträgt 314 Meilen.

Fr. — Länge der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerica. Der Zuwachs an neuen in Betrieb genommenen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten im Jahre 1867 reiht sich, wie es nach der aller Orten regen Thätigkeit in dieser Beziehung zu erwarten war, den productivsten der früheren Jahre an; es sind nahe an 2000 miles neue Bahnen hinzugekommen. Die nachfolgende Tabelle weist die Länge der im Betriebe gewesenen Bahnen vom Beginne des Eisenbahnbaues an, nach:

Am 1. Januar des Jahres	betrug die ganze Bahnläuge miles	Am 1. Januar des Jahres	betrug die ganze Bahnlänge miles	Am 1. Januar des Jahres	betrug die ganze Bahnlänge miles
1828	3	1842	3 877	1856	19 251
1829	28	1843	4 174	1857	22 625
1830	41	1844	4 311	1858	25 090
1831	54	1845	4 522	1859	26 755
1832	131	1846	4 870	1860	28 771
1833	576	1847	5 336	1861	30 593
1834	762	1848	5 682	1862	31 769
1835	918	1849	6 350	1863	32 471
1836	1 102	1850	7 475	1864	33 860
1837	1 421	1851	8 589	1865	34 442
1838	1 843	1852	11 027	1866	35 361
1839	1 920	1853	13 497	1867	36 897
1840	2 197	1854	15 672	1868	38 822
1841	3 319	1855	17 398		

Diese Zahlen repräsentiren die Länge der Bahnen ausschliesslich der Nebengeleise und Doppelgeleise; für diese würden noch 25 bis 30% der Bahnlänge hinzuzurechnen sein, so dass sich die Geleislänge der Bahnen in den Vereinigten Staaten im Anfange des Jahres 1868 auf nahezu 55 000 miles beziffert.

Die Länge der Strasseneisenbahnen in den Städten ist gleichfalls in obigen Ziffern nicht mitbegriffen; die Länge derselben stellt sich am 1. Januar 1868 auf nahezu 2000 miles.

Welchen Zuwachs das Nordamericanische Eisenbahnnetz im Jahre 1868 erfahren wird, dürfte von den politischen Situationen und dem Geldmarkte abhängig sein. Zur Zeit sind so viel Meilen neue Bahnen im Bau begriffen und in Entreprise gegeben, wie zu keiner anderen früheren Zeit.

In den einzelnen Staaten der Union stellen sich die im Betriebe befindlichen Bahnlängen und deren durchschnittliche Anlagekosten heraus wie folgt:

Im Staate	Im Betriebe befindl. Bahnen miles	Kosten der Bahnen per mile
1. Maine	512,57	34 539 $
2. New Hampshire	667,36	54 829 „
3. Vermont	588,74	41 527 „
4. Massachussetts	1400,60	51 237 „
5. Rhode Island	119,24	41 812 „
6. Connecticut	637,20	38 230 „
7. New York	3244,59	52 970 „
8. New Yersey	911,29	70 857 „
9. Pennsylvania	4252,01	52 669 „
10. Delaware	160,40	33 849 „
11. Maryland	626,69	59 580 „
12. West Virginia	364,75	63 110 „
13. Virginia	1494,18	33 223 „
14. Nord-Carolina	1000,42	20 087 „
15. Süd-Carolina	1007,17	26 773 „
16. Georgia	1547,90	22 191 „
17. Florida	639,60	21 380 „
18. Alabama	850,50	32 080 „
19. Mississippi	897,90	28 405 „
20. Louisiana	333,25	43 160 „
21. Tennessee	1326,35	35 886 „
22. Kentucky	634,90	37 353 „
23. Arkansas	113,00	38 998 „
24. Texas	495,25	40 707 „
25. Ohio	3397,84	44 008 „
26. Indiana	2306,05	38 838 „

Im Staate	Im Betriebe befindl. Bahnen miles	Kosten der Bahnen per mile
27. Illinois	3224,49	46 216 $
28. Michigan	1462,82	42 374 „
29. Wisconsin	1036,50	39 523 „
30. Minnesota	419,50	26 817 „
31. Jowa	1283,00	39 900 „
32. Nebraska	555,00	45 045 „
33. Missouri	984,75	56 603 „
34. Kansas	494,00	49 595 „
35. Colorado	—	—
36. California	382,50	70 824 „
37. Nevada	30,00	66 666 „
38. Oregon	19,50	25 641 „
Summa	38 821,81	
Durchschnitt		42 797 $ p. mile.

Auf die einzelnen Staaten-Gruppen vertheilen sich diese Zahlen folgendermaassen:

	miles	à durchschnittlich
In den 6 nordöstlichen Staaten	= 3 925,71	42 367 $
„ „ 6 mittelöstlichen „	= 9 559,73	55 033 „
„ „ 5 südöstlichen „	= 5 489,27	25 589 „
„ „ 7 Golf- u. inneren Südstaaten	= 4 651,15	33 477 „
„ „ 11 nördlichen inneren Staaten	= 14 763,95	43 336 „
„ „ 3 Pacific- oder westl. „	= 432,00	68 495 „
Summa	38 821,81	
Durchschnitt		42 797 $ p.m.

(A. R. J.)

t. — **Die Spanischen Eisenbahnen.** Die Gesammtlänge der Spanischen Eisenbahnen belief sich im Jahr 1861 auf 1324,4 Englische Meilen, im Jahr 1862 auf 1579,4 M., im Jahr 1863 auf 1971,1 M., im Jahr 1864 auf 2363,7 M., im Jahr 1865 auf 2765 M. und im Jahr 1866 auf 3068,1 Meilen. Die Betriebs-Einnahmen pro Meile Bahn waren im Jahr 1866 niedriger als in irgend einem der vorhergehenden Jahre, was gerade kein Anzeichen von einem günstigen Zustand des Landes ist. In der That werden die Zustände bei den Spanischen Eisenbahnen, trotz aller Privilegien, Subventionen und sonstigen Begünstigungen, welche ihnen von der Regierung gewährt worden sind, immer erbärmlicher. Um nun den Bankerott der Eisenbahn-Gesellschaften, die ein bedeutendes Capital repräsentiren, zu vermeiden, und um wenigstens im Interesse des Landes die Eisenbahnen im Betrieb zu erhalten, hat die Regierung am 29. December 1866 ein Decret erlassen, wodurch sie auf die Erhebung einer vor einigen Jahren eingeführten Abgabe von 10 Procent der Einnahme aus dem Personenverkehr verzichtet. Die Regierung hat ferner beschlossen, die bewilligten Subventionen vollständig auszubezahlen, und die Verschmelzung der verschiedenen Bahnen zu einigen grossen Eisenbahnnetzen thunlichst zu befördern. Ueberdies ist die Zeit zur Vollendung der im Bau begriffenen Bahnen bis auf 4 Jahre verlängert und die Regierung hat eine besondere Commission ernannt, um die finanzielle Lage der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften zu prüfen und Mittel anzugeben, wie denselben am besten wirksame Hülfe zu leisten sei.

Die ungünstigen Resultate der Spanischen Eisenbahnen erklären sich auch zum Theil aus den grossen baulichen Schwierigkeiten. So kommen z. B. zwischen Ricla und Calatayud auf einer 22½ Engl. Ml. langen Strecke der Madrid, Saragossa und Alicante-Bahn nicht weniger als 11 Tunnels von 3483 Yards Gesammtlänge vor. Die ganze Bahn von Madrid bis Saragossa enthält 26 Tunnels von 6434 Yards Gesammtlänge, ausserdem 1031 Brücken und Viaducte, worunter sich eine Menge grosser Brücken mit eisernem Oberbau, von bis zu 166 Fuss Spannweite, befinden. Auf der Manzanares und Cordova Zweigbahn desselben Eisenbahnnetzes kommt ebenfalls eine Section von grossen baulichen Schwierigkeiten vor, zwischen Venta de Cardenas und Vilches, wo die beiden Flüsse Guadiana und Guadalquivir überschritten werden und ausserdem auf einer Bahnstrecke von 18¾ Engl. Meilen Länge 10 Tunnels vorkommen, deren längster 1139 Yards lang ist. Eine Brücke auf dieser Bahnstrecke, die Guarrizas-Brücke genannt, hat eisernen Oberbau über 3 Oeffnungen, wovon die mittlere 173 Fuss, die beiden Seitenöffnungen je 133 Fuss weit sind. Die beiden Brücken über den Guadalquivir bei Menzibar und Alcolea bestehen jede aus 5 Oeffnungen mit eisernem Oberbau. Auf der Albacete und Carthagena Zweigbahn desselben Eisenbahnnetzes waren die baulichen Schwierigkeiten weniger bedeutend, indessen kommt auch dort, zwischen Agramon und Calasparra, eine schwierige Section vor, welche einen Tunnel, der Almadenes-Tunnel genannt, von 1173 Yards Länge enthält. Die bemerkenswertheste Brücke auf dieser Bahn ist die Brücke über die Segura, mit eisernem Oberbau über 2 Oeffnungen von je 166 Fuss Spannweite. (Nach dem Engineer.)

Technisches.

Schollwer's Patent-Schmier-Vorrichtung. Indem man seit einiger Zeit die Leistungsfähigkeit der Locomotiven durch Anwendung eines höheren Dampfdruckes mehr auszunutzen sucht, macht sich leider der Uebelstand bemerkbar, dass mit diesem höheren Druck die Reparaturen der Dampfschieber und Cylinderflächen häufiger und grösser werden. Es genügt daher die einmalige Schmierung dieser Flächen auf jeder Station nicht, denn bei einer Radumdrehung ist das Oel mit dem entweichenden Dampfe fortgeführt. Auch ist es irrig, wenn man glaubt, der Dampf und die mitgeführten Wassertheile wären fettig genug, um die Flächen während der Fahrt zu schmieren, denn der an den Wandungen des Schieberkastens und der Dampfcanäle befindliche, mit Fett getränkte Wasserstein giebt vom Gegentheil den besten Beweis.

Diese Uebelstände haben den Werkführer der Berlin-Hambruger Eisenbahn, Herrn Schollwer, veranlasst, eine Schmierung während der Bewegung der Maschine, im Gegensatz zu der Kessler'schen, zu ermitteln. Diese Schmiervorrichtung für Dampfschieber, mit welcher bei der Berlin-Hamburger Bahn seit ca. 18 Monaten mit dem günstigsten Erfolg Versuche angestellt wurden[1], ist vom Kgl. Preuss. Ministerium für Handel und Gewerbe auf Ansuchen des Erfinders unterm 6. Februar 1867 patentirt worden.

Die Vorrichtung besteht aus einem Apparate, ähnlich dem bisher üblichen Oelhahne für Locomotiven, nur mit dem Unterschiede, dass die Schieber und Cylinderflächen während der Bewegung der Maschine, also wenn der Dampf auf die Flächen wirkt, bei jeder Radumdrehung wirklich geölt werden.

Die Anbringung und Function des Apparats besteht in Folgendem. An dem vorderen Dampfcanal des Cylinders ist ein kleiner Hahn angebracht, von welchem ein ⅜" Rohr nach dem Apparat geleitet ist, durch welches derselbe thätig wird, indem durch den Dampf für die Rückwärtsbewegung des Kolbens der Kegel gehoben wird und beim Ausströmen des Dampfes durch Eigengewicht fällt. Bei jedem Spiel des Kegels werden die kleinen Oeffnungen, welche in gehobener Stellung desselben mit dem Oel in Berührung kommen, durch dieses gefüllt, welches in der unteren Stellung des Kegels der Nuth mitgetheilt, von dort vermittelst des eingedrehten Theiles des Kegels schliesslich durch ein Loch in den Schieberkasten gelangt.

Die Versuche haben beispielsweise an den von Borsig gelieferten Maschinen No. 1093, 1186 und 1593, welche früher oft der Schieber wegen nach wenigen Wochen wieder ausser Dienst gestellt werden mussten, während eines zehn- resp. neunmonatlichen ununterbrochenen Gebrauches ergeben, dass auf den Schiebern und Cylinderflächen von dem letzten Abrichten die feinen Feil- und Schabestriche noch sichtbar waren, also eine Abnutzung fast gar nicht stattgefunden hat und eine Reparatur der Flächen an diesen Maschinen seit April resp. Juni 1866 nicht erforderlich war. Während dieser Zeit sind an mehreren anderen Maschinen mit demselben günstigen Erfolge diese Apparate zur Anwendung gekommen.

Das Oelen geschieht gleichmässig und ist der Verbrauch bei $1/16$" grossen Zuführungs-Oeffnungen ca. ⅞ Loth pro Meile und kann dieser Verbrauch bei sich gut haltenden Flächen durch Verkleinerung der Löcher auf das Nothwendigste beschränkt werden. Auch wird ein häufiges Schmieren der Cylinder überflüssig, indem dasselbe durch den oelhaltigen Dampf aus dem Schieberkasten mit bewirkt wird. Da der Apparat gefüllt 13 Loth Oel aufnimmt, so reicht dasselbe für eine Reise von 14 Meilen aus.

Während die nur auf Oelersparniss hinzielenden Apparate, welche die Flächen während der Fahrt nicht ölen, bei einer starken Ab-

---

[1] Unterm 20. Septbr. 1867 ist Herrn Schollwer Seitens der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn folgendes Attest (gezeichnet Neuhaus) ertheilt worden:

„Der von dem Werkführer der hiesigen Locomotiv-Werkstatt Herrn Schollwer construirte, unterm 6. Februar d. J. patentirte Schmierapparat für die Schieber der Locomotiven ist hier seit etwa 18 Monaten bei Güter- und Schnellzug-Locomotiven versuchsweise angebracht worden und hat so günstige Resultate für die Erhaltung der Schieber und Schieberflächen ergeben, dass wir die von uns zu beschaffenden neuen Locomotiven mit demselben versehen lassen.

Der Vorzug dieses Schmierapparates vor dem bisher üblichen ist der, dass den durch den Dampfdruck schwer belasteten Schieberflächen bei jeder Radumdrehung Oel zugeführt wird, wodurch sich die Abnutzung der Schieberflächen auf das geringste Maass und dergestalt vermindert hat, dass nach einem acht- bis zehnmonatlichen Gebrauch der mit dem Apparate versehenen Locomotiven eine Abnutzung entweder gar nicht oder doch nur in sehr geringem Maasse erkennbar war.

Durch die Function des Apparats bleibt die Steuerung ruhig, während bei anderen bis jetzt hier versuchten Schmierapparaten, welche während der Fahrt den Schiebern nicht regelmässig Oel zuführen, dies Resultat nicht erreicht werden konnte. Der durch das regelmässige Oelen der Schieber ölhaltig gewordene Dampf wirkt auch noch vortheilhaft auf das Schmieren der Cylinder ein."

Auch A. Borsig hat Herrn Schollwer Auftrag auf Lieferung von 16 Stück jenes Schmierapparats ertheilt. Für eine Russische Bahn bestellte derselbe gleichzeitig 4 Stück dieser Schmierapparate, deren Lieferung Mitte Juli cr. erwartet wird.

nutzung häufiges Schadhaftwerden der Spiralfeder verursachen[2] und ganz besondere Aufmerksamkeit der Führer verlangen, hat Schollwer's Apparat nicht dergleichen Theile, welche viel Aufmerksamkeit und Reparatur bedürfen, und ist nur darauf zu halten, dass mit dem Oel keine Schmutztheile eingeführt werden.

Herr Schollwer liefert seinen Apparat, den er zum Versuche empfiehlt, pro Stück 18 Thlr. franco Berlin.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 29. Januar 1868. Mehrere, sich auf den Consum beschränkende Umsätze haben bei kleinen Preisveränderungen stattgefunden.

Kupfer. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $25^1/_2$—27 Thlr., Russisches 30—35 Thlr. per Ctr. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Banca-Zinn 33 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W.H. Marke $6^2/_3$—$6^3/_4$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen. M.N. Warrants 51 sh. $7^1/_2$ d., Gartsherrie 57 sh. Coltness I. 58 sh. Langloan I. 53 sh., sonstige Marken 52—54 sh. — Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung $45^1/_2$—47 Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 36 Sgr. loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 50 Sgr. per Ctr. frei hier.

Stabeisen. Gewalztes $2^2/_3$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen zum Verwalzen $47^1/_2$—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** nominell.

[2] Jeder Sachkenner wird zugeben, dass zwei unter starkem Druck auf einander reibende Flächen ohne Fett nicht lange normal bleiben können.

Eisenbahn-Kalender.

Ausgabe neuer Zinscoupons.

Werrabahn. Die neuen Couponsbogen zu den 5% Prioritäts-Obligationen sollen vom 15. Februar ab ausgegeben werden. cfr. off. Bekanntm. S. 55.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
11. Febr. zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Gussstahl-Achsen mit Rädern	55
11. „ zu Berlin	dieselbe	Tragfedern und Spiralfedern zu Güterwagen	56
14. „ zu Dorfen	Bayer. Staatsb.	Erdarbeiten auf XII Loos der München-Braunauer Bahn	—
15. „ zu Ratibor	Wilhelmsbahn	2 Lastzugmaschinen nebst Tender	56
15. „ zu Stettin	Telegr.-Direction	Morse-Rollen	—
20. „ zu Köln	Telegr.-Direction	Wachsdrähte und Wachsdrahtseiten	—
29. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Brückenwagen	55

Briefkasten.

Herrn v. S. in München u. Redaction der Zeitschrift für Capital und Rente in Gotha: 1 Exemplar unserer Uebersichtskarte am 29. d. M. an Sie abgesandt.

Herrn Blittersdorf in Richtenberg: Karte am 29. an Sie abgeschickt. Das Stations-Verzeichniss können Sie zum Preise von 20 Sgr. auf dieselbe Weise von uns beziehen.

Herrn Baumeister Skalweil in Prenzlau: Betrag erhalten, Karte am 30. an Sie abgeschickt.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach Aufhebung des Postzwanges für gemünztes Geld wird solches fortan auch auf diesseitiger Bahn zur Beförderung im Local-Verkehr nach Maassgabe der allgemeinen Vorschriften für den Transport von Frachtgütern angenommen.

Die Beförderung erfolgt:

1) nur in Fässern oder Kisten, fest und sicher verpackt, unter in der Fastage versenkt angebrachtem Siegel, von dem der Frachtbrief einen Abdruck erhalten muss;
2) stets als Eilgut **unter Ausschliessung der Werthsversicherung und unter der Bedingung, dass dasselbe nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation vom Empfänger sofort bei der Ausladung abgenommen wird.**

Nach erfolgter Ausladung hört jede Garantie für die Gesellschaft auf.

3) gegen Duplicat-Frachtbrief als Annahme-Quittung und gegen Verabfolgungsquittung des Empfängers.

Berlin, den 25. Januar 1868.

Die Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf Grund herabgelangten Erlasses des hoh. k. k. Handelsministeriums vom 31. December 1867 Z. 21053—1784 wird die Fahrordnung des gemischten Zuges Nr. I der Art abgeändert, dass dieser Zug vom **1. Februar l. J.** angefangen das ganze Jahr hindurch, nach dem Sommerfahrplane, von Aussig um 4 Uhr 30 Minuten früh abgehend, verkehren wird.

Teplitz, 19. Januar 1867. **Die Direction.**

Werra-Eisenbahn.

Nachdem am 2. Januar d. J. der letzte Zinscoupon (No. 20) zu den 5% Prioritäts-Obligationen der Werrabahn zahlbar geworden, sollen die neuen Couponsbogen ausgegeben werden.

Wir ersuchen die Inhaber solcher Obligationen, die Talons vom **15. Februar c.** ab an unsere Werrabahn-Buchhalterei allhier mit doppelten Designationen versehen, portofrei einzusenden. Ein- und Rücksendungen per Post erfolgen auf Gefahr und Kosten des Einsenders resp. Besitzers; Rücksendungen in Ermangelung entgegenstehender Vorschriften unter Declaration des Nominalwerthes der Coupons.

Designationsformulare sind von der Werrabahn-Buchhalterei und bei sämmtlichen Billetexpeditionen der Werrabahn unentgeltlich in Empfang zu nehmen.

Erfurt, den 22. Januar 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn.

Die Lieferung von 2 Centesimalbrückenwaagen von je 350 Centner Tragfähigkeit für die Stationen Salzungen und Oeslau der Werrabahn soll im Wege der Submission vergeben werden. Lieferungslustige wollen ihre Offerten frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung

„Offerte auf Brückenwaagen“

bis zum **Sonnabend den 29. Februar d. J. Vormittags 10 Uhr** an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird; später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Der ev. Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 21 März d. J.

Die Lieferungsbedingungen, von welchen **ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar den Offerten beigefügt sein muss,** sind auf unserem Secretariate einzusehen oder auch von da auf portofreie Requisition kostenfrei zu beziehen.

Erfurt, den 24. Januar 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

505 Stück Gussstahl-Achsen mit Rädern

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 11. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen mit Rädern"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. Januar 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

728 Stück Tragfedern und

1060 Stück Spiralfedern zu Güterwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 11. Februar d. J., Nachmittags 12½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagenfedern"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. Januar 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Wilhelmsbahn.

Für die diesseitige Verwaltung sind zwei Lastzugmaschinen incl. Tender erforderlich, welche im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden sollen.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven"

bis zum Termine

Sonnabend, den 15. Februar 1868, Vormittags 11½ Uhr

an die unterzeichnete Königliche Direction einreichen.

Die Lieferungs-Bedingungen, sowie die Zeichnungen der Maschinen können von unserem Central-Büreau gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 20. Januar 1868.

Königl. Direction der Wilhelms-Bahn.

Lieferung von Sublimat
für die Kyanisiranstalten der Grossherz. Badischen Staats-Eisenbahnen.

Mit Ermächtigung Grossh. Direction der Verkehrsanstalten beabsichtigen wir die Lieferung von **400 Centner** Sublimat (chemisch reines Doppelchlorquecksilber) im Soumissionswege in Lieferung zu vergeben. Die auf die Lieferung bezüglichen Bedingungen können bei der unterzeichneten Stelle erhoben werden, an welche auch die mit der Aufschrift „Sublimatlieferung" versehenen und versiegelten Angebote bis zum **3. Februar d. J. Vormittags 9 Uhr** zu richten sind.

Carlsruhe, 16. Januar 1868.

Grossherzogl. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Meisslinger.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Wir beabsichtigen 2 für den Betriebsdienst auf unseren Bahnstrecken nicht mehr verwendbare ungekuppelte Wöhlert'sche Schnellzugmaschinen excl. Tender zu verkaufen.

Offerten auf den Kauf dieser Maschinen sind **bis zum 15. Februar cr. Vormittags 11 Uhr in unserem Directorial-Gebäude Fürstenwallstrasse 16 hier** unter der Bezeichnung

„Offerte auf Maschinen"

an uns portofrei einzureichen.

Die beiden Maschinen, welche auf Bahnhof Wittenberge stehen, können durch Vermittelung des Herrn Maschinenmeisters Ruhl in Augenschein genommen werden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse 16, hier zur Einsicht offen, auch werden wir solche auf portofreie Anfragen den auf diesen Verkauf Reflectirenden übermitteln.

Magdeburg, 2. Januar 1868. **Directorium.**

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Wir beabsichtigen

6 Personen-Wagen I. und II. Classe und
5 Personen-Wagen III. Classe,

welche für den Betriebs-Dienst auf unseren Bahnstrecken nicht mehr verwendbar, und zum Theil bereits demontirt sind, zu verkaufen.

Offerten auf den Kauf dieser Wagen sind bis zum **2. März cr., Mittags 12 Uhr** in unserem Directions-Gebäude, Fürstenwallstrasse 16 hier, unter der Bezeichnung:

„Offerte auf ausrangirte Wagen"

an uns portofrei einzureichen.

Die Wagen, welche in unserem Bahnhofe zu Buckau aufgestellt sind, können durch Vermittelung des Herrn Maschinen-Meisters Focke in Halberstadt in Augenschein genommen werden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse 16 hier, zur Einsicht offen, auch werden wir solche auf portofreie Anfragen den auf diesen Verkauf Reflectirenden übermitteln.

Magdeburg, den 14. Januar 1868.

Directorium.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Für den Bedarf der Warschau-Wiener Eisenbahn soll die Lieferung von:

500 offenen Güterwagen mit hölzernem Aufsatzbords,
100 gedeckten Güterwagen,
10 vierrädrigen Personenwagen I. u. II. Classe,
8 dito dito III. Classe,
18 dito dito IV. Classe,
15 vierrädrigen Packwagen,

auf dem Wege öffentlicher Submission vergeben werden und werden auf portofreies Verlangen gedruckte Exemplare der speciellen Submissionsbedingungen und Zeichnungen der Wagen gegen Ersatz der Druckkosten Seitens der Direction verabfolgt.

Unternehmungslustige laden wir hiermit ein, ihre Offerten franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Wagen für die Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1868"

bis zum **5. Februar cr.** an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn einzusenden, in deren Bureau am genannten Tage die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten um 11 Uhr Vormittags im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Warschau, den 10. Januar 1868.

Die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die Lieferung von 12 zweifach gekuppelten Güterzuglocomotiven für die Warschau-Wiener Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden und werden auf portofreies Verlangen gedruckte Exemplare der speciellen Submissionsbedingungen über diese Lieferung gegen Ersatz der Druckkosten Seitens der Direction verabfolgt.

Unternehmungslustige laden wir hiermit ein, ihre Offerten franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven für die Warschau-Wiener Eisenbahn pro 1868"

bis zum **15. Februar cr.** an die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn einzusenden, in deren Bureau am genannten Tage die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten um 11 Uhr Vormittags im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Warschau, den 10 Januar 1868.

Die Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat December und im Jahre 1867.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. December 1867	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	—	—	—	—	—	—
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	37819	50595	92357 [1]	—	1184121	+203991
b. Elmsh.-Glückstadt	3549	3502	7053	+834	82414	+12734
a. Berg.-Märkische	—	—	550693	+58565	6010122	+481027
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	112291	+13537	1261085	+96432
Berlin-Anhaltische	65600	180800	266400	+1882	3462900	+187523
Berlin-Görlitz [2]	—	—	—	—	—	—
Berlin-Hamburg	69234	233882	336676	+14500	3430335	+112231
Berlin-Potsd.-Magdb.	62188	108986	171175	—32175	—	+167517
a. Berlin-Stettin-Starg.	49946	105186	244578	+30902	—	+167771
b. Stargard-Cösl.-Colb.	12383	21009	43934	—8187	—	—65259
c. Vorpomm. Zweigb.	21717	21067	61848	—3470	—	+9526
Breslau-Schweidn.-Fr.	26775	71238	124161	—9318	—	—33236
Hessische Nordbahn	18818	82632	101450	+18833	1189953	+40308
Klosterkrug-Schlesw.	1197	1479	2676	+36	35943	—1580
a. Köln-Mind. Hauptb.	85963	424718	909994	—29333	7666327	—8665
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	8549	31266	89727	—4251	554331	+8582
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	16404	100165	135753	+9441	1514543	+106635
d. Zusammen	110916	556149	1135474	—24143	9735201	+106552
Leipzig-Dresden	54512	191621	246133 [3]	—	2719066	+539816
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	38177	—478	525442	+27466
a. Magdeburg-Leipzig	30105	133652	169928	—23369	2095637	—156306
b. Halle-Casseler Zwgb [4]	—	—	47670	+17876	465249	+253921
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	24441	75212	99653	+1856	—	
b. Cöthen-Wegeleben u. Güsten-Stassfurt	6476	18489	25581	+158	—	+97085 (a.–c. zusammen)
c. Mgdb.-Wittenberge	9948	37971	51118	—2276	—	
Mecklenburgische E.	19836	31837	51673	+10603	557184	+14260
Neisse-Brieg	4300	7730	13980	—1025	—	—17848
Niederschles. Zweigb.	5553	10780	16833	—11352	—	—42371
a. Oberschles. Hauptb.	41651	343514	448575	—66087	5603203	+958906
b. „ Zweigb.	—	5782	9612	+407	108209	+9608
c. Breslau-Posen-Glog.	25400	82794	114423	—8242	1529137	—10190
d. Stargard-Posen	14590	62499	83929	+3531	1082392	+109291
Oppeln-Tarnowitz	2193	11071	16256	—2678	—	+14776
Ostpreuss. Südb., u. zw.						
a. Pillau-Königsberg	2092	11127	13292	—	—	—
b. Kgsb.-Rastenburg [5]	6134	8571	14780	—	—	—
Preuss. Ostbahn	191293	294453	638827	—11593	—	—
a. Rheinische	118000	284000	402000	+34169	5404745	+834602
b. Osterrath-Essen [6]	1980	20520	22500	+5510	238270	+177756
a. Rhein-Nahebahn	13950	46131	66171	—168	866804	+40907
b. Saarbrücker E.	18100	101342	142427	—2099	1793206	+126381
Thüringische	51135	164251	215386	+13015	2951639	+262452
Wilhelmsbahn	7366	67947	88643	+18007	—	+111937
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Crt. ℳ angegeben.						
Schleswigsche	39716	61415	101131	+16015	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E. [7]	3420	43968	47388	—	585434	+197888
Böhmische Westbahn	28469	152421	180890	+45095	1927508	+441448
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	—	—	—	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	51322	249036	300358 [8]	—	6197598	—
Graz-Köflach	2922	33129	36051	+3148	397400	+56836
Kais. Ferd. Nordbahn	241426	1582964	1824390	—74556	20112402	+ 3497333
Kais. Elisabethbahn.	107230	702949	811258	+116666	9022986	+ 1668931
Lemberg-Czernowitz	27795	95473	123268 [9]	—	1450527	—
Mohács-Fünfkirchen	1976	29179	31156	—5358	618255	—29667
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1149522	+338504	11215921	+ 3420382
b. Südöstl. Linie	—	—	1345571	+58467	13727748	+ 2315031
c. Wien-Neuszöny	—	—	139995	—9785	1593104	—189568
d. Zusammen	—	—	2635088	+387185	26536773	+ 5545845
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz	283167	1418454	1701621	—299199	23022974	—2811089
b. Italienisches Netz	955717	1022836	1978553	—290256	21123161	—631159
Süd-Nordd.-Verbindb.	20278	133005	153283	—	1809133	+660633
Theissbahn	67233	245733	312966	—59298	4367629	+204427
Turnau-Kralup-Prag	12712	57044	69756	+10413	676404	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	104321	483770	603862	+75121	—	—
Bayer. Staatsb.	280557	1053255	1362855	+45074	—	—
Frankfurt-Hanau	16764	27790	54085	+10481	577341	+32330
a. Hess. Ludwigsbahn	85447	193701	293603	+39057	3150313	+246159
b. Worms-Alzey	5106	4522	9628	—	97354	—
Homburger Eisenb.	10630	1665	12295	—	—	—
Nassauische E.	30784	60245	125138	+16837	1596013	+113561
a. Pfälz. Ludwigsb.	57936	205063	262999	+29988	2687272	+304384
b. „ Maximiliansb.	16020	54459	70479	+683	752926	+92961
c. Neust.-Dürkheim	2993	2680	5673	+695	65539	+3190
Taunusbahn [10]	32672	21757	55503	+8278	754392	+187093
Werrabahn	20294	89129	109423	—8468	1206946	+135834
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	24256	53903	105815	—	—	—
Schweizer Centralb.	157000	313000	470000	+ca. 1000	7140819	+ 209924
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	52015	138469	224724	—2631	—	—
Warschau-Bromberg	12816	31492	94698	—7631	—	—
Riga-Dünaburg	—	—	—	—	—	—

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	28648	44175	2846	75669	+489
Ost-Holstein	„	4807	4526	724	10057	+706
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	3039	1696	310	5045	+1088
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1325	198	63	1586	—

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27{,}_{95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Im December 1866 betrug die Einnahme für Personen und Güter 196 769 Thlr., für Militärtransporte aus dem Jahre 1866 133 000 Thlr., Sa. 329 769 Thlr.

[4] Die $9{,}_{31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[5] Die am 1. Novbr. 1867 eröffnete Strecke Bartenstein-Rastenburg, $6{,}_{0}$ Meilen lang, wird nur von einem Zuge in jeder Richtung täglich befahren.

[6] Eröffnet am 1. September 1866.

[7] Teplitz-Dux ($1{,}_{50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[8] Die Brutto-Einnahme im Monat December 1866 betrug 627 449 fl. 51 kr.

[9] Die Brutto-Einnahme im Monat December 1866 betrug 110 706 fl. 45 kr.

[10] Die Einnahme war:

1863 pro Decbr.	42 482 fl. 16 kr.	bis Ende Decbr.	637 125 fl.	26 kr.
1864 „ „	47 131 „ 12 „	„ „ „	718 034 „	4 „
1865 „ „	55 782 „ 11 „	„ „ „	768 728 „	29 „

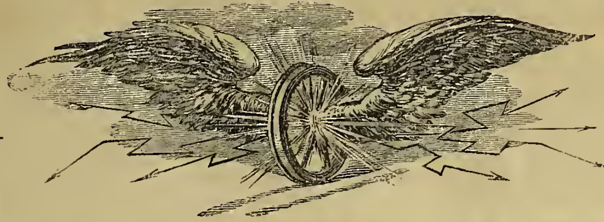
PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 6.

Erscheint
jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 7. Februar 1868. (Schluss der Nummer: 6. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Die Bestimmungen des Vereins-Güterreglements über die Beweislast der Eisenbahnen bei Schäden, welche aus der natürlichen Beschaffenheit der Frachtgegenstände hervorgegangen sind.

Bei der Redaction des Vereinsgüter-Reglements hat sich ein Widerspruch in die Bestimmungen der §§ 19 und 22 eingeschlichen, welcher in die Reglements sämmtlicher Bahnen und aller Verbände übergegangen ist und sich aus keinem derselben früher herausbringen lässt, als er aus jenem entfernt sein wird. Wir erlauben uns daher, indem wir hier auf denselben aufmerksam machen, der nächsten Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen anheimzustellen, den § 19 zu corrigiren und anders zu fassen.

Ueber die Beweislast in Entschädigungssachen bestimmt § 19:

> Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes ..... entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit, namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage und dergleichen oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Uns interessirt nur der Schaden aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes und für diesen Fall legt § 19 der transportirenden Bahn die Beweislast auf. § 22 setzt dagegen fest:

> sub No. 1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besondern Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Rost, Bruch, innern Verderb, aussergewöhnliche Leccage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht etc.
>
> sub 2—5 —
>
> sub 6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Diese Bestimmung befreit sonach die Eisenbahnen von der Beweislast.

In beiden Fällen der §§ 19 und 22 des V.-R. handelt es sich um Schaden oder Verlust, hervorgegangen aus der natürlichen Beschaffenheit des Transportgegenstandes. Allerdings weichen beide Bestimmungen in ihrer Fassung von einander ab, aber diese Abweichungen sind ohne Einfluss auf den Inhalt. Die Gegenstände, von denen beide handeln, sind dieselben und deshalb sind die Vorschriften über die Beweislast nicht mit einander vereinbar. Der § 19 spricht von Verlust und Beschädigung durch natürliche Beschaffenheit des Gutes, § 22 von Schaden, welcher aus der besondern Gefahr entstanden ist, welcher das Gut vermöge seiner eigenthümlichen besondern Beschaffenheit ausgesetzt ist. Wenn aber auch letztere Bestimmung die besondere Gefahr betont, ist hierin sein Inhalt, doch nicht von dem des § 22 verschieden. Man kann nicht zwischen besondern und nicht besondern Gefahren als einer Folge der Beschaffenheit unterscheiden. Der Ausdruck „besondere" correspondirt zwischen dem Ausdrucke „eigenthümliche" in den Worten „eigenthümliche natürliche Beschaffenheit." Der Gedanke ist nicht der, dass eine bestimmte Eigenschaft des Gutes dasselbe einer doppelten Gefahr aussetze, sondern der, dass das Gut, welches den allgemeinen Gefahren jedes Frachtstücks unterliege, zufolge besonderer, d. h. nicht allgemein vorkommender Eigenschaften noch besondern, d. h. nicht allen Gütern gemeinsamen Gefahren ausgesetzt sei. Es ist ferner auch gleichgültig, dass die Aufzählungen der Schadensarten, welche aus der Beschaffenheit der Güter entspringen, in den §§ 19 und 22 von einander abweichen, dass ausser innerem Verderb, welcher in beiden erwähnt ist, hier Schwinden, dort Rost, Bruch und Selbstentzündung fortgelassen sind und dass in dem einen sich „gewöhnliche", in dem andern „aussergewöhnliche Leccage" angegeben findet. Beide Paragraphen beanspruchen nicht, eine erschöpfende Aufzählung derartiger Fälle zu liefern und bekennen dies selbst durch Hinzufügung der Worte „und dergleichen" „u. s. w.".

Wie dieser Widerspruch in das Vereins-Güterreglement gekommen ist, liegt klar zu Tage. Der § 19 enthält die Bestimmung des Art. 395 des H.-G-B. nach seinem Wortlaute, Art. 424 die des Art. 404 alin. 1 No. 4 und alin. 2. In den gesetzlichen Vorschriften liegt indessen kein Widerspruch. Art. 395 enthält die Regel über die Beweislast. Art. 424 kehrt diese Regel unter einer Bedingung um, nämlich unter der Bedingung, dass von den Eisenbahn-Gesellschaften von den Begünstigungen, welche Art. 404 ihnen bezüglich der Einschränkung der Haftpflicht zugestanden hat, Gebrauch gemacht wird. Das Gesetz musste sonach beide Bestimmungen neben einander haben, die eine für den Fall, dass die Bedingung eintritt, die andere für den, dass sie nicht eintritt. Anders liegt es dagegen mit dem Vereinsreglement. Die

Vereinsverwaltungen haben von der Befugniss, die Haftpflicht zu beschränken, Gebrauch gemacht. Der Art. 395 des H.-G.-B. ist auf sie nicht mehr anwendbar und durfte in den § 19 des Vereinsreglements nicht mit übergehen.

Wir würden daher vorschlagen, den § 19 so zu fassen:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden ......, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (*vis major*) oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Ueber die Haftung der Eisenbahn für Verlust und Schaden, welcher aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes hervorgegangen ist, disponirt § 22. die Ablieferung etc."

Bayern's neues Eisenbahnnetz.

Die bereits vor einiger Zeit* von uns gebrachte Nachricht, dass man im Kgl. Bayerischen Handelsministerium mit der Ausarbeitung eines neu projectirten Eisenbahnetzes für Bayern beschäftigt sei, hat sich bestätigt. Am 28. Januar legte der Handelsminister Hr. v. Schlör (nach dessen Anordnungen die Arbeit vorgenommen wurde) den betreffenden Gesetzesentwurf der Kammer der Abgeordneten vor, welchen derselbe in einer fast $^3/_4$ Stunden dauernden Rede ungefähr in folgender Weise motivirte:

„Die Schwierigkeiten einer systematisch geordneten Vorlage über die Erweiterung der Bayerischen Eisenbahnen sind grossartige gewesen. Bei der ersten Zurhandnahme der Arbeit wurde klar, dass die Ausarbeitung eines Eisenbahnnetzes ohne ganz zuverlässige Anhaltspuncte bezüglich der in Frage stehenden Linien unmöglich sei. Die hiernach veranlassten technischen Erhebungen in der Zeit von Ende Mai bis 4. Novbr. vorigen Jahres haben sich auf eine Ausdehnung von 430 Stunden projectirter Bahnlinien, deren Ausführung auf ca. 209 Millionen Gulden veranschlagt worden ist, erstreckt. Bei der Masse Materials war es die Aufgabe der Regierung, jene Bahnen zu ermitteln, welche den grossen Verkehr im Lande zu bewältigen, den internationalen Verkehr auf den nationalen Linien festzuhalten, grosse Fehler und grosse Lücken in dem Eisenbahnnetze auszufüllen haben. Die im Gesetze projectirten Linien umfassen ca. 290 Stunden = 145 Deutsche Meilen, welche einen Aufwand von ca. 146 Millionen Gulden nöthig machen, von welch letzteren ein Betrag von 60 Millionen zunächst in Anwendung kommen soll. Bei der hohen zu postulirenden Summe ist die Frage am Platze, ob man nicht die weitere Entwickelung des Eisenbahnnetzes zweckmässiger der Privatindustrie überlassen sollte, allein das Bayerische Netz kann unmöglich die Zwischenlinien, welche einen grossen Theil des Verkehrs an sich ziehen, an Private überlassen, ohne sich selbst die Lebensluft abzuschneiden. Zudem erscheint es in Staaten mittlerer Grösse rathsam, dass der Staat auf das wichtigste Verkehrsmittel einen grossen und nachhaltigen Einfluss übt, ganz abgesehen davon, dass Privatunternehmungen die staatliche Zinsgarantie in Anspruch nehmen und so der Staat doch immer wieder in Mitleidenschaft gezogen wird. — Bei localen, provinziellen Interessen, deren Berechtigung unzweifelhaft ist, denen jedoch trotz der hohen Summe, die postulirt wird, noch nicht entsprochen werden kann, müssen Opfer von einzelnen Kreisen und Districten gebracht werden, und nur jene Zweigbahnen von localem Interesse haben eine Berechtigung auf Ausführung, für welche die betheiligten Kreise mindestens ebenso viel leisten als sie für eine Vicinalstrasse leisten müssten. Solche Unternehmungen sollen immerhin noch, da kleinere Bahnen stets mit ausserordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und die Privatindustrie sich nicht leicht diesen zuwendet, vom Staate unterstützt und die Mittel hierzu der von der Ostbahn-Gesellschaft an die Staatscasse abzuführenden jährlichen Rente sowie einem aliquoten Theil der Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen entnommen werden. Die Beziehungen zu den Bahnen von Privaten im Inlande und zu den Bahnen des Auslandes anlangend, so können bestimmte Vorschläge erst dann formulirt werden, wenn die Grundlagen, auf denen gebaut werden solle, gefunden sind."

A. Der Gesetzesentwurf selbst enthält folgende Artikel:

Artikel I. Zur Vervollständigung des Bayerischen Staats-Eisenbahnnetzes sollen folgende Linien zur Ausführung kommen:

1) Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth-Offingen.
2) Rosenheim-München.
3) Rosenheim-Mühldorf.
4) München-Buchloe-Memmingen-Grenze.
5) Peissenberg-Biessenhofen.
6) Weilheim-Partenkirchen-Grenze.
7) Biessenhofen-Füssen-Grenze.
8) Augsburg-Ingolstadt.
9) Landshut-Ingolstadt.
10) Mühldorf-Vilshofen.
11) Donauwörth-Treuchtlingen.
12) Nürnberg-Ansbach-Grenze.
13) Nürnberg-Bayreuth.
14) Oerlenbach-Neustadt-Grenze.
15) Gemünden-Burgsinn-Grenze nach Obersinn.
16) Aschaffenburg-Miltenberg.
17) Schweinfurt-Gemünden.
18) Verbindungsbahn zwischen der Nürnberg-Würzburger und Ansbacher Bahn in der Richtung gegen Marktbreit.
19) Verbindungsbahn zwischen der Bahn München-Buchloe und Augsburg-Buchloe über das Lechfeld.

Artikel II. Bahnverbindungen von localer Wichtigkeit sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Bahnplanie ohne Inanspruchnahme öffentlicher Fonds gesichert ist. — Zur Förderung solcher Vicinalbahnen soll aus den Ueberschüssen der Rente der Staatsbahnen und den Ertragsantheilen der Staatscasse an den Ueberschüssen der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen nach Erfüllung aller finanzgesetzlichen und budgetmässigen Bestimmungen der Vicinaleisenbahn-Baufonds gebildet werden, dessen Verwaltung der Eisenbahnbaudotations-Casse überwiesen wird. Aus diesem Fonds kann die Hälfte desjenigen Aufwandes entnommen werden, der für eine auf dem Wege der Gesetzgebung festgestellte Vicinalbahn nach Erfüllung der in Absatz 1 dieses Artikels aufgestellten Bedingung erforderlich ist.

Artikel III. Von den in Art. 1 aufgeführten Bahnen sollen die nachbenannten Linien zunächst zur Ausführung kommen, und wird der Bauaufwand für dieselben festgesetzt:

1) für die Eisenbahn von Regensburg im Donauthale bis Donauwörth auf den Betrag von 15 950 000 fl.;

2) für die Eisenbahn von Rosenheim über Kirchseeon nach München auf den Betrag von 5 500 000 fl.;

3) für die Eisenbahn von München nach Buchloe auf den Betrag von 7 200 000 fl.;

4) für die Eisenbahn von Mühldorf nach Vilshofen auf den Betrag von 9 500 000 fl.;

5) für die Eisenbahn von Nürnberg nach Bayreuth auf den Betrag von 15 730 000 fl.;

6) für die Eisenbahn von Gemünden durch das Sinnthal zum Anschluss an die Bahn von Schlüchtern nach Obersinn auf den Betrag von 3 422 000 fl.;

7) für die Eisenbahn von Aschaffenburg nach Miltenberg auf den Betrag von 3 570 000 fl.;

zusammen auf den Maximalbetrag von 60 872 000 fl.

Artikel IV. Für die Vervollständigung der bereits bestehenden Einrichtungen werden folgende Maximal-Credite eröffnet:

1) für die Erweiterung des Bahnhofes München und Herstellung einer Central-Werkstätte daselbst der Betrag von 2 783 000 fl.;

2) für den Ausbau der Holzkirchen-Miesbacher Bahn und deren Ausdehnung bis Schliersee der Betrag von 590 000 fl.;

3) für die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen dem Bahnhofe Unterpeissenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk am Peissenberg der Betrag von 200 000 fl.;

4) für Herstellung des Doppelgeleises zwischen Retzbach und Heigenbrücken auf der Würzburg-Aschaffenburger Bahn der Betrag von 1 412 280 fl.;

5) für die Anschaffung zweier Dampfboote und dreier Schleppschiffe zur Vermehrung des Materials der Bodensee-Dampfschifffahrt der Betrag von 2 400 000 fl.;

6) für die Bestreitung der durch die Projectirung der im Artikel I aufgeführten Bahnen erwachsenen Kosten im Betrag von 100 000 fl.; — daher im Gesammtbetrage zu 5 325 280 fl.

Artikel V. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in den Art. III und IV festgesetzten Bedarfes und nach Maassgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im Maximalbetrage von 66 197 280 fl. aufzunehmen. — Dieses Eisenbahnanlehen wird als eine Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856, die Eisenbahnbau-Dotation für die VII. Finanzperiode betr., vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Linie von Rosenheim bis an die Landesgrenze, dann der Linie von Lichtenfels gegen Coburg bis an die Landesgrenze betr.; vom 5. October 1863, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der Bayer. Staatseisenbahnen betr.; vom 10. Juli 1865, die Eisenbahnbau-Dotation für die 8. Finanzperiode betr.; endlich vom 22. März 1867, den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Kissingen betr., aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt, und es ist sich bezüglich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze zu richten.

Artikel VI. Die Ausgaben für Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten, falls die budgetmässige Dotation der Eisenbahnbau-Dotationscasse nicht ausreicht, sind durch Erhöhung des im Art. V gewährten Anlehens-Credits zu beschaffen. — Von der Zeit der Uebergabe der einzelnen Bauobjecte

* Siehe No. 10 Seite 126 u. No. 42 S. 578 des Jahrg. 1867.

an den Betrieb hat die Verzinsung der auf dieselben verwendeten Summen aus der Eisenbahnrente zu erfolgen.

B. Bauausführung

jener 7 Linien, welche nach Art. III zunächst zur Ausführung kommen sollen.

Bei der Auswahl derselben hat sich die Staatsregierung von der Erwägung leiten lassen: dass nur das, was in einem Zeitraume von 5—6 Jahren voraussichtlich ausgeführt werden kann und wofür die nötbigen Mittel voraussichtlich ohne übergrosse Opfer sich beschaffen lassen, zur sofortigen Ausführung ins Auge gefasst werden soll, während durch allzugrosse Vertheilung der Kräfte die Vollendung der einzelnen Bahnen verzögert und wirthschaftliche wie finanzielle Einbussen verursacht werden würden. Dabei soll nach Ansicht der Staatsregierung nicht ausgeschlossen sein, dass die in der Zwischenzeit etwa noch hervortretenden dringenden Bedürfnisse ihre Befriedigung erlangen dürfen, indem auch bis jetzt schon neben den allgemeinen Dotationsgesetzen Specialgesetze für solche Zwecke erlassen wurden. Im Uebrigen wurden bei der Bestimmung der Priorität folgende zwei Gesichtspuncte von der Staatsregierung als maassgebend betrachtet: einmal sollen die fühlbarsten Lücken im Bayerischen Bahnnetz ausgefüllt werden, und dann sollen jene Linien gleichmässig beachtet werden, welche geeignet sind, die grössten und empfindlichsten, zugleich auch kostspieligsten Schwierigkeiten an den schon bestehenden Bahnen zu beseitigen.

1) Donauthal-Bahn. Regensburg-Donauwörth. Die grösste Lücke im Bayerischen Bahnnetz hat nach Ansicht der Staatsregierung die Donauthalbahn auszufüllen, in commercieller wie in strategischer Beziehung. Als absolut dringend erscheint ihr jedoch nur die Strecke Regensburg-Donauwörth, nicht so die Strecke Donauwörth-Offingen, da die rein westliche Fortsetzung der Bahn ohnehin schon durch die Bahn von Donauwörth nach Nördlingen und von da durch die Württembergische Remsthalbahn gegeben ist, und eine Rentabilität der Strecke Donauwörth-Offingen erst dann in Aussicht steht, wenn auch die Linie Augsburg-Ingolstadt gebaut sein wird, da sonst ein grosser Theil des Ungarisch-Schweizerischen Verkehrs sich von der Bayerischen auf die Württembergischen Bahnen ziehen würde.

2) München-Rosenheim. Die bisherige Bahn zwischen München und Rosenheim macht für den Verkehr von Süden nach Norden einen erheblichen Umweg nötbig und ist auch für den Betrieb schwierig und kostspielig. Beiden Missständen, hauptsächlich dem theueren Betrieb über den gefährlichen Teufelsgraben, soll abgeholfen werden durch eine Linie, welche von Rosenheim ab mit Umgehung der Alpenvorberge sich gegen Carolinenfeld wendet, den Rottbach überschreitet, im Rinderbachthal bis Ostermünchen steigt, dort die unbedeutende Wasserscheide zwischen dem Rinderbach und der Attel durchschneidet, an dem Gehänge der Attel bis Grafing verbleibt und von da ab über Kirchseeon in gerader Richtung gegen den künftigen Bahnhof Haidhausen an der Braunauer Bahn sich wendet. Die Ersparniss an Bahnlänge beträgt 2½ Stunden gegen die bisherige Linie. — Da die Fortsetzung der Brennerlinie wegen des grossen Verkehrs ein Doppelgeleis erfordert und eine solche Neuanlage auf der alten Strecke ebenso kostspielig, als der schwere Betrieb beibehalten bleiben würde, so entschliesst man sich leichter eine ganz neue Linie zu bauen, zudem dieselbe schon früher bei Anlage der Bahn in Betracht gezogen wurde.

3) München-Buchloe. Eine weitere Abkürzung, welche dem Verkehr zwischen München und Lindau zu Gute kommen soll, wird durch eine Bahn von München nach Buchloe bezweckt, deren Fortsetzung nach Memmingen an die Grenze später einen neuen Anschluss an die Württemberg. Allgäubahn (bei Ferthofen) zur Folge haben würde. Diese Linie erschien der Staatsregierung zur Erreichung des erwähnten Zweckes vorerst sich besser zu empfehlen, als die Fortsetzung der Bahn von Peissenberg nach Biessenhofen, da die Schwierigkeiten, welche die Terrainverhältnisse dem Bahnbau hier entgegenstellen, letztere Linie zu einer der theuersten machen, während die Linie München-Buchloe, von Pasing abzweigend, bei Wildenroth die Amper überschreitend, über Türkenfeld den Lech erreichend und gerade über Illing in die Augsburg-Lindauer Bahn mündend, für den Bau wie für den Betrieb sehr günstige Bodenverhältnisse aufweist. Wegen des theueren Betriebes auf der Peissenberg-Biessenhofener Linie würde ferner voraussichtlich der grosse Verkehr doch nach wie vor im finanziellen Interesse über Augsburg geleitet werden müssen. Dies würde sich erst dann ändern, wenn ein Anschluss von Penzberg oder Weilheim aus über Partenkirchen und Mittenwald nach der Tyroler Grenze zu erlangen wäre; dann würde dieser Linie der Verkehr zwischen Italien und der Schweiz nebst dem Oberrhein zufallen.

4) Mühldorf-Vilshofen. Den vielfach ausgesprochenen Wünschen des Kreises Niederbayern, in das Bayerische Bahnnetz besser eingeflochten zu werden, soll vorerst theilweise wenigstens durch den Bau der Linie Mühldorf-Eggenfelden-Pfarrkirchen-Vilshofen entsprochen werden, welche die Bestimmung hat, in der Fortsetzung von Mühldorf nach Rosenheim die Donau in die nächste Verbindung mit Italien zu bringen und die dadurch einen mehr als blos localen Character erhält. Andere Bahnen in Niederbayern auszuführen, hält die Staatsregierung zur Zeit für nicht gerechtfertigt wegen der dadurch zu besorgenden erheblichen Schwierigkeiten, die sich für die Ostbahn-Gesellschaft und den an deren Gedeihen betheiligten Staat ergeben würden.

5) Nürnberg-Bayreuth. Was die directe Verbindung von Nürnberg mit Bayreuth anbelangt, so hat sich die Staatsregierung für die Richtung von Hersbruck über Velden, Pegnitz und Schnabelwaid entschieden, theils wegen der grösseren Schwierigkeiten im Bau und Betrieb, welche die 3 anderen hier in Frage kommenden Linien: Forchheim-Bayreuth oder Erlangen-Bayreuth oder Nürnberg-Gräfenberg-Bayreuth bieten würden, theils wegen der sehr langen Bauzeit, welche namentlich die letztgenannte Linie erfordern würde.

6) Gemünden-Grenze-Obersinn. Die Bahn von Gemünden durch das Sinntbal, zum Anschluss an die Bahn von Fulda nach Hanau, über deren Herstellung schon langwierige Unterhandlungen mit der vormaligen Kurhessischen Regierung geführt worden waren (die am 20. März 1866 zum Abschluss kamen) und bezüglich deren zur Feststellung des Anschlusspunctes (Elm) von der Preussischen Regierung seitdem die nöthigen Einleitungen getroffen worden sind, wird voraussichtlich den Verkehr mit Bremen und Hamburg wesentlich erleichtern und sogar einen Transitverkehr nach dem Südwesten Deutschlands auf die Bayerischen Bahnen leiten, der ihnen sonst nie gewonnen werden würde. Das Sinnthal, das für diese Bahn benutzt werden soll, bietet im Allgemeinen ziemlich günstige Bodenverhältnisse.

7) Aschaffenburg-Miltenberg. Die Bahn von Aschaffenburg durch's Mainthal nach Miltenberg entspricht einem vielfach geäusserten Wunsche der dortigen Bevölkerung, welcher um so lauter sich kundgiebt, seitdem Baden seine Bahnbauten in der Richtung von Heidelberg auf Würzburg und Wertheim in Angriff genommen hat. Da aber diese Bahn benutzt werden könnte, um den Verkehr vom Mittelrhein nach der Schweiz und Süddeutschland von den Bayerischen Bahnen abzulenken, so fand sich die Staatsregierung vor die Alternative gestellt, entweder die Bahn zu verweigern oder den Bau selbst in die Hand zu nehmen. Ersteres würde sich bei der Bedeutung der Linie für den internationalen, hauptsächlich für den Transitverkehr nicht rechtfertigen lassen, zumal da am Ende eine gänzliche Umgehung Bayerns in jener Richtung möglich wäre. Sie entschied sich darum für die zweite Alternative, will jedoch vorerst nur bis Miltenberg bauen, da über einen Anschluss bei Wertheim oder sonst wo zur Zeit mit der Badischen Regierung noch keinerlei Verhandlung gepflogen ist.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Der „St.-Anz." vom 21. v. M. publicirt die vom 13. Januar 1868 datirende Bestätigungsurkunde, betreffend den auf Grund der in der Generalversammlung der Actionäre vom 21. Novbr. 1867 gefassten Beschlüsse abgefassten 1. und 2. Nachtrag zu dem unterm 18. Mai 1867 Allerh. bestätigten Statut der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Erster Nachtrag zum Statut der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

1) Im § 8 sind an Stelle des Passus 1. c. folgende Worte zu setzen: „c) die Bestätigung der Wahl des obersten administrativen und des obersten technischen Directionsmitgliedes, wie auch des Ober-Betriebs-Inspectors, welche beide Letztere die formelle Qualification zum Bau-Inspector besitzen müssen, sowie endlich die Genehmigung der der Direction und dem Ober-Betriebs-Inspector zu ertheilenden Geschäfts-Instruction. Auch die Qualification des die Bauausführung leitenden Ingenieurs unterliegt der Prüfung des Handelsministers." 2) Im § 9 ist als Schluss des Paragraphen hinzuzufügen: „sowie 4) durch die Direction." 3) Im § 33 Alinea 2 ist an Stelle der Worte „vom Syndicus der Gesellschaft" zu setzen „vom juristischen Directionsmitgliede." 4) Im § 37 sub d. ist an Stelle der Worte „des Syndicus" zu setzen „des juristischen Directionsmitgliedes." 5) Im Abschnitt IV des Statutes ist hinter der Ueberschrift „Von den Repräsentanten und Beamten der Gesellschaft" zu streichen „A. Verwaltungsrath." 6) § 39 ist in folgender Weise zu fassen: Zweck. „Der Verwaltungsrath und die Direction bilden den Vorstand der Gesellschaft; sie repräsentiren und vertreten die Gesellschaft in ihren inneren und äusseren Rechten, soweit das nicht aus-

drücklich der Generalversammlung vorbehalten ist." 7) Nach § 39 ist die Ueberschrift einzuschalten: „A. Verwaltungsrath." 8) Als § 40 sind die beiden letzten Alinea des bisherigen § 39 mit der Ueberschrift „Umfang, Sitz", 9) als § 41 der bisherige § 40, 10) als § 42 der bisherige § 41 anzusehen. 11) Als § 43 gelten die fünf ersten Alinea des bisherigen § 42, dagegen ist Alinea 6 zu streichen und an Stelle derselben zu setzen: „Gelangen Vorlagen der Direction zur Beschlussfassung, bei deren Berathung in der Directionssitzung ein Mitglied des Verwaltungsrathes als Stellvertreter betheiligt gewesen ist, so muss dasselbe sich in diesen Sachen der Abstimmung enthalten. Ueber die Beschlüsse des Verwaltungsrathes wird ein Protocoll geführt." 12) Der bisherige § 43 ist zu streichen und an dessen Stelle zu setzen als § 44: „Der Verwaltungsrath ist ein Organ der Actionäre, durch welches diese möglichst genaue Kenntniss vom gesammten Betriebe der Angelegenheiten der Gesellschaft nehmen, und in den Generalversammlungen die ihnen nöthig scheinenden Aufschlüsse erlangen können. Der Verwaltungsrath kann deshalb auch von der Direction jeder Zeit Bericht über ihre Thätigkeit im Allgemeinen und über specielle Fragen insbesondere erfordern. Zur Berathung und Beschlussnahme des Verwaltungsrathes gehören insbesondere: 1) die Bestimmung der Einzahlungen auf die Actien (§ 16), Ausfertigung der Actien, Dividendenscheine, Coupons und Talons; 2) die Wahl der Directionsmitglieder, Feststellung der mit denselben abzuschliessenden Verträge, und der ihnen zu ertheilenden Instructionen; 3) die Anlage eines zweiten Bahngeleises, sowie alle im § 31 unter 1 bis 8 genannten, demnächst noch zum Beschlusse der Generalversammlung zu bringenden Gegenstände; 4) die Feststellung der Inventur und Bilanz; 5) die Bestimmung über die Höhe der jährlichen Dividende; 6) die Normirung der Procentsätze, welche aus der Betriebscasse zum Erneuerungsfonds zu zahlen sind (§ 7); 7) die Genehmigung der Tarife für die Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung; 8) die Feststellung des von der Direction alljährlich vorzulegenden Einnahme- und Ausgabe-Etats; 8) die Genehmigung der Verträge, welche Behufs der Unterhaltung und zum Betriebe der Eisenbahn abgeschlossen werden, sofern deren Objecte die Summe von 10 000 Thalern übersteigen, sowie die Genehmigung des Verkaufs von Materialien, Maschinen und anderer zum Betriebe nicht mehr erforderlichen abgängigen oder durch denselben erzeugten Gegenstände, wenn der Verkaufswerth mehr als 10 000 Thaler ausmacht; 10) die Bewilligung von Remunerationen oder Tantièmen an die Mitglieder der Direction. Alle Erklärungen, Urkunden, Verhandlungen und Verträge, die der Verwaltungsrath Namens der Gesellschaft ausstellt resp. vollzieht, sind verbindlich für die Gesellschaft, wenn sie von dem Vorsitzenden oder dessen Setllvertreter und mindestens noch zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes unterschrieben sind. 13) Der bisherige § 44 ist als § 45 mit der Abänderung zu bezeichnen, dass die in diesem Paragraph ausgesprochene Bezugnahme auf § 43 in § 44 verändert werden muss. 14) Der bisherige § 45 ist als § 46 zu bezeichnen. 15) Der bisherige § 46 ist als § 47 zu bezeichnen. 16) Der bisherige § 47 ist als § 48 zu bezeichnen mit der Abänderung, dass die in diesem Paragraph erfolgte Bezugnahme auf § 40 in § 41 umzuändern ist. 17) Der bisherige § 48 ist als § 49 zu bezeichnen. 18) Nach § 49 ist als Ueberschrift einzuschalten: B. die Direction; 19) Dem folgenden § 50 ist folgende Fassung zu geben: Umfang, Zweck. Die Leitung sämmtlicher Angelegenheiten der Gesellschaft, soweit sie nicht nach Maassgabe des Statuts der Generalversammlung und dem Verwaltungsrathe vorbehalten sind, ist einer collegialisch organisirten Eisenbahn-Direction übertragen, die aus drei ordentlichen Mitgliedern, einem administrativen, einem technischen und einem juristischen, sowie aus drei stellvertretenden Mitgliedern besteht, welche drei letzteren aus und von dem Verwaltungsrathe alljährlich und zwar jedesmal unmittelbar in der auf die ordentliche Generalversammlung zunächst folgenden Verwaltungsraths-Sitzung gewählt werden. Die Wahl des administrativen wie des technischen Directionsmitgliedes bedarf der Bestätigung der Kgl. Staatsregierung (§ 8 c). Das juristische Directionsmitglied muss aus der Zahl der zum Richterstande qualificirten Personen gewählt werden. Die stellvertretenden Directoren können von dem Vorsitzenden der Direction oder seinem Stellvertreter in Fällen längerer Abwesenheit oder Krankheit eines oder mehrerer ordentlichen Mitglieder der Direction zur Wahrnehmung der Directionsgeschäfte einberufen werden. Die Direction bringt ihre eigenen, sowie die Beschlüsse des Verwaltungsrathes in Ausführung, ernennt und entlässt die Beamten. Sie verwaltet die eingehenden Bahn- und Transportgelder, sowie alle sonstigen Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft nach Maassgabe der vom Verwaltungsrathe genehmigten Etats und der Cassen- und Geschäfts-Instruction, bewirkt die vollständige Erbauung der Bahn nach dem genehmigten Bauplane, sowie deren Unterhaltung, desgleichen die Aufführung, Anschaffung und Unterhaltung der erforderlichen Gebäude, Materialien und Transportmittel, schliesst alle im Interesse der Gesellschaft erforderlichen Kauf-, Verkauf-, Tausch-, Pacht-, Mieths-, Engagements- und sonstigen Verträge, so weit dieselben Objecte bis zu 10 000 Thalern umfassen, Namens der Gesellschaft definitiv ab und unterbreitet derartige Verträge, welche über diese Summe hinausgehen, dem Verwaltungsrathe zur Genehmigung. Nach aussen repräsentirt die Direction die Gesellschaft in allen Verhältnissen auf das Vollständigste mit allen Befugnissen und Verpflichtungen, welche die Gesetze dem Vorstande einer Actiengesellschaft beilegen (Art. 227—241 des Handelsgesetzbuchs). Insbesondere ist die Direction legitimirt, die Gesellschaft in allen gerichtlichen Handlungen zu vertreten, Eintragungen jeder Art in die Hypothekenbücher und Löschungen in denselben zu bewilligen, Wiederveräusserungen vorzunehmen, Vergleiche zu schliessen und Streitigkeiten schiedsrichterlicher Entscheidung zu unterwerfen. Auch kann der Direction durch besondere vom Verwaltungsrathe zu ertheilende General- oder Specialvollmacht die selbstständige Ausübung der nach § 44 dem Verwaltungsrathe obliegenden Verpflichtungen oder zustehenden Befugnisse ganz oder theilweise übertragen werden. Zur Ausübung aller der Direction ertheilten Befugnisse bedarf dieselbe gegen dritte Personen und Behörden keiner weiteren Legitimation als eines von dem Verwaltungsrathe ausgestellten Attestes über die Personen ihrer jedesmaligen Mitglieder. 20) Nach dem § 50 die Ueberschrift: C. Revisoren folgen zu lassen. 21) Als § 51 den bisherigen § 49. 22) Als § 52 den bisherigen § 50 einzuschalten. 23) Die bisherige Ueberschrift: C. Beamte der Gesellschaft, sowie die bisherigen §§ 51 und 52 zu streichen und an Stelle der bisherigen Ueberschrift C. zu setzen: „D. Sonstige Bestimmungen." 24) Im § 55 ist die in Alinea 1 befindliche Bezugnahme auf § 39 in § 40, die in Alinea 2 dieses Paragraphen befindliche Bezugnahme auf § 46 in § 47 und die in Alinea 3 befindliche Bezugnahme auf § 40 in § 41 zu verändern.

Zweiter Nachtrag zum Statut der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

§ 1. Der Gesellschaftsfonds wird um die Summe von 1 250 000 Thlr. Pr. C. vermehrt, die verwendet werden sollen: 1) in Höhe von 850 000 Thlrn. zur Herstellung des vollständigen betriebsfähigen Zustandes der Berlin-Görlitzer Eisenbahn; 2) in Höhe von 400 000 Thlrn. zur Beschaffung der Betriebsmittel, welche durch die Bewältigung der vermittelst der Schlesischen Gebirgsbahn zugeführten Kohlen- und Massentransporte über den ursprünglich festgestellten Bestand hinaus nothwendig werden.

§ 2. Die im § 1 erwähnte Bedarfssumme von 1 250 000 Thlrn. wird durch Creirung von fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen aufgebracht. Die Bedingungen, unter denen die Creirung und Emission, sowie Verzinsung und Amortisation dieser Obligationen erfolgt, werden durch ein besonderes Allerh. Privilegium festgesetzt.

Das betreffende Königliche Privilegium datirt ebenfalls vom 13. Januar 1868 und wird gleichzeitig mit den vorangehenden Statutnachträgen publicirt. Dasselbe gestattet Behufs Herstellung des vollständigen betriebsfähigen Zustandes der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Ausgabe von 5% Prioritäts-Obligationen im Betrage von 1 250 000 Thlr. in 12 500 Appoints von 100 Thlr. von No. 1 bis 12 500. Die Zinsen werden halbjährlich am 2. Januar und am 1. Juli jeden Jahres in Berlin und Görlitz gezahlt, verfallen jedoch zum Vortheil der Gesellschaft, wenn deren Erhebung innerhalb vier Jahre, von dem in dem betreffenden Coupon bezeichneten Zahlungstage an, nicht erfolgt ist. Die Obligationen unterliegen der Amortisation, wozu alljährlich, vom Jahre 1869 ab, 6250 Thlr. unter Zuschlag der durch die eingelösten Obligationen ersparten Zinsen verwendet werden. Die Zurückzahlung der zur Amortisation ausgeloosten Obligationen erfolgt am ersten Juli jeden Jahres, zuerst im Jahre 1870.

* **Concessionsurkunde für den Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn von Lägerdorf nach Itzehoe.** Den Fabricanten O. F. Alsen & Sohn in Itzehoe ist auf ihr Ansuchen zum Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn von Lägerdorf nach Itzehoe unterm 4. Januar 1868 die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden. Die gewährte Erlaubniss zur Benutzung der Itzehoe-Elmshorner Chaussee und zwar des Materialbanquets derselben von dem Puncte ab, wo nördlich von Nordoe der für die Eisenbahn herzustellende Damm auf die gedachte Chaussee trifft, bis zum Delfthore von Itzehoe ist eine nach dem Ermessen der Chausseeverwaltung jederzeit widerrufliche. Die Eisenbahn ist in ihrer ganzen Länge innerhalb Jahresfrist, vom Tage der Concession an gerechnet, zu vollenden und hat die Legung der Schienen auf der Chaussee solchergestalt zu erfolgen, dass die Bewegung des Strassenverkehrs über die Bahn durch dieselbe in keiner Weise beeinträchtigt wird. Den Unternehmern der Eisenbahn steht gegen die Benutzung des Raumes auf der Chaussee zwischen den Schienen, welchen dieselben ordnungsmässig im bisherigen Stande zu erhalten haben, ein Widerspruchsrecht nicht zu, auch haben sie beim Eingehen der Bahn unter Wegnahme der Schienen den früheren Zustand der Chaussee vollständig wieder herzustellen, und für die Benutzung der Chaussee und an Chausseegeld alljährlich eine noch näher zu vereinbarende Aversionalsumme an die Staatscasse zu zahlen. Den Unternehmern steht gegen den Anschluss von Zweigbahnen ein Widerspruchsrecht nicht zu; auch sind dieselben verpflichtet, die Mitbenutzung ihrer Bahn Anderen gegen eine Entrichtung einer Vergütung zu gestatten, sowie den Transport fremder Güter zu übernehmen.

Projecte und Bau.

Preussen. Aus der Rede des Herrn Handelsministers Grafen Itzenplitz, welche derselbe am 29. v. M. in dem Herrenhause gelegentlich der Debatte über den Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 40 Millionen Thalern zur Deckung von Vorschüssen für Eisenbahn-Anlagen, hielt, (vollständig abgedruckt im Preuss. St.-Anz. No. 26 vom 30. Januar) heben wir hervor, dass neben den nunmehr von beiden Häusern für den Bau von Staatsbahnen verwilligten 40 Millionen Thalern gegenwärtig in Preussen circa 26 Gesellschaftsbahnen mit einem Capital von zusammen 194 Millionen Thalern gebaut werden.

Was die Bahn Göttingen-Arenshausen anlangt, woran das Abgeordnetenhaus das Vincke'sche Amendement angeknüpft hat, dass solche über Münden nach Cassel statt über Grossalmerode geführt werden soll, so hielt der Herr Minister alles aufrecht, was er über die Verpflichtung der Magdeb.-Leipziger Eisenb.-Ges., diese Bahn

zu bauen, im Abgeordnetenhause gesagt hatte, bemerkte jedoch, dass er an der Thatsache, dass ungeachtet aller dieser Gründe das Abgeordnetenhaus das Amendement mit einer sehr grossen Majorität angenommen habe, nichts zu ändern vermöge. Die höchsten Militärstellen: der Kriegsminister und der Generalstab hätten gegen die Bahn über Münden nach Cassel unter gewissen Voraussetzungen, die zu erreichen seien, keine Einwendungen. Es sei nicht die Absicht, dass die Bahn in Münden in die jetzt schon bestehende Bahn einmünden solle, es müsse vielmehr noch eine Bahn bis Cassel daneben gelegt werden, sonst würde ein Nachtheil für den Verkehr entstehen. Es handele sich also nicht um einen Anknüpfungspunct bei Münden, sondern um eine Fortsetzung der Bahn von Münden nach Cassel neben der jetzigen. Die von der Regierung proponirte und mit fester Consequenz vertheidigte Bahn über Almerode, wo sich grosse Thonlager fänden, weshalb eine gute Verbindung von Almerode nach Cassel zu wünschen sei, würde allerdings theuer werden, und könne auch vielleicht den Interessen von Almerode dadurch später geholfen werden, dass man ihm eine secundäre Bahn von Almerode nach Cassel zu verschaffen suche.

Hinsichtlich der Bahn von Schneidemühl nach Dirschau führt der Herr Minister aus, dass solche zur Culturentwickelung des Landes durchaus nothwendig sei, sie fülle eine grosse Lücke aus, sie empfehle sich aus allgemein national-öconomischen Rücksichten und gebe endlich zugleich die Wahrscheinlichkeit, dass dann von Conitz nach Wangerin eine Gesellschaft baue. Es gebe noch verschiedene andere, sehr berechtigte Wünsche nach verschiedenen anderen Eisenbahnen, wie die Bahn von Insterburg nach Memel; aber Alles auf einmal könne nicht gebaut werden. Vorläufig sei die Hauptsache, dass die Hauptadern eröffnet würden, die Blüthe des Landes werde die Folge davon sein.

⊙ **Hamburg-Bremen-Osnabrück.** In der Bürgerschaftssitzung zu Hamburg am 29. Januar wurde die Ratification des vom Senate mit der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages über den Bau der Hamburg-Bremen-Osnabrücker Eisenbahn und die von der Finanzdeputation abzuschliessende Anleihe von 9½ Mill. Thlrn. zur Beschaffung der von Hamburg zu leistenden Beiträge zu den Kosten des Baues genehmigt. Mit dieser Eisenbahn ist auch die Ueberbrückung der beiden Elbarme bei Hamburg und bei Harburg verbunden, über welche früher zwischen dem Senate und der Hannoverschen Regierung lange resultatlos verhandelt worden, und deren Fehlen den Verkehr zwischen dem rechten und linken Ufer der Unterelbe und damit zwischen dem Osten und Westen des nördlichen Deutschlands ungemein erschwert hat.

*Oberschlesische Eisenbahn. (Aus der Denkschrift für die Generalversammlung; aus den Motiven zum Gesetzentwurf.) Eine von den Gesellschaftsvorständen der Oberschlesischen Eisenbahn als Vorlage für die am 5. d. M. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre veröffentlichte Denkschrift, betreffend die Erweiterung des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens durch den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Posen nach Thorn mit einer Zweigbahn nach Bromberg weist nach, wie die Herstellung einer directen Schienenverbindung von Posen über Gnesen nach Bromberg zu den schon in der Generalversammlung vom 25. August 1856 von der Oberschlesischen Eisenbahgesellschaft in Aussicht genommenen Projecten gehört. Das zufolge der ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes im Allgemeinen zurückgelegte, im Jahre 1862 aber wieder aufgenommene Project konnte bis jetzt nicht realisirt werden, weil die von den Gesellschaftsvorständen als unerlässlich erachtete Bedingung einer Mitgarantie des Staates für die Zinsen des Anlagecapitals bisher von der Staatsregierung nicht zugesichert werden konnte.

Erst nachdem die Gegenbestrebungen anderer Privatunternehmer, die in Rede stehende Bahn ohne Zinsgarantie des Staates mit Hülfe ausländischer Capitalien ins Leben zu rufen, als gescheitert angesehen werden durften und der Bau der Märkisch-Posener wie der Thorn-Insterburger Linien in Aussicht stand, als deren naturgemässes Zwischenglied die Posen-Thorner Strecke sich darstellt, erachteten die Gesellschaftsvorstände es an der Zeit, das lange schon ins Auge gefasste Ziel mit Nachdruck zu verfolgen und bei der Staatsregierung wegen der Concessionsertheilung für die Posen-Thorn-Bromberger Bahn bestimmte Anträge zu formiren.

Ueber die Bedeutung der projectirten Bahn sagt die Denkschrift:

„Die schon durch den Bau der Breslau-Posener Bahn begründeten, durch die Erwerbung der Stargard-Posener Bahn weiter ausgebildeten und in den letzten Jahren erfolgreich gepflegten Beziehungen Oberschlesiens zu den östlichen Nachbarprovinzen Posen und Preussen (welcher Verkehr von Anfang an die Lebensader der Oberschlesischen Eisenbahn bildete) erfordern einen kräftigen Rückhalt und eine nur durch Abkürzung des bisherigen Verkehrsweges zu erzielende Verstärkung der gegenseitigen Beziehungen. Schon jetzt wird die natürliche Aufgabe, die Erzeugnisse Oberschlesiens, Steinkohle, Kalk und Eisen in die Ostprovinzen zu verbreiten, durch den Umweg, welchen diese Transporte über Kreuz zurückzulegen haben, wesentlich erschwert. Sie kann der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft aber vollends entwunden werden, wenn es den Polnischen Nachbarbahnen immer mehr gelingen sollte, durch den Vorsprung ihrer kürzeren Route jene Transporte theilweise über Skierniewice und Alexandrowo zu ziehen. Selbst der Galizische Verkehr nach Ostpreussen, der sich auf der diesseitigen Linie bewegt, kann durch jene Polnische Route stark beeinflusst werden. Die projectirte Bahn von Posen nach Thorn und resp. Bromberg gewährt der Oberschlesischen Route gegen die jetzige Entfernung eine Abkürzung von 18,8 Meilen, und wenn auch nicht von allen Puncten aus eine gleiche Entfernung mit der Polnischen Route erzielt wird, so dürfte doch in Beziehung auf die wichtigsten Artikel das natürliche Uebergewicht der directen inländischen Transportroute im Gebiete einer und derselben Verwaltung zur Geltung kommen.

„Als besonders wichtiges Moment für die Beurtheilung der Rentabilität der projectirten Bahn verdient noch hervorgehoben zu werden, dass inzwischen die Märkisch-Posener Bahn in Bauangriff genommen und die Ausführung der Thorn-Insterburger Linie durch den Staat nunmehr sichergestellt ist. Hierdurch wird die Posen-Thorner Strecke zum Mittelglied einer grossen internationalen Transitroute, für welche die Elemente einer ausgiebigen Verkehrsentwickelung vorhanden sind. Auch für den internen Verkehr ist eine genügende Grundlage gegeben, indem die Bahn den fruchtbaren Landstrich Cujaviens durchschneidet und im Anschluss an die Breslau-Posener Bahn den Austausch der Erzeugnisse dreier benachbarter Provinzen zu vermitteln bestimmt ist."

Indem wir uns vorbehalten, demnächst den zwischen der Staatsregierung und der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 30. November 1867 abgeschlossenen Vertrag mitzutheilen, bemerken wir, dass nach der Denkschrift die Baulänge der Bahn, einschliesslich der Zweigbahn von einem noch näher zu bestimmenden, aber nicht südlicher als Pakosz belegenen Puncte nach Bromberg, etwa 25½ Meilen beträgt. Das Baucapital ist, einschliesslich der Kosten für fortificatorische Anlagen, welche durch die Einführung der Bahn in die Festungen Posen und Thorn erforderlich werden, auf 13 Millionen Thaler angenommen und soll durch Emission von Prioritäts-Obligationen, die mit 4½ % zu verzinsen und aus den Ueberschüssen des Reinertrages über 4½ % bis zur Höhe eines halben Procents des Anlagecapitals zu amortisiren sind, beschafft werden. Für die Zinsen übernimmt rücksichtlich des ersten halben Procents die Gesellschaft selbst und für die weiteren 4% der Staat mit seinen Intraden aus dem Oberschlesischen Unternehmen die Garantie; diese hört jedoch wieder auf, sobald die Bahnstrecke der vom Staate zu bauenden Thorn-Insterburger Bahn von Thorn bis zum Anschluss an die Ostpreussische Südbahn 10 Jahre hindurch im Betrieb gewesen sein wird.

Diese Beschränkung der Garantie des Staats auf einen bestimmten Zeitraum dürfte nach der Ansicht der Gesellschaftsvorstände den Werth derselben im Wesentlichen nicht beeinträchtigen, da es nach den unter ähnlichen Verhältnissen gemachten Erfahrungen voraussichtlich kaum eines so langen Zeitraums wie des vorgesehenen bedürfen wird, um der Posen-Thorn-Bromberger Bahn in den Erträgnissen ihres Verkehrs eine gesicherte Grundlage für die Verzinsung ihres Anlagecapitals zu schaffen.

Die auf diese Ausführungen gegründeten Anträge der Gesellschafts-Vorstände

Die Generalversammlung wolle beschliessen:

1) das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auszudehnen auf den Bau und den Betrieb einer neuen Eisenbahn von Posen über Gnesen und Inowraclaw nach Thorn mit einer Zweigbahn von einem noch zu bestimmenden, aber nicht südlicher als Pakosz belegenen Puncte nach Bromberg unter den Bedingungen des der Generalversammlung vorgelegten zwischen der Staatsregierung und den Gesellschaftsvorständen vorläufig vereinbarten Vertrages vom 30. November 1867;
2) das zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der unter 1 bezeichneten Bahnen erforderliche Capital auf 13 Millionen Thaler festzusetzen und dasselbe durch Aufnahme einer Anleihe zu beschaffen, und zwar mittelst Ausgabe von 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen bis zu dem vorgenannten Betrage, unter Garantieleistung des Staats und bezw. der Gesellschaft nach Maassgabe der diesfälligen nähern Bestimmungen des erwähnten Vertrages;
3) die Gesellschaftsvorstände zu ermächtigen, die zur Ausführung der unter 1 bezeichneten Eisenbahnen erforderlichen Allerh. Concessionen, so wie das zur Vermehrung des Anlagecapitals der Gesellschaft nöthige Allerh. Privilegium zu erwirken, Namens der Gesellschaft mit der Königl. Staatsregierung den Vertrag vom 30. November 1867 seinem ganzen Inhalte nach rechtsverbindlich abzuschliessen und die den heut gefassten Beschlüssen entsprechende Ergänzung und bezw. Aenderung der Gesellschafts-Statuten mit Genehmigung der Staatsregierung entgültig festzustellen;

wurden von der Generalversammlung einstimmig angenommen und 5000 Thlr. für die Nothleidenden in Ostpreussen verwilligt.

Schliesslich wollen wir noch aus den Motiven zu dem, dem Landtage übergebenen (in No. 5 S. 52 mitgetheilten) Gesetzentwurfe, betreffend die Bewilligung einer bedingten Zinsgarantie für das Anlagecapital der fraglichen Bahn, folgende Sätze hervorheben, in denen die grosse Bedeutung dieser und der anschliessenden Linien dargelegt wird:

„Von Eydtkuhnen an der Russischen Grenze werden sich über Insterburg zwei grosse Linien, die eine über Königsberg, Dirschau, Schneidemühl und Küstrin, die andere über Thorn, Posen und Frankfurt a/O. nach Berlin erstrecken, und zwar in einer solchen Entfernung von einander, dass die Selbstständigkeit einer jeden gewahrt und die Besorgniss einer schädlichen

Concurrenz unter einander ausgeschlossen ist. Weiter wird die letztgedachte Linie in ihrer Fortsetzung von Bentschen über Guben, Halle und Cassel nach dem Rhein die wichtige Aufgabe lösen, eine zweite grosse Route zur Verbindung des Ostens und Westens von Europa mitten durch Deutschland ins Leben zu rufen. Die Strecke Dirschau-Bromberg wird dabei zwar aus dem Hauptzuge der Ostbahn ausscheiden, in Folge des Baues der Bromberg-Posener Linie aber ihre Bedeutung für den durchgehenden Verkehr bewahren und nur in einer anderen Richtung, in der Verbindung der Provinzen Preussen, Posen und Schlesien zu suchen haben. In der Richtung von Posen nach Bromberg $19_{,5}$ oder $20_{,8}$ Meilen lang, je nachdem die Abzweigung von Pakosz oder von Inowraclaw stattfindet, und in der Richtung von Posen nach Thorn in beiden Fällen 19 Meilen lang wird die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn nach dem Ergebniss der angefertigten Vorarbeiten eine Gesammtlänge von $25_{,03}$ Meilen erreichen."

* **Märkisch-Posener Eisenbahn.** (Baubericht.) Der Verwaltungsrath hat unterm 31. Januar d. J. einen zweiten Bericht veröffentlicht, welcher über den raschen und soliden Fortgang der Bauarbeiten sehr befriedigende Auskunft giebt und die Aussichten darlegt, welche dem Unternehmen durch die von der Staatsregierung und resp. von der Oberschlesischen Eisenbahn neu projectirten Linien Posen-Thorn-Insterburg, durch die projectirte Abzweigung der Rechte-Oderuferbahn nach Czenstochau und der Berlin-Görlitzer Eisenbahn nach Dresden, sowie durch die Fortführung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in nördlicher Richtung erwachsen.

Was den Fortschritt des Baues der Bahn anbetrifft, so ist der zum Bahnbau erforderliche Grund und Boden, soweit die Bahnlinie definitiv genehmigt, namentlich in den Kreisen Guben, Crossen, Grünberg, Züllichau, Lebus und Sternberg mit Ausschluss geringfügiger Grundflächen im Wege gütlicher Vereinbarung bereits erworben.

Für die Strecke Bentschen-Posen erfolgt die landespolizeiliche Prüfung des Bahnprojectes an Ort und Stelle am 12. Februar d. J. und ff. Tage. Es sind die Vorbereitungen zum Grunderwerb dahin getroffen, dass dieser ohne Verzug erfolgen kann.

Die Arbeiten sind bereits für die ganze Bahn an tüchtige Unternehmer vergeben, die sich contractlich verpflichtet haben, die einzelnen Strecken in den Erdarbeiten und in dem Oberbau mit dem Schlusse des laufenden Jahres fertig zu stellen. Auf den von Seiten des Ministeriums definitiv genehmigten Strecken sind neben der Ausführung der kleineren Brücken die Erdarbeiten in vollem Gange und trotz der ungünstigen Witterung bereits gegen 80 000 Schachtruthen bewegt.

Die Vollendung der Bahn ist hauptsächlich bedingt durch rechtzeitige Fertigstellung der grossen Brücken. Es ist deshalb mit dem wichtigsten Theile, der Fundirung derselben, sogleich nach Ausführung der Vorarbeiten begonnen, und sind die Fundamente der Brücken bei Frankfurt und Pommerzig über die Oder, bei Guben über die Neisse und bei Crossen über den Bober zum grossen Theil bereits im Herbst v. J. begonnen, und so weit gefördert, dass jetzt die schwierigsten Theile vollendet, und mit Eintritt des Frühjahrs der Weiterbau ausgeführt werden kann.

Die Anlieferung der Oberbau-Materialien ist auf jede Weise beschleunigt. Es sind, um eine geeignete Anzahl Angriffspuncte zu bilden, sieben Materialien-Depots eingerichtet, so dass von diesen Puncten aus gleichzeitig und zwar je nach zwei Seiten hin die Arbeit gefördert werden kann. In diesen Depots lagern jetzt bereits 120 000 Stück Schwellen, 320 000 Centner Schienen und 4200 Centner Kleineisenzeug. Die Anfuhr der übrigen Materialien wird bei den jetzigen guten Wegen schnell gefördert, so dass zum Frühjahr sämmtliche Depots vollständig versorgt sein werden und auch nach den getroffenen Dispositionen der Oberbau bis zum 1. Januar 1869 vollständig hergestellt sein kann.

Da die höhere Genehmigung der Detailpläne für die Hochbauten in wenigen Wochen zu erwarten ist, so konnten schon jetzt die Unternehmer die Vollendung der Gebäude auf den verschiedenen Bahnhöfen mit Ausschluss von Frankfurt, Guben und Posen bis zum 1. Januar 1869 contractlich zusichern. Ebenso müssen sämmtliche Betriebsmittel (Locomotiven und Wagen) bis Ende dieses Jahres contractlich abgeliefert werden.

Es kann deshalb, wenn nicht unvorhergesehene, aussergewöhnliche Hindernisse eintreten, die Vollendung des Baues in seinen wesentlichen Theilen am Schlusse dieses Jahres als gesichert angenommen werden. Bei einem solchen Vorschreiten der Bauarbeiten wird die Ausschreibung der ferneren Raten der gezeichneten Actienbeträge im Laufe dieses Jahres allmälig erfolgen.

In der Organisation der Verwaltung ist seit der Erstattung des früheren Berichts insofern eine Aenderung eingetreten, als auf Grund des § 60 des Gesellschafts-Statuts der Verwaltungs-Rath nach vorheriger Ergänzung seiner Mitglieder in seiner Gesammtheit die ursprüngliche Theilung der Arbeiten und Befugnisse für das Finanz- und Revisions-Comité durch ordnungsmässigen Beschluss aufgehoben und den Geheimen Ober-Finanz-Rath Ambronn als Vorsitzenden und den Landrath Woeke als Stellvertreter erwählt hat. Die hierdurch erzielte Einheit in der Verwaltung und in der Ausführung der Beschlüsse hat die Betheiligung und Verantwortlichkeit sämmtlicher Mitglieder des Verwaltungs-Raths in Betreff aller Gegenstände wesentlich erweitert und dadurch die Vertretung der Interessen der Actionäre in erhöhtem Maasse gesichert. Es werden danach die laufenden Geschäfte von den in Berlin domicilirenden Mitgliedern und namentlich unter Leitung des Vorsitzenden von den Regierungs-Assessoren Sipmann und Plewe bearbeitet und die technischen Arbeiten von dem zum Betriebs-Director gewählten Eisenbahn-Bau-Inspector Korn controlirt und vertreten. Insbesondere erfolgt allmonatlich die Abrechnung mit dem General-Entrepreneur wegen der ausgeführten Arbeiten nach wie vor in der Weise, dass die Arbeiten selbst nach ihrem Umfange und ihrer Tüchtigkeit durch die bestellten Techniker unter Verantwortlichkeit des Betriebs-Directors geprüft und unter Vergleichung mit dem genehmigten Kosten-Anschlag in bescheinigten Certificaten dargestellt werden, die Entschädigungen hierauf aber nach vorheriger weiterer Prüfung durch Anweisung des Verwaltungsraths zur Zahlung gelangen.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Die Erdarbeiten zum Bau der Nordhausen-Northeimer Eisenbahn sind (nach dem „Pr. St.-Anz.") am 20. Januar in der Nähe von Ellrich in Angriff genommen worden.

* **Kronprinz Rudolphsbahn.** In maassgebenden Kreisen beschäftigt man sich, dem Centralblatt zufolge, ernstlich mit der für Oesterreichs Handel so wichtigen Frage der Weiterführung der Kronprinz-Rudolphsbahn von Villach ans Meer, und es ist alle Aussicht vorhanden, dass in richtiger Würdigung der allgemeinen Staats-Interessen diese Verbindung auf Oesterreichischem Gebiete, und zwar auf dem kürzesten Wege, nämlich von Villach über Tarvis, den Predil, das Isonzothal, über Görz nach Triest zu Stande kommen werde.

* **Buschtêhrader Eisenbahn.** Das K. K. Handelsministerium hat der Direction der Buschtêhrader Eisenbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Locomotiv-Eisenbahnstrecke von Carlsbad nach Eger auf die Dauer von 6 Monaten unterm 12. v. M. ertheilt.

Eisenbahn-Betrieb.

Preussen. (Zum Etat der Eisenbahnen.) Aus der Rede des Ministerial-Directors Frhr. v. d. Reck, durch welche die Generaldiscussion über den Etat der Eisenbahn-Verwaltung im Abgeordnetenhause eingeleitet wurde, heben wir Folgendes hervor: Der Etat, welcher nach den alten Grundsätzen aufgestellt worden ist, tritt mit weit höheren Ziffern auf, wie die früheren (beispielsweise hat die Gesammt-Einnahme für die Verwaltung auf 31 Millionen veranschlagt werden können) in Folge des Hinzutritts der Eisenbahnen in den neuerworbenen Provinzen. Mit diesen Landestheilen hat Preussen überhaupt 290 Meilen Eisenbahnen überkommen (darunter 168 Meilen Staatsbahnen), ein schönes Netz, was sich ausdehnt von der Jütischen Grenze bis zum Rhein und dem Main. Das darin angelegte Capital beläuft sich auf $137^1/_2$ Millionen, wovon $95^1/_2$ Millionen auf die Staatsbahnen fallen. Vordem hatte Preussen 247 Meilen Staatsbahnen, jetzt also 416 Meilen. In der erweiterten Monarchie stehen augenblicklich im Ganzen 1300 Meilen im Betriebe, ein gutes Drittel aller Bahnen ist also Eigenthum des Staates. Es ist sehr erfreulich, dass das Eisenbahnnetz in den neuen Landestheilen schon dichter liegt, als in den alten Landestheilen; auf 100 000 Seelen kommen in den neuen Landestheilen $6^3/_4$ Meilen, während auf eine gleiche Zahl von Seelen in den alten Landestheilen nur $4^1/_2$ Meilen kommen. Aehnlich ist das Resultat, wenn man das Areal zu Grunde legt. Alsdann ist bemerkenswerth, wie prägnant die drei bekannten Systeme, das des Staatsbaus, des Privatbaus und das sogenannte gemischte System in diesen Landestheilen repräsentirt sind. In den Elbherzogthümern sind nichts wie Privatbahnen, auch keine garantirte Bahnen; die frühere Landes-Regierung hat für das Eisenbahnwesen in dieser Beziehung nichts gethan. Im Uebrigen ist das Netz in den Elbherzogthümern, das bekanntlich sonst an manchen Fehlern leidet, ziemlich dicht. Die Elbherzogthümer haben im Ganzen 82 Meilen Eisenbahn. Dicht daneben, im ehemaligen Königreich Hannover, sind nur Staatsbahnen — bis auf etwa 5 Meilen. In dem ehemaligen Hessischen, Nassauischen und Frankfurter Gebiet haben wir Staatsbahnen neben Privatbahnen, jedoch überwiegend Staatsbahnen. Die finanziellen Verhältnisse der Preussischen Eisenbahn-Verwaltung haben durch Hinzutritt dieser Bahnen sich wesentlich verbessert. Die Einnahmen aus den neuen Staatsbahnen sind in dem Entwurf, in den Anlagen auf 9 680 229 Thlr. veranschlagt; die Ausgaben auf 5 436 054 Thlr.; der Betriebsüberschuss beträgt also 4 244 174 Thlr. Zur Verzinsung und Amortisation sind erforderlich 3 130 779 Thlr. Es bleibt also nach dem Etat ein reiner Gewinn von 1 063 395 Thlr., welcher sich in der Wirklichkeit auf mindestens $1^1/_2$ Million jährlich belaufen wird. Im Allgemeinen ist zu bemerken, dass die Privatbahnen auf Hessischem, Nassauischem und Frankfurter Gebiete ihre Zinsen und die zur Amortisation erforderlichen Beträge reichlich aufbringen, ohne erhebliche Ueberschüsse der Staatscasse zu liefern. Dagegen erfordern die Nassauischen Staatsbahnen leider noch einen ziemlich bedeutenden jährlichen Zuschuss von 150—200 000 Thlr., der aber wahrscheinlich verschwinden und in einen Ueberschuss sich verwandeln wird, wenn die Lücke in den Bahnen auf der rechten Rheinseite zwischen Ehrenbreitstein und Siegburg ausgefüllt sein wird. Dagegen liefert das stattliche Hannoversche Eisenbahnnetz einen bedeutenden Ueber-

schuss. Das ehemalige Königreich Hannover bat über 100 Meilen Babnen. Das Anlage-Capital betrug ungefähr 50 Millionen; indessen ist dieses Capital nicht lediglich durch verzinsliche Anleihen aufgebracht worden, sondern zum grossen Theil auf andere Weise durch Fouds, welche dispouibel wareu, namentlich durch Ueberschüsse, welche die Eisenbahn-Verwaltung selber geliefert hatte. Im Ganzeu sind für die Hannoverscben Staatsbahnen nur rund 38 Millionen Anleihe gemacht worden, die ziemlich niedrig verzinst werden. Von dieseu 38 Millionen sind schon 11—12 Millionen getilgt worden, in Folge einer sehr starken Amortisation des Anlage-Capitals, so dass jetzt uur noch 25—26 Millionen zur Verzinsung und Amortisirung übrig sind. Der Etat für die Hannoverschen Bahnen stellt sich wie folgt: Die Bruttoeinnahme ist veranschlagt auf 7 400 000 Thlr., die Ausgabe dagegen auf 4 549 300 Thaler, der Betriebsüberschuss mithiu auf 2 850 700 Thlr. Die Verzinsung und Amortisation ist berechnet auf 1 551 567 Thlr. Es ergiebt sich also ein Reingewinn vou rund 1 300 000 Thlr. Dass der Reingewinn aus der Eisenbahn-Verwaltung der neuen Proviuzen im Verhältniss zu dem Reingewinu der Hannoverschen Staatsbahnen so niedrig veranschlagt ist, hat darin seineu Gruud, dass mit den Ueberschüsseu der Hannoverschen Bahuen die Ausfälle bei der Nassauischen Babn gedeckt worden sind.

Die Organisation des Eisenbahnwesens in den neu erworbenen Provinzen ist vollendet. Die Eisenbahn-Directionen in diesen Landestheileu ressortiren unmittelbar vom Handels-Ministerium. Die Privatbahnen auf ehemals Hessischem, Nassauischem und Frankfurter Gebiet sind dem Eisenbahn-Commissariat in Köln uuterstellt worden. Für die Elbherzogthümer ist ein besonderer Commissar angestellt, der gegenwärtig in Altona seinen Sitz hat. Für die Hannoverschen Privatbabnen resp. Projecte, welche inzwischen auch hier bereits aufgetaucbt sind, ist Commissar der Vorsitzende der Hannoverscheu Eisenbahn-Direction in Hannover, welcher schon früher als Vorsitzender der Eisenbahn-Direction iu Bromberg die Eisenbabn-Commissariatgeschäfte für die Provinz Preussen verwaltet hat. Das Eisenbahugesetz vom 3. November 1838 ist im August des vorigen Jabres eingeführt worden, ebenso im September die Gesetze, welche die von den Eiseubahnen zu entrichtenden Abgaben regeln. Die Organisatiou auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist leicht und glücklich von statteu gegangeu.

Die Gesammt-Brutto-Eiunahmen aus den 12 Staatsbahneu (früher wareu es 5, 7 sind hiuzugekommen) sind zu 29 375 229 Thaler berechnet. Dieser hoheu Summe stehen folgende Ausgaben gegenüber: Zuerst die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten mit 16 752 854 Thlr.; der Betriebs-Ueberschuss beträgt demnach 12 622 374 Thaler. Zweiteus die zur Verzinsung und Amortisation sämmtlicher auf den Eisenbahnen lastender Passiva erforderliche Summe, welche nicht weniger als 8 922 600 Thlr. beträgt; das sind die beiden Hauptausgaben. Dann treten noch hinzu an einmaligen ausserordentlichen Ausgaben für die Staatsbahnen, eiuschliesslich des sogenannten Dispositionsfonds mit 150 000 Thlr., der lediglich zu unvorhergesehenen Ausgaben für die Staatseisenbahnen eingeführt ist, mit 363 374 Thlr. Im vorigen Jahre war diese Summe weit bedeutender. Zieht man diese drei Ausgabe-Positionen von der Brutto-Einnahme ab, so bleibt ein Ueberschuss von 3 336 412 Thlr. Diese Summe stellt den Reingewinn aus den Staatsbahueu dar. Setzt man, wie man wohl berechtigt ist, den Betrag, welcher zu den Amortisationen sämmtlicher Eisenbahn-Passiva erforderlich ist, mit 2 377 623 Thlr. dem Reiuertrage wieder hinzu, so würde sicb eiu Gewinn von 5 714 033 Thlru. herausstellen.

Die zweite Einnahmequelle bilden eiuige Privatbahnen in den alten Provinzen. Es ist jetzt auch eine kleine Eiunahme aus zwei Schleswigschen Bahnen hinzugetreten mit 3900 Thlrn. jährlich, so genannte Recognitionen, zur Deckung der Kosten der Aufsichtsbehörde des Staats, welche die Däuische Regierung sich seiner Zeit vorbehalten hatte und vorläufig mit auf den Etat gesetzt ist. Ungleich erheblicher sind die Einnahmen aus den Privatbahnen in den älteren Provinzen, und zwar aus der Oberschlesischen, der Köln-Mindener, der Stargard-Posener und der Bergisch-Märkischen Bahn, zusammen mit 2 041 449 Thlr.

Diesen Einnahmen aus Privatbahnen stehen folgende Ausgaben gegenüber. Zur Amortisatiou der Actien der Oberschlesischen Eisenbahn Litera B ist eine Summe von ruud 24 000 Thlr. zu verwenden; zur Amortisation der Stargard-Posener Actien ruud 67 000 Thlr.; ferner Tilgung des in der Rheinbrücke bei Köln angelegten Capitals rund 38 000 Thlr. Diese drei Amortisationen betragen zusammen 130 566 Thaler. Die hauptsächliche Ausgabe aber besteht in der Deckung der Zinsen für die garantirten Babnen. Für diesen Zweck sind in dem Etat veranschlagt 1 269 473 Thlr. und zwar für Bahnen: für die Deutz-Giessener, die Rhein-Nahe-Bahn, die Hinterpommersche, die Vorpommersche, Ehrenbreitstein-Oberlahnstein, die feste Rheinbrücke bei Coblenz und die Zweigbahn Höchst-Soden, die aus den neu erworbeneu Provinzen neu hinzugekommen ist.

Zinsgarantien aus den neueu Landestheilen waren so gut wie gar nicht zu übernehmen. Nur die Nassauische Regierung hat die verhältnissmässig kleine Strecke von Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein, so weit sie auf Nassauischem Gebiet liegt, mit 4% der Rheinischen Gesellschaft garautirt, welche Preussen von Nassau übernehmen musste, und für 1868 13 966 Thlr. beträgt.

Diese beiden Ausgabepositionen, also der Betrag für Amortisationen und die Ziuszuschüsse für garantirte Privatbahuen bilden eine Summe von 1 400 039 Thlr. Es verbleibt also vou den Einnahmen aus den Privatbahnen eine Summe von 641 410 Tblr. Dies ist hier der zweite Ueberschuss aus den Eisenbahnen.

Diese beiden Ueberschüsse zusammengerechnet ergeben eiue Summe von 3 977 819 Thlr. Von diesen beiden Ueberschüsseu der eben genannten Gesammtsumme gehen aber noch einige andere Ausgaben ab, die mit den Staatsbahnen wenigstens gar nichts zu thuu haben; uämlich zwei sogenannte Meileuprämien, und zwar für die Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft und für die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahu, im Ganzen mit 346 000 Thlr., und schliesslich kommen dazu die Kosten der Central- und Eisenbahn-Commissariats-Verwaltuug mit 111 542 Thlr., im Ganzeu also 478 142 Thlr.

Das Gesammtresultat stellt sich demnach wie folgt heraus:

Gesammt-Einnahme . . . . . 31 416 678 Thlr.,
Gesammt-Ausgabe . . . . . . 27 917 000 Thlr.,

mithiu beträgt der Gesammt-Ueberschuss 3 499 677 Thlr. Zieht man dabei den Amortisationsbetrag mit 2 377 623 Thlr. und die von deu Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe mit rund $1\frac{1}{2}$ Millionen in Betracht, so würde als Gesammtgewiun die Summe vou 7 365 327 Thlr. sich herausstelleu.

Der Schluss der Rede lautete:

„Wir haben seit einer Reihe von Jahren die Erfahrung gemacht, dass die Einnahmen aus den Staatsbahnen, wie mitunter auch aus den Privatbahnen, zu niedrig veranschlagt wareu; oft um $1—1\frac{1}{2}$ Millionen Tbaler. In ähnlicher Weise pflegt an den Ausgaben erspart zu werden. Wir können, denke ich, mit dem Resultate zufrieden sein. Das Eisenbabnwesen soll ja keine Finanzquelle sein.

„Ich begrüsse nur deshalb diese beträchtlichen Ueberschüsse mit Freuden, weil sie die Finanz-Verwaltung in den Stand setzen, auch nach Kräften für die Erweiterung des vaterländischen Eisenbahnnetzes etwas zu thun, wozu wir weniger Hoffnung hätten, wenn die Eiscnbahu-Verwaltung nichts einbrächte, oder wir gar Opfer zu bringen hätten."

Der Antrag der Commission für Eisenbahu-Angelegenheiten: „unter Anerkennung der thätigen und umsichtigen Leitung des Eisenbahnwesens die vorgelegte Uebersicht als erledigt anzusehen", wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Januar nach kurzer unwesentlicher Debatte angenommen.

*Albertsbahn. Das Directorium macht bekannt, dass die Königlich Sächsische Regierung in Ausübung des ibr zustehenden Rechtes, am 23. v. M. ihm angekündigt hat, die Albertsbahn auf Grundlage § 20 der Concessionsbedingungen für fiscalische Rechnung käuflich übernehmen zu wolleu. Da nuu erst ein Jahr nach dieser Aufkündigung, mithin am 23. Januar 1869 die Uebernahme zu erfolgen hat, und da die noch festzustellenden, bezw. zu erwartenden Betriebsresultate der Jahre 1867 und 1868 auf den Kaufpreis influiren werden, so sei es auch zur Zeit noch nicht in der Lage, die Höhe dieses Kaufpreises beziffern zu können.

*Ludwigseisenbahn. (Generalversammlung und Betriebsergebnisse pro 1867.) In der am 29. Januar zu Nürnberg abgehaltenen Generalversammlung wurde die Superdividende pro II. Semester 1867 auf 13 fl. pro Actie festgestellt (cfr. off. Bekanntm. S. 68). — Die Betriebsergebnisse des Jahres 1867 sind folgende: Befördert wurden 854 856 Personen von und nach Nürnberg und retour (5066 in I., 173 235 in II., 676 565 in III. Cl.), sowie 34 185 Personen im Verkebr der Haltestelle Muggenhof, 106 005 Centner Kohlen (in 588 Wagen) für die Nürnberger Gasfabrik uud 2700 Stück Schweine. Die Einnahmen betrugen 98 071 fl. 27 kr. für Personen, 2650 fl. 7 kr. für Kohlen- und 276 fl. für Viehtransport, in Summa (einschliesslich 22 814 fl. 43 kr. Bestand aus der vorigen Rechnung uud 8118 fl. 34 kr. Ertrag aus Realitäten, Capitalzinsen) 131 930 fl. 51 kr., die Ausgaben 106 940 fl. 21 kr., so dass ein Ueberschuss von 24 990 fl. 29 kr. verblieb, welcher zufolge Generalversammlungsbeschlusses wie folgt verwendet wurde:

23 010 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 13 Proc. nach vorgängig bezahlten 6% Zwischendividende, sonach 1% mehr als im Vorjahr;

600 fl. Ueberweisung an den Pensionsfonds zu den ständigen 400 fl.;

1380 fl. 29 kr. an den Reservefonds als besonderer Zuschuss zu dem ständigen Reichniss von 3000 fl.

Der Bestand des Pensionsfonds beträgt 8760 fl. 53 kr., der des Reservefonds 17 845 fl. 45 kr., der Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens 379 334 fl. 57 kr. und das Actiencapital 177 000 fl.

⊙ Bayerische Staatsbahnen. Am 1. Februar tritt eine directe Güterabfertigung zwischen deu in den Belgischen Verkehr aufgenommenen Bayer. Stationen einer-, dann London andererseits via Antwerpen-Harwich und der Great-Eastern Bahn ins Leben. Die reglementarischen Bestimmungen und die Waarenclassification zu den Tarifen für den Oesterreichisch-Bayerisch-Belgisch-Französischen Güterverkehr vom 1. Septbr. 1865 sind auch für den Verkehr mit London maassgebend. — Vom 1. April an werden auf der Bayer. Staatsbahn Abonnementskarten II. und III. Cl. zum Zwecke des Schulbesuches zu dem ermässigten Preise von 25% der normaleu Taxe abgegeben. Das Abonnement wird für mindestens

30 und höchstens 60 Fahrten hin und zurück angenommen. Die verabfolgten Karten siud 3 Monate giltig.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. (Vermehruug der Betriebsmittel.) Das K. K. Finanzministerium hat im Einvernehmen mit dem K. K. Handelsministerium dem Verwaltungsrathe der Kaiserin Elisabeth-Bahn mittelst Erlass vom 24. v. M. ausnahmsweise gestattet, dass das seinerzeit gehörig nachzuweisende Gelderforderniss für Vermehrung der Betriebsmittel um 10 Locomotiven und 200 Lastwagen in die Betriebsrechnung für das Jahr 1868 eingestellt werde.

+ **Mohacs-Fünfkirchener Bahn.** (Geschäftsbericht für 1866.) Das Kriegsjahr 1866 wirkte auf den Eiseubahnbetrieb einerseits uutzbringend durch einige Truppenzüge, andererseits nachtheilig durch Beschränkung des Verbrauchs und somit auch der Beförderung von Steinkohlen. Befördert wurden in demselben 45 893 Personen incl. Militär (8252 oder 22% mehr als 1865), 278 096 Centner Privatgüter (21 911 Ctr. oder 8% mehr), 193 884 Ctr. Kohlen für Private (17 133 Ctr. oder 8% weniger) und 3 834 834 Ctr. Regiekohle (68 395 Ctr. oder 1¾% weniger), also im Ganzen 4 306 814 Ctr. (63 617 Ctr. oder 1½% weniger). Die Gesammteinnahmeu betrugen 645 522,$_{8}$ fl. (gegen das Vorjahr 7141,$_{4}$ fl. oder 1,$_{1}$% weniger), nach Abzug von 28 761,$_{3}$ fl. Frachtrabatt aber nur 616 761,$_{5}$ fl. (35 903 fl. oder über 5% weniger), nämlich 41 021,$_{8}$ fl. für Personen, 40 898,$_{7}$ fl. für Güter, 25 391,$_{4}$ fl. für Privatkohle, 536 876,$_{8}$ fl. für Regiekohle, 1334 fl. an diversen Einnahmen; die Betriebsausgaben incl. Capitaltilgung betrugen 223 058,$_{8}$ fl. oder 36,$_{16}$% der Betriebseinnahmen (gegen 35,$_{53}$% im Vorjahre), mithin die reine Einnahme 422 464 fl. (gegen 1865 1738 fl. mehr) oder über 6% des verwendeten Anlagecapitals von 6 873 536,$_{6}$ fl. (worunter eigentliche Baukosteu 5 929 943,$_{5}$ fl.). Durch diesen Activrest wurde nicht nur die 5procentige Verzinsung des Bahncapitals uud die Einkommensteuer, sondern auch die 10procentige Abschreibung vom Fundus instructus vollständig gedeckt, und unter den Einnahmeu der Donau-Dampfschifffahrt erschien noch eiu Reinertrag der Eisenbahn im Betrag von 4344,$_{3}$ fl. Durch die nunmehr gesicherte Fortsetzung der Eisenbahn vou Uszög nach Bares zum Anschluss an die Linien der Südbahu-Gesellschaft wird die Rentabilität der Eisenbahn ohne Zweifel wesentlich gewinnen. — Die Betriebsmittel bestehen, wie im Vorjahre, in 8 Locomotiven, 10 Personen-, 216 Kohlen-, 22 Schotter-, 19 Fracht-, 2 Holz-, 4 Gepäck-, 1 Viehwagen und 11 Lowries.

Ausland.

t. — **Personenverkehr der Englischen Eisenbahnen.** In den 7 Jahren 1860—1866 ist die Zahl der Eisenbahn-Passagiere, welche im Jahre 1860 sich auf 163 435 678 belief, im Jahre 1866 auf 274 293 668 gestiegen, die Zahl der verkauften Abonnements-Billets von 47 894 auf 110 227, die gesammte Bahnlänge von 10 433 Engl. Meilen am Schluss des Jahres 1860 auf 13 854 Meilen am Schluss des Jahres 1866, woraus hervorgeht, dass die Zahl der Passagiere und namentlich die Zahl der Abonnenten in viel stärkerem Maass als die Bahnlänge gewachsen ist.

In denselben 7 Jahren zusammengenommen wurdeu 297 Passagiere bei Eisenbahn-Uufällen getödtet, darunter 128 durch eigene Schuld, und 4 515 Passagiere auf Eisenbahnen verletzt, darunter nur 47 durch eigene Schuld. (Nach dem Engineer)

⊙ **Türkei.** Die Unterhandlungen wegen der Eisenbahnprojecte sind in lebhaftem Gange. Man ist bemüht, die Bedingungen für die Bahn nach Adrianopel zu modificiren. Da Fürst Michael deu Durchgang der Linie durch Serbien definitiv abgelehnt hat, so gedenkt man jetzt die Liuie bis nach Widdin zu bauen und so eine Verbindung durch die Walachei und das Bauat mit den Ungarischen Bahnen herzustellen, ohne Serbien zu berühren.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 14. Jauuar 1868. Vorsitzender Hrr Hagen, Schriftführer Herr Franz. Herr Langhoff hielt einen Vortrag über die Anwendung von Luftdruck-Telegraphen zum Signalisiren auf Eisenbahnzügen. Es sind schon früher mehrere Systeme zur Ermöglichung einer leichten und sicheren telegraphischen Verbindung der einzelnen Theile von Eisenbahnzügeu unter sich aufgestellt worden, so in Frankreich das auf Anwendung verdünnter Luft beruhende von Joly und das mit Electromagnetismus arbeitende von Achard und Prud'homme; in England, wo dem Gegenstande in Folge des bekannten Mordvorfalles in einem Coupé neuerdings besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden ist, das System von Preece u. A. Der Herr Vortragende glaubte als ganz besonders geeignet für den Zweck die auf Luftdruck beruhenden Systeme, wie das von Joly und das von Becker in Berlin empfehlen zu dürfen, und erläuterte das letztere, bei welchem comprimirte Luft zur Anwendung gebracht wird, durch Versuche mit einem im Vereinslocale aufgestellten vollständigeu Apparate. Es stellte sich dabei die Sicherheit der Wirkung einer durch einen leichten Fingerdruck auf eine Gummibirne erzeugten Luftcompression heraus, deren Fortpflanzung zwar langsamer als beim electrischen Strome, aber bei deu hier iu Betracht kommenden mässigen Entfernungen doch noch mit einer kaum messbaren Geschwindigkeit erfolgt. Auch Verengungen, scharfe Biegungen u. s. w. in den Röhrenleitungen beeinträchtigen diese Wirkungen der comprimirten Luft nicht wesentlich, wie durch Versuche nachgewiesen wurde, und dürfte hierin ein besonderer Vorzug des Systems vor den electromagnetischen Apparrten liegen, welche ausser einer sorgfältigen Behandlung der Batterien auch gerade einer grossen Vorsicht bei Anlage und Instandhaltung der Leitungen bedürfen. Näher beschrieben wurde die die Signale gebende Weckervorrichtung des Becker'schen Apparates, bei welchem die Auslösung durch den Luftdruck vermittelst einer feinen Gummimembrane, welche eine darauf liegende Messingscheibe mit einem Stifte hebt, bewirkt wird. Beim Joly'schen Systemo wird statt comprimirter Luft verdünnte angewendet, im Uebrigen ist der Apparat in seiner Einrichtung dem Becker'schen ganz ähnlich, nur ist in der Auslösungsvorrichtung keine Gummimembrane, sondern ein kleiner Kolben in einem Cylinder angewendet, was gerade nicht als ein Vorzug zu betrachten ist, und besonders der Empfindlichkeit des Apparates für ein leichtes Ansprechen nicht zum Vortheil gereicht. Dagegen findet sich bei diesem Systeme die zweckmässige Einrichtung, dass Zweigleitungen, wie deren bei einem Eisenbahnzuge von jedem Wagen aus angebracht werden müssten, von der Hauptleitung durch kleine Kugelventile abgeschlossen werden. Der Herr Vortragende lud schliesslich zu Versucheu mit Anwendung von Luftdrucktelegraphen bei Zügen ein, wie sie auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in Aussicht stehen. Im Anschluss hieran wurde darauf aufmerksam gemacht, dass der Abschluss von Zweigleitungen sich ganz ebenso bei Anwendung von comprimirter Luft wie bei dem Joly'schen Systeme würde bewirken lassen, und führten die Herren Wiebe und Koch zwei ältere Beispiele einer gelungenen und durch langjährigen Gebrauch bewährten Anwendung von Luftdruck zum Telegraphiren an, und zwar auf der geneigten Ebene der Düsseldorf-Elberfelder Bahn bei Hochthal auf eine Länge von 8000 Fuss und auf dem Oberschlesischen Bahnhofe zu Breslau zwischen dem Werkstattgebäude und dem Dampfmaschinenhause.

Herr Simon machte sodauu Mittheilungen über die doppelten Federsysteme bei Eisenbahnwagen und erläuterte dieselben durch Vorlage von Zeichnungen. Aeltere derartige Anordnungen bei Personenwagen Rheinischer und Belgischer Bahnen mit Anwendung von Gummiringen zwischen dem Untergestelle und dem Wagenkasten haben keinen erheblichen Erfolg gehabt, die neuere Anordnung des Wagenfabricanten Reifert zu Bockenheim mit Anwendung eines zweiten Federsystems zwischen Untergestelle und Wagenkasten scheint sich dagegen vollständig zu bewähren. Eine sehr gelungene Ausführung dieser Art ist aus der hiesigen Fabrik der Actiengesellschaft für Eisenbahnbedarf bei Wagen für die Braunschweigische Eisenbahn hervorgegangen, wie diese Fabrik auch eine Verbesserung der Puffer mit Spiralfedern durch Einlegung von Gummiringen an die Enden der letzteren ausgeführt hat, wodurch die häufigen Brüche derselben bei harten Stösseu vermieden werden.

Herr Römer gab eine durch vorgelegte Zeichnungen erläuterte Beschreibung des im Bau begriffenen neuen Stationsgebäudes auf dem hiesigen Bahnhofe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Die früher beabsichtigt gewesene Erbauung eines mit der Ostbahn gemeinschaftlichen Empfangsgebäudes musste wegen des namentlich in der Länge beschränkten disponibeln Platzes aufgegeben und für jede der beiden Bahnen ein besonderes Stationsgebäude errichtet werden. Die Grundrissdisposition des in Rede stehenden Baues ist ähnlich wie bei den benachbarten beiden Gebäuden der Ostbahn und der Berlin-Görlitzer Eisenbahn; eine Abweichung von diesen wurde dadurch bedingt, dass das alte vorhandene Verwaltungsgebäude vor dem Kopfe des neuen Stationsgebäudes stehen bleiben soll. Der Raum zwischen beiden wird, seitwärts durch Mauern eingefasst, zu einem Hofe benutzt werden, in welchem sich Schiebebühnen zur Verbindung der aus der Halle herauskommenden Geleise und Platz für Aufstellung von Reservewagen befinden. Das durch diese Anordnung bedingte Fortfallen eines vorderen Frontbaues vor den die Halle zu beiden Seiten einschliessenden Längsbauten, der Abgangs- und Ankunfts-Station, macht die Anlage von Königszimmern, die sonst im Frontbau liegen würden, in jedem der beiden letzteren getrennt erforderlich. Die Halle hat eine Länge von 644 Fuss und eine Weite von 120 Fuss, welches letztere Maass fast mit dem der Hallen für die Ostbahn und die Berlin-Görlitzer Eiseubahn übereinstimmt. In der Halle befinden sich fünf Geleise und zu beiden Seiten Perrons von je 21' Breite, und soll dieselbe mit einer Eisenconstruction nach dem System der sichelförmigen Träger überdacht werdeu. Die Beleuchtung der Halle soll nicht ausschliesslich durch Oberlicht, sondern auch von oben her durch Seitenlicht erfolgen, da bei ersterem erfahrungsmässig ein baldiges Trüben und Blindwerden der Glasscheiben durch Witterungseinflüsse von Aussen und Rauch von Innen nicht zu vermeiden ist. In der Abgangsstation befiudet sich ein geräumiges Vestibül, Wartesäle der verschiedenen Classen, deren Grösse ausreichend bemessen ist, auch wenn Züge in Zwischenräumen von nur einer Viertelstunde abgehen sollten, sodann die Gepäck- und Eilgut-Expeditionen, Telegraphen-Büreaus, Dienstlocale etc.; in der Ankunftsstation eine 118 Fuss lange Gepäckausgabe, Steuerlocale, Eilgutschuppen etc. Das Gebäude wird im Zie-

gelrohbau im Aeussern mit Steinen von rother Farbe aus Königs-Wusterhausen, im Innern der Halle mit hellen Birkenwerder Klinkern über einen $4^{1}/_{2}$ Fuss hohen mit Granit bekleideten Sockel ausgeführt.

Schmiervorrichtungen für Kolben und Schieber der Locomotiven und Dampfmaschinen. Die vielfachen Verbesserungsvorschläge, denen wir in den technischen Zeitschriften begegnen, liefern den Beweis, dass unsere Locomotiven und Dampfmaschinen immer noch an Mängeln leiden, die zwar richtig erkannt, deren Beseitigung bis jetzt jedoch noch nicht vollständig gelungen ist. Unter diesen Vorschlägen stehen die verschiedenartigen Schmiervorrichtungen für Kolben und Schieber, die den Zweck haben, die bedeutende Reibung dieser Theile zu vermindern und dadurch dieselben vor rascher Abnutzung zu schützen und einen leichten Gang der Maschine bezw. Brennmaterial-Ersparniss zu erzielen, obenan.

In neuerer Zeit sind es hauptsächlich vier Constructionen, die die Aufmerksamkeit auf sich gezogen haben, und deren in Folgendem kurze Erwähnung geschehen soll.

1) Der Kessler'sche Schmierapparat, dessen innere Einrichtung mit Ventilen und Federn so ziemlich allgemein bekannt sein dürfte, wird vorzugsweise für Dampfkolben verwendet und ölt dieselben nur beim Leerlauf der Maschine.

2) Der Görgel'sche Apparat erfüllt denselben Zweck. Er besteht im Allgemeinen aus einem hermetisch verschlossenen Oelgefäss mit sehr enger Ausflussöffnung, und soll beim Leerlauf der Maschine durch diese enge Oeffnung eine bestimmte Quantität Oel in Folge des im Cylinder entstehenden luftverdünnten Raumes bei jedem Kolbenhub herausgesaugt und zum Schmieren verwendet werden.

3) Der Schollwer'sche Apparat. Das Oelgefäss ist bei demselben mit einem Rohr in Verbindung, indem sich dampfdicht ein Kegel auf- und abbewegen kann. Das Rohr communicirt mit dem Dampfcylinder, wodurch beim Arbeiten der Maschine der Kegel durch den Dampf gehoben wird und alsdann beim Ausströmen des Dampfes durch sein Eigengewicht wieder niedersinkt. Beim Spiel des Kegels nimmt derselbe in eigens angebrachten Nuten Oel auf und befördert es in den Schieberkasten.

4) Der Schauwecker'sche Oeltropf-Apparat. Derselbe ist aus einem gewöhnlichen Schmiergefäss mit Dochtrohr dadurch hergestellt, dass am unteren Ende des letzteren ein oder mehrere Capillar-Röhrchen eingesetzt werden, durch welche der Oelabfluss stattfindet. Die Capillar-Röhrchen sind so construirt, dass in Folge der Haarröhrchen-Anziehung bei stehender Maschine kein Oel abfliesst, dasselbe vielmehr nur beim Arbeiten und beim Leerlauf in Folge des Spannungswechsels heraustreten und in den Schieberkasten oder Cylinder gelangen kann.

Die sämmtlichen Apparate sind selbstthätig, doch scheint uns die Wirkungsweise des Görgel'schen, welcher sich in Dingler's polytechnischem Journal Bd. CLXXXV pag. 527 beschrieben findet, nicht recht begreiflich. Da nämlich das Oelgefäss hermetisch verschlossen und mit Oel gefüllt auf dem Cylinder oder Schieberkasten sitzt, so ist es nicht wohl denkbar, weshalb das Oel aus demselben gesaugt werden soll, da kein Druck vorhanden ist, der es bei der Abnahme der Spannung (Luftverdünnung) im Cylinder während des Leerlaufs der Maschine in denselben befördert.

Die sub 1 und 2 aufgeführten Constructionen ölen Kolben und Schieber nur beim Leerlauf der Maschinen, während die beiden übrigen diesen Theilen auch Oel während der Arbeit zuzuführen bestimmt sind. Letzteres erscheint jedenfalls als das Richtige, da der auf den Dampfschiebern während der Arbeit ruhende colossale Druck in Verbindung mit dem heissen und trockenen Dampf der Hauptfactor der Abnutzung der Schieber ist, die nur durch eine rationelle Oelung vermieden werden kann, da wohl Niemand die vorhandene geringe Feuchtigkeit als ausreichendes Schmiermittel ansehen wird.

Der sehr sinnreich construirte Schollwer'sche Apparat hat jedoch das gegen sich, dass er selbst wieder Theile enthält, die der Abnutzung unterworfen sind, und ausserdem im Vergleich zu dem Schauwecker'schen als ziemlich complicirt bezeichnet werden muss. Die Kosten des letzteren werden daher auch bedeutend geringer sein, und gewährt die Schauwecker'sche Anordnung noch den Vortheil, dass die bestehendon Schmier-Apparate leicht in denselben umgeändert werden können.

Die günstigen Resultate, die zudem mit dem Schauwecker'schen Apparat erzielt worden sind, wie dies schon in No. 43 Jahrg. 1867 dies. Zeitung mitgetheilt wurde, verdienen, dass demselben von Seite der Eisenbahn-Verwaltungen alle Beachtung zu Theil wird.

..... a.

RK. – **Mont-Cenis-Eisenbahn.** Die Actionäre der Mont-Cenis-Eisenbahn hatten kürzlich eine Versammlung, um ihre Directoren zu ermächtigen, das Anlagecapital von 125 000 £. auf 202 600 £. zu vermehren und statt den bisherigen 7% — 10% Zinsen zu zahlen. Die Linie ist vollendet aber der Betrieb hat noch nicht begonnen, da es sich herausstellte, dass einige der Maschinen sich nicht genügend bewähren, indem sich das Material theilweise von geringer Qualität erwiesen hatte. Die Maschinen wurden von Gouin & Cie. in Paris verfertigt, deren Techniker Herr Loyd einst bei Sharp, Roberts & Cie. in Manchester war. Gouin hat mehr als 600 Locomotiven gebaut und ist dieser Fabrikant zu den besten des Continents zu zählen. Die Kessel sind von Stahlblech; wir haben indessen nicht gehört, dass die Verwendung dieses Materials irgend eine Unzuträglichkeit mit sich geführt hätte, auch ist derselbe in ausgedehntem Maasse auf verschiedenen Französischen und Deutschen Bahnen zu Kesseln verwendet. — Uebrigens haben wir gehört, dass sich die Maschinen nicht ganz gut in den scharfen Curven (2 Chains) bewähren, auch haben wir schon in früheren Artikeln unsere Gründe gegen den dauernden Erfolg derselben, selbst wenn der letztere Anfangs erreicht worden wäre, dargethan. Unzweifelhaft ist es die complicirteste Maschine, die je gebaut wurde und ist hauptsächlich an ihr die geringe Grösse und die ungleichmässige Abnutzung der eigentlichen Trieb- und der Horizontal-Räder zu tadeln. (Engineering vom 6. Decbr. 1867.)

Schifffahrt.

✛ **Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1866.) Die befahrenen Strecken betrugen, wie im Vorjahre, $715^{3}/_{8}$ Meilen, wovon aber die Drau-Linie von Kakonya bis Barcs und die $52^{1}/_{2}$ M. lange Pruth-Linie nur wenig befahren wurden. Das Betriebsmaterial bestand in 138 Dampfern mit 12 818 Pferdekraft (excl. 4 Dampfbaggermaschinen und 17 Reservedampfmaschinen) und 517 eisernen Schleppschiffen von 2 127 055 Ctr. Ladungsfähigkeit. Jene legten zusammen 414 667, diese 564 629 Meilen, zusammen also 979 236 Meilen zurück (111 247 mehr als im Vorjahre). Befördert wurden 1 092 172 Personen (gegen 1 865 230 325 mehr), nämlich 818 048 Reisende (nur 8026 mehr) und 274 124 Militärs, und 24 266 795 Centner (gegen 1865 5 009 663 Ctr. oder über 25% mehr). Die Zahl der Centnermeilen ist auf $1418^{3}/_{4}$ Mill. gestiegen. Die Einnahmen betrugen für Transporte 11 068 662,$_{7}$ fl., im Ganzen aber 11 591 140,$_{6}$ fl., die Gesammt-Ausgaben 7 758 272,$_{7}$ fl., wonach sich ein Ueberschuss von 3 832 867,$_{9}$ fl. ergiebt. Zur Verzinsung des Actiencapitals bis zur Bedeckung der garantirten 8 Procent, dann zur Verzinsung der gesellschaftlichen Anlehen und der schwebenden Schuld waren 2 369 482,$_{4}$ fl. und nach Uebertragung des auf die in dem Eisenbahnunternehmen und bei dem Kohlenbergbau verwendeten Capitalien entfallenden Zinsenantheils im Betrage von 420 718,$_{8}$ fl. noch 1 948 763,$_{6}$ fl. erforderlich, ferner für den Schiffsassecuranzfonds und für Werthabschreibungen 1 482 961,$_{9}$ fl., also zusammen 3 431 725,$_{5}$ fl. Demnach ergiebt sich ein Reinertrag von 401 142 fl., welcher eine weitere Superdividende von 1,$_{82}$% von dem bestehenden Actiencapitale von 22 050 000 fl. repräsentirt, so dass dasselbe im Jahre 1866 einen Ertrag von 9,$_{82}$% geliefert hat. Rechnet man zu jenem Betrage noch die von der Gesellschaft selbst zu tragenden Kosten im Betrage von 145 750 fl., so ergiebt sich die Summe von 546 892,$_{7}$ fl. als derjenige Betrag, welcher von der Gesellschaft der hohen Staatsverwaltung auf Abschlag der empfangenen Vorschüsse zurückzuerstatten war.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Achte Einzahlung auf die neuen Actien mit 10 Thlr. (abzüglich 3 Thlr. 10 Ngr. Zinsen) vom 1. bis 29. Februar d. J. an die Hauptcasse in Leipzig.

Böhmische Nordbahn. Auf die Actien ist die sechste Rate mit 10% bis 15. März, die siebente Rate mit 10% bis 30. April, die achte Rate mit 10% bis 15. Juni bei derjenigen Casse, bei welcher die Subscription erfolgte, zu leisten.

Gesuche.

—	zu Neuenbürg	Württemb. Saatsb.	Locomotivführer	—

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
11. Febr.	zu Ludwigshafen	Pfälzer Bahn	Versteigerung von Hölzern	—
13. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Offerte für geschäftliche Ankündigungen	—
14. „	zu Stuttgart	dieselbe	Materiallieferung	—
15. „	zu Stockach	Badische Staatsb.	Pflanzen zu Böschungen	—
20. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Locomotiven	68
20. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Güterwagen	68
20. „	zu Zürich	Schweizer Nordostb.	Personen- und Güterwagen	68
25. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Güterwagen etc.	68
27. März	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Tuchlieferung	—
—	zu Magdeburg	Halle-Casseler E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restaurationen zu Teutschenthal und Heringen	—

Briefkasten.

Herrn B., Expedient im Speditions-Büreau für den Französ.-Rhein.-Deutschen Güterverkehr in Köln (Station Gereon), Herrn Ernst Brockelmann's Eisengiesserei und Maschinenfabrik in Güstrow, Herrn Sluyterman van Langeweyde, Betriebs-Inspector zu Wetzlar: Betrag erhalten. Karte an Sie abgeschickt am 1., resp. 4. und 5. d. M.

Herrn Dr. Meyer in Strassburg: Verbindlichen Dank. Das Werk Jacqmins Exploitation des chemins de fer haben wir bis jetzt nicht erhalten.

Herrn Laver, in Paris: Wir liefern unsere Karte franco bis zu der Grenzen des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets.

Herrn Leopold Hadra zu Berlin: Marktbericht nicht eingegangen.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bekanntmachung.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Superdividende pro II. Semester 1867 auf 13 fl. pr. Actie festgesetzt worden ist, und vom **1. Februar 1. Jrs.** ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann.

Nürnberg, am 29. Januar 1867.

Das Directorium.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die 5. Ausloosung von $^1/_2$% des Stamm-Capitals der Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn-Actien hat heute mit 113 Stück stattgefunden.

Dabei sind folgende Nummern gezogen worden:

7. 220. 259. 360. 542. 724. 996. 1071. 1084. 1184. 1379. 1448. 1571. 1702. 1820. 1951. 1979. 2200. 2661. 2900. 3040. 3529. 3736. 3791. 4165. 4388. 4760. 4795. 4832. 5512. 5734. 5751. 5770. 6139. 6147. 6402. 6571. 6572. 6799. 6939. 7146. 7873. 8027. 8060. 8080. 8105. 8125. 8395. 8653. 8771. 8836. 8838. 8845. 8978. 9013. 9622. 9890. 9926. 9984. 10006. 10028. 10065. 10240. 10803. 11128. 11724. 11727. 11916. 12125. 12185. 12497. 12680. 12687. 12794. 12974. 13037. 13283. 13348. 13449. 13666. 13967. 13997. 14078. 14196. 14443. 14810. 15072. 15793. 15800. 16770. 17129. 17336. 17422. 17947. 17981. 18377. 18383. 19021. 19843. 19917. 19978. 20061. 20175. 20177. 20864. 21202. 21493. 21531. 21665. 21731. 21853. 22110. 22142.

Wir setzen hiervon die Inhaber der ausgeloosten Actien mit dem Bemerken in Kenntniss, dass die Zahlung des Capitalbetrages mit 200 Thlr. pro Actie nebst 3 Thlr. für $^1/_2$jährige Rente vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. gegen Einlieferung der Actien, unter Beifügung des dazu gehörigen Dividendenscheins No. 20, mit Designation darüber, vom 1. Juli d. Js. ab, bei unserer Hauptcasse, Fürstenwallstrasse No. 16, in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr erfolgen wird.

Aus der zweiten Ausloosung pro 1864 sind folgende Actien noch nicht präsentirt worden:

No. 2046. 2670. 6111. 8767. 13495. 13749. 16118. 17152. 17745

mit Dividendenscheinen No. 17—20.

Aus der dritten Ausloosung pro 1865:

Nro. 5886. 7998. 10556. 10933. 11524. 12447. 14320. 15361. 15591. 17248 mit Dividendenscheinen No. 18 bis 20

und aus der vierten Ausloosung pro 1866:

Nro. 1110. 1812. 2448. 3500. 3549. 4057. 5881. 6061. 6120. 6480. 8238. 10840. 12062. 14942. 15389. 17977 mit Dividendenscheinen No. 19 und 20,

für welche ebenfalls der Capital- und Rentenbetrag zu erheben ist.

Für fehlende Dividendenscheine wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück Dividendenschein vom Capital in Abzug gebracht.

Gleichzeitig machen wir noch bekannt, dass die bis jetzt eingelieferten und bezahlten Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn-Stamm-Actien in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind.

Magdeburg, den 24. Januar 1868.

Directorium.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
18 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Maschinen,
12 „ gekuppelten Personenzug-Locomotiven,
und 1 „ gekuppelte Tender-Maschine
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 20. Februar cr., Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 28. Januar 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
400 Stück bedeckten Güterwagen
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 20. Februar cr., Vormittags 10 Uhr

in dem Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Hannover, den 1. Februar 1868.

Königl. Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Schweizerische Nordostbahn.

Ueber die Lieferung von 22 Stück vierrädrigen Personen- und Gepäckwagen wird hiermit Concurrenz eröffnet.

Die Offerten für diese Lieferung sind mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Personen- und Gepäckwagen"

versehen, bis den **20. Februar 1. J.** portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen können auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, im Bahnhof Zürich eingesehen werden.

Zürich, den 30. Januar 1868.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

1) 125 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 45 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
2) 96 Stück Gussstahlachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Puddelstahl,

3) 170 Stück Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern,
4) 500 Stück $3^1/_2$ Fuss langen Tragfedern aus Gussstahl
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, Gussstahl-Achsen und Tragfedern“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 25. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einsenden.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht offen und werden auf portofreie, an den Ober-Maschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. Januar 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Wilhelmsbahn.

Für die diesseitige Verwaltung sind zwei Lastzugmaschinen incl. Tender erforderlich, welche im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden sollen.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven“

bis zum Termine

Sonnabend, den 15. Februar 1868, Vormittags $11^1/_2$ Uhr

an die unterzeichnete Königliche Direction einreichen.

Die Lieferungs-Bedingungen, sowie die Zeichnungen der Maschinen können von unserem Central-Büreau gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 20. Januar 1868.

Königl. Direction der Wilhelms-Bahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

505 Stück Gussstahl-Achsen mit Rädern

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 11. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen mit Rädern“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. Januar 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

728 Stück Tragfedern und
1060 Stück Spiralfedern zu Güterwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 11. Februar d. J., Nachmittags $12^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagenfedern“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. Januar 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Coursblatt vom 31. Januar 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	4	B.	29	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharaud)	2	2 1/4	4	6 1/2	7	4	L.	154 1/2	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/3	10	9	4	B.	123 1/4	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 3/20	7 1/4	4 3/4	4	B.	100 1/4 B.	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	ob. Z	W.	275	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn * voll	5	5	5	5 3/4	6	4 1/2	F.	119 7/8	% à 200 fl. S. W.
ditto * m. 80% Einz.	5	5	5	5 3/4	6	4 1/2	F.	—	%
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	4	B.	135 3/4	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/3	4	B.	210 3/4	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	4	B.	78 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	B.	97	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	4	B.	160 1/2	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	4	B.	198	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/3	7 5/8	8	8 7/12	4	B.	137 1/4	% à 200 „
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	W.	148 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/8	4	B.	118 7/8	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/8	5 5/12	5 1/2	4	B.	90	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	5	W.	740	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/3	11	8	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	3 1/2	B.	135 3/4	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/8	4	B.	78 1/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	85	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	B.	89 3/4	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	3 1/2	F.	109 1/4	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	4	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	ob. Z	W.	95	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/8	8 2/3	10 1/3	9 2/3	8 5/6	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	4	F.	131 1/2	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	5	W.	172	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	W.	140	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
							F.	115 3/4	fl. C. M. pr. do. 5/6 fl. S. W.
Kurfürst Friedr. Wilh.-Nordb.	3 1/2	3 7/12	3 11/15	4	4 3/8	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	4	L.	271	% à 100 „
do. m. 80% Einz.	—	—	—	—	5	5	L.	246 3/4	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	5	W.	170 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	4	L.	45 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	L.	71	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9 1/5	10	10 2/5	4	F.	157	% à 500 fl. S. W.
							B.	150 1/2	% 7 fl. S. W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	4	B.	169	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	4	L.	204 3/4	% à 100 „
do. Lit. B.	—	—	4	4	4	4	L.	88 1/4	% à 100 Thlr.
Mecklenburgische	2 1/3	2 1/2	3 1/2	3	3	4	B.	74 3/4	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	B.	89	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	F.	88 1/8	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	4 1/2	F.	107 3/8	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	B.	88 1/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	5	B.	76 1/4	% à 100 „
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	3 1/2	B.	184 3/4	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	3 1/2	B.	165	% à 100 „
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	5	W.	247 1/4	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	5	W.	169	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	B.	73 1/2	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	B.	72 B.	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	4 1/2	W.	134 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordb. * m. 25% E.	—	—	—	—	4	4	F.	86 5/8	% à 500 fl. S. W.
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	4	B.	115 3/4	% à 250 Thlr.
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2	4	B.	—	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	4	B.	30 1/4	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	B.	75 5/8	% à 123 Rb. = 134 Thlr.
Stargard-Posen *	6	4 5/6	3 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	93 1/4	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	ob. Z	F.	332 1/2	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/8	7 2/3	4	B.	130 B.	% à 100 Thlr.
							L.	129	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	W.	147	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	5	W.	180	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3	5	B.	58 1/2	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn †	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	ob. Z	Ba.	445	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	„	Ba.	595	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	„	Ba.	32 1/2	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	„	Ba.	35	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	ob. Z	P.	875	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8		„	P.	1158 3/4	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	„	P.	537 1/2	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8	„	P.	540	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7	„	P.	566 1/4	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	„	P.	880	fs. pr. 500 „ „

Bemerkungen.

Die Börsen Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien sind durch die Buchstaben B., Ba., F., H., L., P. und W. bezeichnet, woran sich die daselbst notirten Tages-Course, sämmtlich vom obigen Datum, schliessen. Dieselben sind als bezahlte resp. Geld zu verstehen, sofern nicht durch den Beisatz B. ein Brief-Cours bezeichnet wird.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten stattfinden; jedoch werden die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgesetzt und notirt.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Die Garantie der Werrabahn-Stamm-Actien ist eine beschränkte.

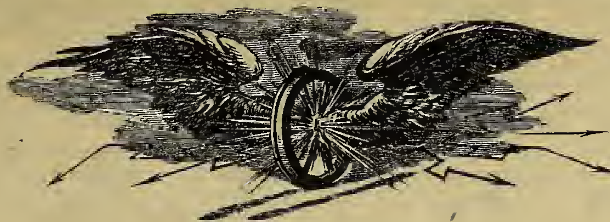
Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83 3/4	% } à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	83	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	71	% } à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	—	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	97 3/8	%
do. III.	4 1/2	L.	97 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	97 1/4	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5	L.	99 3/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5	L.	98 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	96 1/4	%
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	95 1/4 B.	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	77	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3 1/2	B.	77	%
do. IV. Serie	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. V. Serie	4 1/2	B.	91 1/4	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	83 B.	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	91 B.	%
Berlin-Anhalt	4	B.	90	% } à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	96 3/8	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	—	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	91 B.	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	90	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87 3/4	% } à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	85 3/4	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	97	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	84	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	91 3/4	%
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	88 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4 1/2	B.	91 1/2 B.	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5	L.	76	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	91	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97 3/4	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	102	%
do. do.	4	B.	84 1/2 B.	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B[a]	4 1/2	B.	94 1/2	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4 B.	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	% } à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	85 1/2	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/2	% fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	83 1/2	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn	5	L.	80 7/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	74	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2	L.	63 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	91	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö. W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	100 1/2	do. pr. 100 fl. C. M. } à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	88	do. pr. 100 fl. ö. W
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	86 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	105 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	90 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	89	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz	5	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	99 1/4	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	—	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 3/4	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	95 3/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68 1/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	94 3/4	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	89	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86 1/2	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	88	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	84 7/8 B.	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	86	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100 1/2	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3 1/2	B.	77 1/2	%
do. C.	4	B.	85 1/4	%
do. D.	4	B.	85 1/4	%
do. E.	3 1/2	B.	77 1/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	—	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	W.	122	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	98 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	78	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
Rheinische	4	B.	83 1/4	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. *	3 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	91 3/4 B.	%
do. do. v. 1862 u. 1864	4 1/2	B.	91 3/4 B.	%
do. *	4	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	93 1/4	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	93 1/4	%
Riga-Düneburg *	5	B.	—	% } in Thlr. verschieden.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	85	%
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	79 3/4	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	% } à 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche	4 1/2	L.	92 1/4	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
Stargard-Posen	4	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	41 1/2 B.	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	88 1/2	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	97 1/2	%
do. III. Emiss.	4	L.	88 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	—	%
Turnau-Kralup-Prag.	5	L.	81 3/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Werrabahn *	5	L.	95 3/4	% à 50, 200 u. 100 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 7.

Erscheint jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 14. Februar 1868. (Schluss der Nummer: 13. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

IV. Versammlung der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, im September 1868.

Nach dem Beschlusse der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Mainz am 30. Juli 1867 (S. 6 des Protocolls) soll die nächste Techniker-Versammlung des Vereins 1868 abgehalten werden und wurde die technische Commission des Vereins mit den Vorbereitungen zu dieser Versammlung, sowie mit Bestimmung der Zeit und des Ortes derselben beauftragt.

Die technische Commission hat nun in den am 25. October zu Prag und am 20. und 21. November v. J. zu Chemnitz abgehaltenen Conferenzen ähnlich wie für die letzte Techniker-Versammlung zu Dresden eine Reihe von Fragen formulirt und festgestellt, welche auf der IV. Versammlung zur Berathung kommen sollen. Zugleich wurde über die weitere Behandlung der Vorbereitungen zur 4. Techniker-Versammlung Folgendes beschlossen:

1) Die Fragen mit den dazu gehörenden Tabellen, welche die aus den Herren Funk, v. Weber, Wöhler und Heusinger v. Waldegg bestehende Subcommission schleunigst entwerfen und der vorsitzenden Verwaltung der technischen Commission zusenden wird, werden durch die geschäftsführende Direction an die sämmtlichen Vereins-Verwaltungen baldigst vertheilt, mit dem Ersuchen, die Beantwortung derselben bis Mitte April 1868 übergedruckt an die sämmtlichen, die technische Commission bildenden Verwaltungen schicken und die Zeichnungen der Bahnhöfe und Locomotiven bis Ende Juni an die Direction der Kaiser Ferdinands Nordbahn (als Vorsitzende der technischen Commission) einzusenden.

2) In der ersten Hälfte des Mai tritt die technische Commission zu Coburg auf specielle Einladung der vorsitzenden Direction wieder zusammen, um die Referate über das eingegangene Material zu vertheilen und die weiteren Vorbereitungen für die 4. Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker zu berathen und einzuleiten. *

* Ueber Ort und Zeit der abzuhaltenden Versammlung soll in Coburg Beschluss gefasst werden. Im Vorschlage ist München und für die Zeit Mitte September, da Aufangs September 1868 die XV. allgemeine Architecten- und Ingenieur-Versammlung in Hamburg abgehalten werden soll.

Fragen für die IV. Versammlung der Techniker der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.

A) Bahnbau.

1) Welche Erfahrungen liegen mit cementirten Schienen, Puddelstahl- und Gussstahl-Schienen auf den Deutschen Vereinsbahnen vor? Mit Anwendung einer von der Subcommission entworfenen Tabelle.

2) Welche Erfahrungen sind mit Schienen gemacht, welche nur im Kopfe aus Stahl gefertigt sind? Mit Anwendung einer Tabelle.

3) Welche Länge der Schienen ist zu empfehlen und aus welchen Gründen?

4) Welche Erfahrungen sind in Beziehung auf das Einklinken der Stahlschienen gemacht und welcher Erfolg der Einklinkungen kann eventuell empfohlen werden?

5) Ist es nach den fortgeschrittenen Erfahrungen mit verlaschten Schienen nothwendig oder zweckmässig, Mittel gegen das Losrütteln der Laschenschrauben anzuwenden und welche Mittel sind event. am meisten zu empfehlen?

6) Welche Versuche sind in den letzten Jahren mit dem ganz eisernen Oberbau, ohne Querschwellen und Steinwürfel, gemacht?

7) Wie kann bei einem Steinwürfel-Fundament des Bahnoberbaues und bei ganz eisernem Oberbau, sowie bei eisernen Brücken, die härtere und geräuschvollere Fahrt durch Einrichtungen am Oberbau am besten gemildert werden?

8) Welche Erfolge sind mit der Anwendung schwebender Stösse erzielt und welche Bahnverwaltungen haben sich für die fernere Anwendung derselben entschieden? Mit Anwendung einer Tabelle.

9) Welche Mittel sind am meisten zu empfehlen, um das seitliche Verschieben der Schienengeleise in den Curven der freien Bahn zu verhindern und von welchem Radius an ist event. das zu dem Zwecke vielfach angewendete Legen der Schienen in Verband zu empfehlen?

10) Welche Imprägnirungs-Methoden werden jetzt von den einzelnen Bahnen angewendet? Die Bahnverwaltungen werden ersucht, die für die Dresdner Techniker-Versammlung aufgestellten Auswechselungs-Tabellen der Schwellen für die letzten 3 Jahre zu ergänzen.

11) Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung der Englischen Weichen vor?

12) Welche Weichen-Construction und welche Weichenstell-Vorrichtungen haben sich am besten bewährt?

13) Welche Erfahrungen hat man mit den in einem Stücke gegossenen Gussstahl-Herzstücken gemacht und wie haben sich die Herzstücke bewährt, deren Spitzen aus einzelnen bearbeiteten Gussstahlstücken bestehen?

14) Ist es zweckmässig, bei grossen Bahnhofsanlagen die Güter- und Rangir-Bahnhöfe zu trennen und welche Einrichtungen sind für die Güter- und Rangirbahnhöfe am meisten zu empfehlen?

15) Welche Erfahrungen sind in neuerer Zeit über das Rangiren der Güterwagen mit Schiebebühnen gemacht und welche Construction der Schiebebühnen ist am meisten zu empfehlen? Unter Mittheilung von Zeichnungen ist die Frage zu beantworten.

16) Welche Fundirungsarten von Brückenpfeilern auf grosse Tiefen haben sich in neuerer Zeit bewährt?

17) Welcher Anstrich der eisernen Brücken hat sich am besten bewährt?

18) Ist es empfehlenswerth, auf den Zwischenbahnhöfen der vorläufig nur mit einem Geleise herzustellenden Bahnen die Geleise schon ganz wie für zweigeleisige Bahnen einzurichten und zur Vermeidung des Fahrens gegen die Spitze der Züge einer Richtung von dem geraden, durchgehenden Hauptgeleise auf das abzweigende Nebengeleis (2. Hauptgeleis) übergehen zu lassen?

19) Welche Erfahrungen liegen über die Zweckmässigkeit der runden nur durch eine Drehscheibe zugänglichen Schuppen für Locomotiven im Dienste vor?

20) Welche Einrichtungen der Abtritte und Pissoirs auf den Bahnhöfen haben sich bewährt? Diese Frage ist unter Mittheilung von Zeichnungen und Beschreibung zu beantworten.

21) Welche Wagen-Constructionen und Abstürz-Vorrichtungen sind für Erdtransporte auf interimistischen Eisenbahnen am meisten zu empfehlen? Beantwortung der Frage unter Mittheilung von Zeichnungen und Erfahrungen.

22) Die Eisenbahn-Verwaltungen sind zu ersuchen, einen der Grundrisse der bewährten und neueren Bahnhöfe an die technische Commission einzusenden und zwar wo möglich

a) einer kleinen Zwischen-Station,
b) einer Zwischen-Station mit Maschinenwechsel,
c) einer Anschlussstation für 3, 4 oder mehrere Bahnarme,
d) eines Endbahnhofes.

Zu den Zeichnungen ist thunlichst der Maassstab 1:1500 d. w. Grösse zu wählen, und ist die innere Eintheilung der Gebäude anzugeben, während die Geleise nur in einfachen Linien zu zeichnen sind.

B. Maschinen und Wagen.

1) Welche Erfahrungen sind mit der Anwendung eines höheren Dampfdruckes als des bisher üblichen von 8 Atmosphären Ueberdruck bei den Locomotiven in neuerer Zeit gemacht?

2) Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung 4rädriger Maschinen vor und welche Gewichte pro Achse sind hierbei angewendet?

3) Welche Erfahrungen sind in neuerer Zeit über die Anwendung und Stärke der Gussstahlachsen bei Eisenbahnfahrzeugen gewonnen und welche Dimensionen der Achsen sind zu empfehlen? Beantwortung dieser Frage mit Aufstellung und Ausfüllung von Tabellen.

4) Welche neuere Erfahrungen liegen über die Anwendung grosser Feuerbüchsen vor? Beantwortung dieser Frage mit Aufstellung und Ausfüllung von Tabellen.

5) Welche Erfahrungen sind in neuerer Zeit über die Anwendung von Stahl-Kessel und Stahl-Röhren bei Locomotiven gemacht und aus welchen Werken sind Gussstahlbleche zu Locomotivkessel bezogen? Beantwortung dieser Frage mit Aufstellung und Ausfüllung von Tabellen.

6) Welche Erfahrungen liegen über die Anwendung von Bremsmitteln bei Locomotiven vor?

7) Welche Erfahrungen liegen über die sichere und schnelle Handhabung der Steuerung bei Locomotiven mittelst Schrauben im Vergleich zur Händel-Steuerung vor?

8) Welche Erfahrungen sind mit dem Ersatz der Decken-Anker an den Feuerbüchsen der Locomotiven durch Stehbolzen oder andere Verankerungen gemacht?

9) Welche Erfahrungen liegen über die verschiedenen Methoden des Dichtens und Anstückens der Feuerröhren vor?

10) Welche Resultate hat das in den letzten Jahren vielfach angewendete Durchbohren der Stehbolzen an den Feuerkästen geliefert?

11) Welche neuere Erfahrungen liegen über das Verhindern des Funkensprühens bei den Locomotivschornsteinen und Aschenkasten vor?

12) Welche neueren Erfahrungen sind über die Anwendung der Dampfstrahlpumpen bei Locomotiven gemacht?

13) Welche Erfahrungen sind in Beziehung auf den Durchmesser der Siederöhren gemacht?

14) Welcher kleinste lichte Abstand von der Decke des Feuerkastens bis zum äusseren Kessel hat sich bei nicht überhöhten Kesseln als noch zulässig bewährt und welche Anordnung der Dampfentnahme-Rohre ist die zweckmässigste?

15) Welche Erfahrungen sind hinsichtlich der Construction der Dampfkolben und des Materials der Dichtungsringe derselben gemacht?

16) Welche Erfahrungen sind hinsichtlich der Querschnitte der Dampf-Ein- und Ausgangs-Canäle der Schieberkastenfläche gemacht und welches Material ist für die Abnutzung der Schieber das vortheilhafteste?

17) Welche Erfahrungen sind über das Schmieren der Dampfkolben und der Steuerungsschieber resp. über die Einrichtungen dazu gemacht?

18) Es sind sämmtliche Vereinsbahnen zu ersuchen, von den verschiedenen Systemen ihrer in den letzten 5 Jahren beschafften Locomotiven die Hauptdimensionen nach beigefügter Tabelle und von Skizzen nach beigegebenem Musterblatt begleitet, an die technische Commission des Vereins einzusenden.

19) Welche Mittel sind bisher zur Erwärmung der Personenwagen angewendet und welche neuen Erfahrungen liegen über diese Einrichtungen vor?

20) Welche Einrichtungen sind in neuerer Zeit an den Personenwagen getroffen worden, um den Gang derselben sanfter und geräuschloser und die Wirkung der Bremsen weniger empfindlich zu machen?

21) Welche verschiedenartige Einrichtungen von Retiraden in den Personenzügen sind in neuerer Zeit gemacht und welche Erfahrungen sind dabei, namentlich auch in Beziehung auf die Benutzung derselben, gewonnen worden?

22) Wie sind eine grosse Zahl von Schwerverwundeten am besten in Eisenbahnwagen zu transportiren?

23) Welche Einrichtungen sind zur inneren und äusseren Beleuchtung der Personenwagen mit Gas und Petroleum getroffen worden und welche Erfahrungen sind dabei gewonnen?

24) Welche Mittel sind angewandt, um das Verkohlen der Bremsklötze zu verhindern und mit welchem Erfolge?

25) Ist es zur Vereinfachung der Construction der Bremsen zweckmässig, auf jedes Rad nur einen Bremsklotz wirken zu lassen, oder muss derjenigen Anordnung, bei welcher 2 Klötze auf jedes Rad wirken, der Vorzug gegeben werden? **

C. Betrieb.

1) Liegen weitere Erfahrungen über die Locomotivleistungen und Betriebskosten auf Gebirgsbahnen gegenüber den Flachlandsbahnen vor?

2) Welche Erfahrungs-Resultate liegen über das Maass des Widerstandes der Eisenbahnfahrzeuge in den Curven vor?

3) Welche Erfahrungen sind über die Wirkungen der Ladevorrichtungen auf das Ladegeschäft der Güterbahnhöfe erzielt?

4) Welche neueren Erfahrungen liegen über die Construction der Bremsen vor und ist es nach diesen neueren Erfahrungen nothwendig, die Definition einer kräftigen Bremse im § D 161 der „Grundzüge" und § B 41 „der Sicherheits-Anordnungen" aufrecht zu erhalten.

5) Welche Art der Erleuchtung und Erwärmung für die grösseren Reparatur-Werkräume ist als die zweckmässigste befunden worden?

6) Welche Art der Vorrichtungen zum Abheben des Wagenkastens von den Rädern in den Reparaturwerkstätten ist in Bezug auf Leichtigkeit der Manipulation und Kürze der Zeit als die zweckmässigste erkannt? Von den benutzten Hebeladen, Laufkrahnen etc. werden Zeichnungen erbeten.

gez. Stummer v. Traunfels. A. Funk. M. M. v. Weber. Klingel. B. v. Minkwitz. Graber. W. Bender. Exter. Vogt. A. Wöhler. Keil. Brockmann. Thomas. Heusinger v. Waldegg.

** Nachträglich wurde von der Herzogl. Braunschweig-Lüneburgischen Generaldirection der Eisenbahnen noch folgende Frage hinzugefügt und von der geschäftsführenden Direction unterm 27. Januar 1868 den sämmtlichen Verwaltungen des Vereins mitgetheilt:

26) Welche Erfahrungen liegen über die Benutzung gegossener resp. gusseiserner Räder vor? Empfiehlt es sich, dergleichen Räder in Personen- resp. Güterzügen unter 4- und 6rädrigen Wagen, an Bremswagen u. s. w. ferner zuzulassen? Eventuell welche Sicherheitsmaassregeln sind wegen dieser Räder zu treffen?

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte und Bau.

* Zweite Route Wien-Paris. Nach einer stattgehabten Zusammenstellung der hierzu gehörigen Projecte und in Angriff genommenen Strecken müssen wir vorerst auf die allgemeinen Verhältnisse dieser neuen Linie kommen.

Schon im Jahre 1863 wurde in einem Gutachten des Ingenieurs Carl Saller über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in Schwaben und Neuburg, veröffentlicht von dem Eisenbahn-Comité in Memmingen, darauf hingewiesen, dass der kürzeste Weg von Wien nach Paris sich über Braunau, München, Memmingen, Aulendorf,

Freiburg im Breisgau, Colmar, Epinal und Chaumont hinziehe. Zu jener Zeit konnte man wohl häufig wahrnehmen, dass diesem Gedanken ein ungläubiges Lächeln entgegengesetzt wurde. Mit einer gewissen Berechtigung konnte dieses Project in das Gebiet der Phantasie verwiesen werden, als auf der ganzen Strecke von Neumarkt in Oesterreich durch Bayern, Württemberg, Baden und bis Chaumont in das Herz von Frankreich, nur die Strecke von München bis Pasing, d. i. 1 Deutsche Meile, im Betrieb war. Alle anderen Verbindungen waren nur Projecte, deren Ausführung noch in weiter Ferne lag. — Wenige Jahre sind verflossen und abgesehen von geringen Zwischenräumen ist diese neue Linie Wien-Paris festgestellt.

A. In Oesterreich ist die Linie von Neumarkt-Braunau, $7_{,44}$ Meilen lang, durch Staatsvertrag mit Bayern mit 4. Juni gesichert.

B. In Bayern ist dasselbe der Fall hinsichtlich der Strecke von Braunau nach München, $16_{,81}$ Meilen lang, durch obigen Vertrag und müssen beide Linien in längstens 4 Jahren dem Betriebe übergeben werden. Die Linie von München über Landsberg und Memmingen an die Bayerisch-Württembergische Grenze findet, wie aus dem Telegraphen-Gesetzentwurf zu ersehen ist, da diese Linie darin als zukünftige Eisenbahnlinie angegeben ist, in der in den nächsten Tagen zu gewärtigenden Gesetzesvorlage über das Bayerische Bahnnetz Aufnahme. Länge $15^1/_2$ Meilen.

C. Württemberg baut bereits von Aulendorf nach Leutkirch und voraussichtlich bis an die Bayerische Grenze, wenn, wie zu erwarten steht, der Anschluss durch einen Vertrag festgesetzt ist, $5^1/_2$ Deutsche Meilen lang.

D. Die Strecke westlich von Aulendorf über Altshausen, Osterrach, Pfullendorf gegen Stockach ist durch die Staatsverträge zwischen Preussen, Baden und Württemberg vom 18. Februar und 3. März 1865, die Linie Aulendorf-Althausen ist im Bau, die weitere ist binnen 10 Jahren, vom Vertrage an gerechnet, herzustellen; $6^1/_2$ Ml. lang.

E. In Baden wird die Strecke Immendingen-Donaueschingen in diesem Jahre dem Verkehr übergeben; $4_{,75}$ Ml. lang.

Die Strecke durch das Höllenthal von Donaueschingen über Neustadt nach Freiburg im Breisgau, $12_{,75}$ Deutsche Meilen lang, kann nach der Aeusserung des leider inzwischen verstorbenen Badischen Handelsministers Mathy in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 16. October v. J. wohl auch nicht mehr in Zweifel gezogen werden.* Für die Strecke von Freiburg nach Alt-Breisach an den Rhein ist bereits ein Gesetzesentwurf vorgelegt und wurde derselbe in der 2. Kammer einstimmig genehmigt; Länge $2_{,83}$ Deutsche Meilen.

Auf Badischem Gebiete ist somit nur die Strecke von Schwackenreute nach Immendingen ($6^3/_4$ Bad. Sdn. = $3^3/_8$ D. Ml.) in Frage, und zwar lediglich aus dem Grunde, weil man sich über die Bahnrichtung nicht verständigen konnte.

F. Auf Französischem Boden ist die Strecke von Chaumont nach Neufchâteau und von Epinal nach Arches im Betriebe; von Arches nach Laveline und von Münster nach Colmar im Bau.

Von Colmar an den Rhein (Neu-Breisach) ist wohl die Bauconcession zu erwarten.

Als Projecte stellen sich somit noch dar: Die Strecke von Neufchâteau nach Epinal (60 Kilometer) und von Laveline nach Münster (42 Kilom.). — Die Entfernungen von Paris nach Wien berechnen sich demnach folgendermaassen:

1) Paris-Strassburg-Carlsruhe-München-Salzburg-Wien $187_{,90}$ Ml.
2) a) Paris-Chaumont-Epinal-Colmar-Altbreisach $66_{,12}$ D. Ml.,
   b) Altbreisach - Freiburg - Donaueschingen - Immendingen-Schwackenreuthe - Aulendorf $23_{,70}$ D. Ml.,
   c) Aulendorf-Memmingen 6 D. Ml.,
   d) Memmingen-München 15 D. Ml.,
   e) München-Braunau $16_{,81}$ D. Ml.,
   f) Braunau-Wels $11_{,44}$ D. Ml.,
   g) Wels-Wien $28_{,50}$ D. Ml.

Zusammen $167_{,57}$ Deutsche Meilen. Auf dieser Route ergiebt sich somit gegenüber der jetzigen Route zwischen Wien und Paris eine Abkürzung von $20_{,33}$ Deutschen Ml. = $40_{,66}$ Stunden.

Wenn diese Abkürzung auch ziemlich bedeutend ist, so könnte doch Niemand den Bau dieser neuen Linie auf Grund dieses einzigen Gesichtspunctes befürworten. Allein daraus, dass sich diese neue Linie so rasch in den einzelnen Ländern entwickelt hat, lässt sich ersehen, dass die einzelnen Theile dieser Linie auch den Bedürfnissen der verschiedenen Länder entsprechen und wenn sie in ihrer Gesammtheit dem grossen Verkehr zwischen Wien und Paris eine so wesentliche Abkürzung gewähren, so erscheint dieser Vortheil als eine sehr acceptable Beigabe für die Herstellung dieser einzelnen Theile in den einzelnen Ländern. Dieser internationale Gesichtspunct mag aber für jene Regierungen, welche noch Lücken auf dieser grossen Weltbahn auszufüllen haben, ein Sporn sein, möglichst rasch dies zu thun. Für die Bayerische Regierung ist die Pflicht, die Strecke von München bis Memmingen und nicht blos bis Buchloe in Angriff zu nehmen, eine um so dringendere, als die besprochene Linie von München über Memmingen in den Schwarzwald und an den Oberrhein zur Vertheidigung Süddeutschlands äusserst wichtig ist.

* Siehe No. 44 S. 608 und No. 50 S. 695 dieser Zeitung von 1867.

⊙ **Baden.** (Landtagsverhandlungen.) In der verflossenen Finanzperiode 1866/67 waren für Eisenbahnbauten nahezu 30 Millionen bewilligt worden. Hiervon kamen fast $23^1/_2$ Mill. zur Verwendung und blieben demnach nahezu $6^1/_2$ Mill. als restirende Credite übrig; jene Summe wurde verwendet auf die Kinzigthalbahn (Offenburg-Hausach), die Odenwaldbahn (Mosbach-Würzburg), die Bahnstrecke von Singen nach Engen, auf Herstellung der Rheinbrücke bei Mannheim. Die jetzigen in Position gesetzten 15 557 211 fl. sollen zur Vollendung und Fortsetzung der bereits in Angriff genommenen Bahnen (in No. 5 S. 52 dieser Ztg. mitgetheilt) etwas über 11 Millionen, das Uebrige zur Vermehrung des Transportmaterials, zur Anlage zweiter Geleise (namentlich auf den Strecken Durlach-Wilferdingen, Pforzheim-Mühlacker etc.) entfallen. — Die in Angriff genommenen Bahnen sollen im Interesse der Gesammtrentabilität des Badischen Bahnnetzes nach Kräften gefördert werden. Die wichtigeren Eisenbahnbauten in der laufenden Budgetperiode sind: 1) die Bahn von Hausach (im Thale der Kinzig) nach Villingen (auf der Hochebene des Schwarzwaldes), Verwendung hierzu wenigstens 1 Million; 2) die Strecke von Stockach nach Mösskirch mit 1 200 000 fl.; 3) von Singen nach Villingen mit 2 Millionen fl.; 4) von Lauda nach Wertheim mit 1 700 000 fl.; 5) von Lauda nach Mergentheim mit 775 000 fl.; 6) für Herstellung definitiver Bahnhofbauten in Mannheim 500 000 fl.; 7) für Herstellung einer Verbindungsbahn der Badischen Staatsbahn bei Leopoldshöhe (Basel) mit der Französischen Ostbahn bei St. Louis vorläufig 130 000 fl. u. a. — Diese Positionen wurden genehmigt, sowie die Gesammtforderung von $15^1/_2$ Mill. fl. Von der Fortführung der Bahn Waldshut-Schaffhausen-Constanz bis Romanshorn muss vorerst Abstand genommen werden, da die von der Schweiz gestellten harten Bedingungen von Baden nicht angenommen werden können. Eine zu erbauende Bahn zwischen Hausach, Wolfach und Alpiersbach zur Ausbeutung des in jener Gegend so reichen Nutzholzes wird der Privatthätigkeit überlassen.

⊙ **Baden. Mannheim-Carlsruhe.** (Gesetzesentwurf.) In der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom 1. Februar wurde der Gesetzesentwurf vorgelegt, welcher den Bau einer directen Eisenbahn von Mannheim nach Carlsruhe bezweckt. Der Entwurf des Gesetzes selbst lautet:

Art. I. Der Bau einer in der Rheinebene von Mannheim über Schwetzingen nach Carlsruhe führenden Eisenbahn kann den von dieser Bahn berührten Gemeinden, einer Actiengesellschaft oder anderen Unternehmern überlassen werden.

Art. II. Der Unternehmer des Mannheim-Carlsruher Bahnbaues hat diese Bahn der Staatsbahn-Verwaltung zum unbeschränkten Betrieb pachtweise zu überlassen.

Art. III. Die Staatsbahn-Verwaltung bezahlt dafür auf die Dauer von 25 Jahren einen jährlichen Pachtzins von 145 000 fl. Die Unterhaltung der Bahn, sowie die während der Pachtzeit nothwendige Erneuerung oder Vervollständigung, die innere Ausstattung der Stationen und Haltstellen hat die Staatsbahnverwaltung auf ihre Kosten zu übernehmen. Nach Ablauf des fünften Betriebsjahres ist die Staatsbahnverwaltung verpflichtet, jährlich 5 Procent des Anlagecapitals an den Unternehmer abzutragen. Der Pachtzins wird jeweils in demselben Verhältniss gemindert, in welchem die geleistete Abschlagszahlung zu dem Anlagecapital steht. Sobald das Anlagecapital von der Staatsbahnverwaltung ganz bezahlt ist, tritt der Staat in das unbeschränkte Eigenthum der Bahn.

Nach dem vorgelegten Project, welches die alte Bahnlinie verbessern soll, wird die Bahn, von Mannheim ausgehend, die Orte Neckarau, Schwetzingen, Hockenheim, Neulussheim, Oberhausen mit Waghäusel, Philippsburg, Huttenheim, Neudorf, Graben, Linkenheim, Eggenstein, Welsch- und Deutschneureuth und Mühlburg berühren und an letzterem Ort in die Carlsruher Rheinbahn einmünden. — Die Bahn wird von Mannheim bis Mühlburg $14_{,11}$ und bis zur Einmündung in den Hauptbahnhof in Carlsruhe $14_{,95}$ Sdn. lang. Da der Bahnhof in Mannheim nur 63 Fuss tiefer liegt als jener in Carlsruhe, würde sich ein verglichenes Gefäll von nur 3 Zoll auf 1000′ ergeben, somit die Bahn nahezu horizontal liegen. — Die Baukosten sind nach einem von dem Centralcomité vorgelegten summarischen Voranschlag zu 3 Mill. fl. angenommen. An Insdustrie ragt vor Allem die Zuckerfabrik Waghäusel, das grösste Deutsche Etablissement dieser Art, im Herzen der von der Bahn durchschnittenen Gegend, hervor. Ihre volkswirthschaftliche Bedeutung ist denn auch längst Gegenstand öffentlicher und privater Erörterungen gewesen und hat das gebildete Comité schon im Jahre 1863 das Gesuch an die Badische Regierung gerichtet, die fragliche Bahn auf Staatskosten zu erbauen. Nachdem jedoch in dieser Richtung nicht unerhebliche Bedenken zum Vorschein kamen, zeigte das Comité den Willen, den Weg der Selbsthilfe zu betreten und um Ertheilung der Concession nachzusuchen. Die Badische Regierung hat nun im Hinblick auf die als dringend anerkannten, den Staatscredit sehr in Anspruch nehmenden Bahnbauten auf Staatskosten den Privatbau mit dem im Gesetze enthaltenen Vorbehalt gestattet. Durch dieses Arrangement wird einestheils die bestehende Staatsbahn gegen Concurrenz möglichst geschützt und anderntheils die Staatsregierung in den Stand gesetzt, das ganze Unternehmen in nicht allzu langer Zeit in ihre Hand zu bringen. — Sobald diese Bahn gebaut ist, wird es für die Interessen von Speyer geboten sein, auf den Bau einer Anschlussbahn, sei es bei

Neulussheim oder bei Oberhausen, hinzuwirken. (Nach telegraphischer Mittheilung aus Carlsruhe vom 10. Februar hat bereits die 2. Kammer das obige Gesetz genehmigt. Die Red.)

s. — **Württembergische Eisenbahn-Bauten in der Finanzperiode 1867/70.** Stuttgart, den 9. Februar 1868. In den jüngsten Tagen wurde in der Kammer der Abgeordneten der von der Regierung bereits im September v. J. eingebrachte Gesetzes-Entwurf, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1867/70, angenommen.

Die wichtigeren Puncte dieses neuen Eisenbahn-Gesetzes lauten:

(Artikel 1.) Die in Vollziehung des Artikels 3 des Gesetzes vom 13. August 1865 in Angriff genommenen Eisenbahnlinien:

1) von Jagstfeld nach Osterburken,
2) von Crailsheim nach Mergentheim,
3) von Rottweil a) nach Villingen, b) nach Immendingen,
4) von Stuttgart (Zuffenhausen) nach Nagold,
5) von Ulm in der Richtung nach Sigmaringen,
6) von Leutkirch nach Mengen (Herbertingen) und
7) von Tübingen nach Hechingen,

sind in der Finanzperiode 1867/70 so weit thunlich dem Ausbau entgegen zu führen.

Ausserdem sind:

8) umzubauen und zu erweitern die Bahnhöfe in Heilbronn, Bietigheim, Plochingen und Ulm.

(Artikel 2.) Im Laufe der Finanzperiode 1867/70 ist ferner der Bau folgender Bahnstrecken in Angriff zu nehmen:

1) Die Fortsetzung der Schwarzwaldbahn, Stuttgart-Calw-Nagold, von Nagold nach Horb zum Anschluss an die obere Neckarbahn;

2) die Bahn von Calw nach Pforzheim zum Anschluss an die Grossh. Badische Bahn von Durlach nach Mühlacker;

3) die Fortsetzung der Hohenzollern'schen Bahn, Tübingen-Hechingen über Balingen in der Richtung auf Ebingen.

(Artikel 3). An den Anlage- und Ausrüstungskosten der in Art. 1 und 2 angeführten Bahnlinien werden, wie bisher, die Kaufschillinge für die Bauplätze der erforderlichen Gebäude und für die Grundflächen der Bahnhöfe und Stationen von der Grundstücksverwaltung bestritten.

Zur Deckung des weiteren Aufwandes für die genannten neuen Bahnen, sowie für die Erweiterungs- und Verbesserungs-Anlagen an älteren Bahnhöfen sind neben den durch das Gesetz vom 13. August 1865 für die in Art. 1 oben angeführten 8 Bahnlinien bereits bewilligten 9 Millionen Gulden, auf die Finanzperiode 1867/70 36 Millionen Gulden bestimmt.

s. — **Pferdebahn von Stuttgart nach Berg.** Stuttgart, den 9. Februar 1868. Das vorstehend bezeichnete Unternehmen (vgl. E.-V.-Z. 1862 p. 171 und 456, und 1864 p. 171), durch welches der durch Industrie und durch seine Bäder ausgezeichnete Ort Berg (am Neckar, 1500 Einwohner, 0_{5} Ml. von Stuttgart entfernt) mit Stuttgart in bessere Verbindung gebracht werden soll, war seiner Zeit ins Stocken gerathen, weil die von den bürgerlichen Collegien zu Stuttgart gestellten Bedingungen den Unternehmern zu ungünstig erschienen. Neuere Verhandlungen haben zu einer Einigung beider Theile geführt, der neue Vertrag ist kürzlich von den städtischen Behörden genehmigt worden und dürfte somit die Vollendung des bereits angefangenen Werkes nunmehr gesichert sein. Nähere Mittheilungen über dasselbe behalten wir uns vor.

⊙ **Pfälzische Nordbahn.** Die am 3. Februar in Ludwigshafen abgehaltene Generalversammlung der Pfälzischen Nordbahn hat einstimmig die Annahme der Concession für die Herstellung der Alsenzbahn und demgemäss die Erhöhung des Gesellschaftscapitals um 7 700 000 fl. beschlossen und steht demnach dem Bau dieser Bahn nunmehr kein Hinderniss mehr im Wege.

Hessen-Darmstadt. Vorbehaltlich der Genehmigung der Stände hat das Haus Erlanger und Söhne und die von demselben gegründete Actiengesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe der Eisenbahnen Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen am 7. Februar d. J. erhalten.

Preussen. Halle-Guben-Sorau. Nachdem die Erfüllung aller vorgeschriebenen Bedingungen von Seiten des Berliner Consortiums, an dessen Spitze der Herzog von Ujest steht, erfolgt ist, hat wie die „B. B.-Ztg." berichtet, der König die Concessions-Urkunde für die Halle-Guben-Sorauer Eisenbahn am 3. d. M. vollzogen, und steht deren Publication in den nächsten Tagen bevor. Die Einzahlung der für die rechtzeitige Ausführung des Baues zu bestellenden Caution wird nunmehr gleichfalls ohne Verzug vor sich gehen und dann mit den auf die Realisirung des Projects bezüglichen Schritten weiter vorgegangen werden.

* **Thüringische Eisenbahn.** Der Gesetzentwurf, betr. die Gewährung einer Staatsunterstützung an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Gotha nach Leinefelde wurde auch vom Herrenhause in dessen Sitzung vom 11. d. M. ohne Debatte angenommen.

Ofener Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft. Nach dem Geschäftsberichte, welcher der am 19. Januar d. J. abgehaltenen ersten Generalversammlung der Actionäre dieser Unternehmung erstattet wurde, führt 1) die Bahn nach Altofen: vom Ofener Brückenkopfe entlang des Donauufers bis zum Proviantplatze, dort in die Hauptgasse einmündend, und auf derselben am Lucas- und Kaiserbade vorbei durch die Neustift nach Altofen, sodann auf der Hauptgasse an der Monturs-Commission vorbei bis zum Altofener Stadthausplatz; 2) der Flügel in's Auwinkel, der sich auf dem Proviantplatze von der Altofener Bahn abzweigt, geht durch die Königsberggasse auf die Landstrasse, wo die Bahn in der Nähe der Christ'schen Ziegelöfen die gewöhnliche Strasse ins Auwinkel erreicht und stets die linke Seite der Strasse einhaltend bis in's Auwinkel fortführt.

Die Dauer der Concession ist auf 40 Jahre vom Tage der Eröffnung an und das Anlagecapital der beiden $1^{3}/_{4}$ Meilen langen Bahnen auf 400 000 fl. festgesetzt.

Der Bau der Hauptlinie ist im Herbste v. J. begonnen und bis 8. December v. J. fortgesetzt worden. Dieselbe ist vom Brückenkopfe bis zum Lucasbade fertig und wird an ihrer inneren Ausfertigung auch den Winter über gearbeitet; 12 Waggons sind aus der Wiener Maschinenfabrik von Anton Spiering geliefert worden.

Die nunmehr eingetretene Pause im Bau wurde dazu benutzt, um auch die für den Bau der Auwinkler Linie nothwendigen Anordnungen zu treffen und die Vertragsabschlüsse zu machen. Die Lieferung sämmtlicher Baubestandtheile ist gesichert und sobald der Eintritt der besseren Jahreszeit es gestattet, wird der Bau rüstig fortgesetzt werden, so dass mit Zuversicht gehofft werden kann, die Altofener Linie spätestens Anfangs April, die Auwinkler Linie aber im Monat Mai dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

Um die Bahn, soweit es die Terrain-Verhältnisse gestatten, bis in's Herz des Gebirges zu führen, wurde beschlossen, die Auwinkler Linie, deren Ende beim Laszlovszky projectirt wurde, bis an's Ende des sogenannten weissen Weges (420 Klftr.) zu verlängern.

(Nach dem P. Ll. durch das Oesterr. C.-Bl.)

Eisenbahn-Betrieb.

* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** Auch diese Bahn nimmt nach Aufhebung der Postpflichtigkeit von baarem Gelde, Gold- und Silberwaaren, Platina und geldwerthen Papieren diese Artikel zum Transport auf ihren Bahnlinien an.

Hannoversche Staatsbahn. Die Geschäfte der bisher bestandenen Wagenverwaltung der Hannoverschen Eisenbahn in Hannover sind vom 20. Januar l. J. an auf der Kgl. Oberbetriebs-Inspection dortselbst übergegangen.

s. — **Betriebsresultate der Württembergischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1866/67.*** Nach einem Bericht des Ministers von Varnbühler an den König von Württemberg, welcher als Beilage zu No. 25 des „Staatsanzeigers für das Königreich Württemberg" veröffentlicht ist, wurden im Rechnungsjahre 1866/67 6_{7} Meilen Staatsbahnen dem Betriebe übergeben. Die einzelnen Strecken sind in dieser Zeitung schon a. a. O. namhaft gemacht. Es waren hiernach am Schluss des Jahres 1866/67 82_{7} Meilen Bahn im Betriebe der Württembergischen Verwaltung; die durchschnittliche Betriebslänge dieses Jahres aber betrug 80_{4} Meilen (à 7_{449} Kilom.). Doppelgeleise liegen ausser auf den früher bereits namhaft gemachten Strecken: Mühlacker-Ulm und Cannstadt-Fellbach, nun auch zwischen Goldshöfe und Aalen (Stationen der Bahn Stuttgart-Nördlingen), auf zusammen 20_{5} M., das zweite Geleis zwischen letztgenannten 2 Stationen ist seit dem 5. Mai 1867 in regelmässige Benutzung genommen.

Der Aufwand bei Herstellung der eröffneten, von Württemberg gebauten Bahnen nach Abzug der unmittelbaren Einnahmen beim Bau oder — mit anderen Worten — das durch Zuschüsse der Staatshauptcasse bestrittene Anlagecapital hat beim Rechnungsabschluss von 1866/67 auf 83 518 300 fl. sich belaufen, wovon auf 1 Meile Bahnlänge 1 014 800 fl. (580 000 Thlr.) treffen. Von diesem Anlagecapital werden nach Verhältniss des Antheils, welcher an dem Aufwand für die neu eröffneten Strecken auf deren Betriebszeit entfällt, für Nachstehendes nur 81 404 900 fl. in Rechnung gebracht. Hierzu kommt der durch die Kgl. Bayerische Verwaltung mit 4% zu verzinsende Bauaufwand für die Strecke von Ulm bis zur Mitte der Donaubrücke in Abzug mit 555 200 fl. Dagegen ist das Baucapital der Bayer. Staatsbahnverwaltung für die Bahn von der Landesgrenze bis Nördlingen, welches von der Württemb. Verwaltung mit 4% zu verzinsen ist, im Betrage von 617 700 fl. zuzuschlagen. Ausserdem sind zur Erweiterung und zur Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vervollständigung der Betriebsmittel aus den Betriebseinnahmen der Eisenbahncasse in den Jahren 1855/66 3 306 800 fl. und 1866/67 186 300 fl., zusammen 3 493 100 fl. (1 996 000 Thlr.) verwendet worden, mit deren Hinzurechnung das Gesammtbaucapital auf 84 960 500 fl. sich belaufen würde.

Für jede Meile Bahnlänge sind (in runden Zahlen) vorhanden 1_{8} Stück Locomotiven, 16_{37} Achsen Personen-, Gefangenen- und Bahnpostwagen, 67_{3} Achsen Gepäck- und Güterwagen; die Achse der Güterwagen mit einer durchschnittlichen Tragkraft von 75 Ctr.

Zu den Fahrten sind verbraucht 602 171 Centner Steinkohlen bei

* Ueber die Betriebsresultate früherer Jahre vgl. Eisenbahn-Vereins-Zeitung 1863 pag. 270 und 1867 pag. 97.

461 000 zurückgelegten Meilen (pro Meile also $1,_{306}$ Ctr.) und 905 600 Cubikfuss Torf bei 66 400 Ml. (pro Meile also $13,_{64}$ Cubikfuss). Ausserdem wurden verwendet zum Anheizen und Stationiren der Maschinen 711 Klafter Brennholz, 146 343 Ctr. Steinkohlen und 209 000 Cbfss. Torf. — Im Ganzen hat die Heizung der Locomotiven, Werkstätten, Stationslocale, Personenwagen u. s. w. erfordert: 1453 Klafter Holz, 830 070 Ctr. Steinkohlen und 1 165 000 Cbfss. Torf.

Der Abschluss der Betriebsrechnung hat folgendes finanzielles Ergebniss geliefert:

Roheinnahme (an Fahrtaxen und Frachten, Aversionalvergütungen aus Postcassen, Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken u. s. w.) im Ganzen 10 515 200 fl.

Ausgabe (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, Transportverwaltung, Antheil fremder Verwaltungen an Transporteinnahmen, Zins an Bayern für die gepachtete Bahnstrecke Nördlingen-Landesgrenze) im Ganzen 6 650 000 fl.

Bei Vergleichung der Gesammteinnahme mit der Gesammtausgabe bleiben als Reineinnahme vom Laufenden 3 865 200 fl., wovon auf eine Meile Betriebslänge 48 075 fl. (27 500 Thlr.) kommen. Der Geldwerth der Materialvorräthe hat vom Beginn bis zum Schluss des Rechnungsjahres um 217 800 fl. sich erhöht.

Zur Ermittelung einer richtigen Verzinsungsziffer, sowie der eigentlichen Betriebsausgaben und zur Darstellung des Verhältnisses letzterer zu den Einnahmen sind aber von der Roheinnahme sowohl, wie von der Ausgabe verschiedene Posten in Absatz zu bringen (namentlich die Hinauszahlungen an fremde Bahnen aus den Transporteinnahmen vom directen Verkehr mit 2 170 000 fl.) und berechnet sich hiernach

die eigentliche Betriebseinnahme auf . .	8 017 300 fl.
die eigentliche Betriebsausgabe auf . . .	3 974 000 „
der Reinertrag somit auf	4 043 300 fl.

Die Betriebsausgaben stellen sich hierbei auf $49,_{6}$% der Betriebseinnahmen, während sie im Vorjahre auf $46,_{5}$% sich belaufen hatten. Das Gesammt-Baucapital in dem oben dargestellten Betrag von 84 960 500 fl. hat in dem Ueberschuss von 4 043 300 fl. mit $4,_{76}$% sich verzinst, nachdem bei ähnlicher Berechnungsweise im Jahr 1865/66 eine Rente von $5,_{0}$% ermittelt worden.

Zu erwähnen ist hierbei, dass die in Rechnung genommene Summe der Betriebsausgaben von 1866/67 neben den Kosten für Hauptreparaturen an Locomotiven und Wagen einen Aufwand von 113 500 fl. für 41 neue Transportwagen, welche an Stelle ebenso vieler wegen Abnutzung ausrangirter älterer Wagen angeschafft worden, in sich schliesst; dass ferner die Umwechselung der Schienen von niederem Profil in den älteren Bahnstrecken gegen höhere, stärkere Schienen, wie die Ausrüstung des abwärts befahrenen Geleises von Amstetten nach Geislingen mit Stahlschienen an Stelle gewöhnlicher Eisenschienen einen bei den Betriebsausgaben nicht ausgeschiedenen, erheblichen Mehraufwand über die Kosten der gewöhnlichen Bahnunterhaltung verursacht haben.

Es kommen:

	auf eine Mle. Betriebslänge		auf eine Nutzmeile	
von der eigentlichen Betriebs-Einnahme . .	99 700 fl.	(57 000 Thlr.)	16 fl. 3 kr.	($9,_{17}$ Thlr.)
von der eigentlichen Betriebs-Ausgabe . . .	49 400 „	(28 200 „	7 „ 57 „	($4,_{54}$ „)
von der Netto-Einnahme	50 300 „	(28 800 „	8 „ 6 „	($4,_{63}$ „)

* **Badische Staatseisenbahnen.** (Jahres-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert		vereinnahmt	
		im Decbr.	bis ult. Decbr.	im Decbr.	bis ult. Decbr.
Personen		343059	5012093	196770 fl. 48 kr.	3893551 fl. 41 kr.
Gepäck	Ctr.	9141	195404	10376 „ 15 „	299719 „ 32 „
Equipagen	Stück	16	243	127 „ 38 „	3026 „ 28 „
Vieh	„	27559	425043	11381 „ 42 „	202329 „ 17 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1832230	18267748	1526464 „ 8 „	14100223 „ 24 „
Empfang	„	1876650	21240778		
			in Summa	1745120 fl. 31 kr.	18498850 fl. 22 kr.
			gegen 1866	1161603 „ 24 „	11819892 „ 18 „
			mithin 1867 mehr	583517 fl. 7 kr.	6678958 fl. 4 kr.

Im Jahre 1867 sind gegen das Vorjahr mehr befördert worden: 524 351 Personen, 30 956 Ctr. Gepäck, 4 262 180 Ctr. empfangene Güter und 6 876 954 Ctr. versandte Güter, weniger: 40 682 Stück Vieh. Die Mehr-Einnahme des Jahres 1867 gegen das Vorjahr betrug für Personen 733 311 fl. 30 kr., Gepäck 80 292 fl. 46 kr., Equipagen 13 fl. 10 kr., Vieh 3052 fl. 2 kr., Güter 5 842 288 fl. 36 kr., in Summa also 6 678 958 fl. 4 kr.

An Nachnahmen etc. wurden verausgabt:

	im Decbr.	bis ult. Decbr.
1867	538 267 fl. 28 kr.	5 360 144 fl. 39 kr.
1866	385 516 „ 26 „	3 072 408 „ 10 „
daher 1867 mehr	152 751 fl. 2 kr.	2 287 736 fl. 29 kr.

Bayerische Staatsbahnen. Am 1. Februar ist ein Nachtrag zu den Tarifen für den Oesterreichisch-Bayerisch-Belgisch-Französischen Güterverkehr in Wirksamkeit getreten. Ebenso sind zu den Tarifen für den Gütertransport zwischen Stationen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn einer-, dann Stationen der Bayer. Staats- und Ostbahnen andererseits vom 1. Juni 1867 zwei Nachträge, directe Frachtsätze für Arenshausen, Heiligenstadt, Leinefelde und Wittenberge betreffend, giltig vom 1. Februar 1868 an, in Kraft getreten.

Bayerische Ostbahnen. In der am 5. Februar zu München abgehaltenen Sitzung von Vertretern der Bayerischen Ost-, Staats- und Böhmischen Westbahn wurde beschlossen, dass vom 15. März ein zweiter directer Zug zwischen München und Prag und umgekehrt eingerichtet werden soll, mit dem Anschluss an die Züge vom Brenner und nach Russland. Dieser Zug wird von München um 5 Uhr 45 M. Mgs. abgehen, um 1 Uhr 10 M. in Furth und um 7 Uhr 30 M. Abds. in Prag eintreffen. Umgekehrt wird ein Zug um 7 Uhr Mrgs. von Prag abgehen, um 1 Uhr 30 M. nach Furth und um 9 Uhr 55 M. nach München gelangen. — Im Sommer werden die Züge No. 35 und 36 der Bayer. Ostbahn so eingerichtet werden, dass sie mit dem neuen Zug zusammentreffen und man wird dann in einem Tage von Carlsbad nach Prag gelangen können. — Vom 15. März an wird die Böhmische Westbahn auch directe Billete für die Russischen Bahnen und umgekehrt ausgeben.

Oesterreichische Eisenbahn-Tarife. Das Oesterreichische Abgeordneten-Comité, welches auf Veranlassung des Handelsministers jüngst zur Berathung von Tarifreformen zusammengetreten ist, schlägt neben verschiedenen, im Verordnungswege zu treffenden Maassregeln zunächst vor, den Personentarif mit vier Wagenclassen zu 30, 25, 15 und 10 kr. per Meile festzusetzen, während der normale Gütertarif per Centner und Meile $2,_{5}$ und der ermässigte $1,_{5}$ zu betragen hätte. Eilgut zahlt die doppelte Normalgebühr und sperriges Gut die doppelte ermässigte Gebühr. Als Frachtzuschlag dürfen nur 2 kr. ohne Unterschied der Distanz erhoben werden. Wagenladungen haben einen besonderen Tarif, doch müssen dabei mindestens 100 Centner aufgegeben werden; für diese Ladungen besteht kein Frachtzuschlag, die Verladung jedoch besorgen die Parteien. Der Tarif für Wagenladungen ermässigt sich von 10 zu 10 Meilen, nach drei Güterclassen getheilt, und zwar:

für Cl. A 1 M. $1,_{5}$	für Cl. B 1 M. $1,_{25}$	für Cl. C 1 M. 1
10 „ $1,_{4}$	10 „ 1	10 „ $0,_{9}$
20 „ 1	20 „ $0,_{9}$	20 „ $0,_{8}$

und dann für je 10 Meilen $^{1}/_{10}$% Ermässigung, so dass für 50 Meilen Fracht A $0,_{7}$, B $0,_{6}$, C $0,_{5}$ kr. per Centner und Meile kostet, wobei auch der Grundsatz aufrecht erhalten bleibt, dass niemals für kürzere Entfernung in derselben Classe mehr als für weitere Distanz berechnet werden darf. Die Bestimmungen über Lagerzins setzen für Getreide und Holz zur Aufladung vier, zur Abladung 3 Tage Zinsfreiheit fest, dulden keine Erhöhung des Zinses und machen die Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit von der Genehmigung des Handelsministeriums abhängig. (Nat.-Ztg.)

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem Vorsitzenden der Central-Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel, Eisenbahn-Director Siegmund von Schmerfeld, ist der Character als Geheimer Regierungs-Rath verliehen, der Baumeister Beckmann zu Kupferberg zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die Eisenbahn-Baumeister-Stelle bei der Wilhelmsbahn zu Ratibor verliehen worden.

Oesterr. Eisenbahnen. 1. Staatsbahn. Der Betriebs-Secretär August de Serres ist zum General-Inspector der Central-Direction für Verkehr und commerziellen Betrieb und zum ersten Stellvertreter des Central-Directors dieser Section; der Inspector Hermann Rittershausen bei derselben Direction und der Verkehrschef der nördlichen Linie, Inspector Franz Marek zu Ober-Inspectoren, des letzteren Stellvertreter Wilhelm Rösler, der Büreauchef Heinrich Stockhausen bei der Direction für Verkehr und commerziellen Betrieb, der Verkehrschef-Stellvertreter auf der II. Section der südöstlichen Linie, Carl Klaudy, zu Inspectoren, der Verkehrschef der südöstlichen Linie I. Section, Inspector de Maistre zum Ober-Inspector, zu dessen Adlatus der Verkehrschef der Neu-Szönyer Linie, Inspector Joseph Goth ernannt worden. — 2. In den Verwaltungsrath der Böhmischen Westbahn ist Herr Albert von Klein eingetreten.

Ausland.

⊙ **Schweiz.** Die Toggenburger Bahn schreibt Bauten an der zum Anschluss an die vereinigten Schweizerbahnen neu zu erstellenden Zweigbahnlinie Wyl-Ebnat-Toggenburg mit einer Länge von $25,_{275}$ Kilometer zum Accord mit dem Termin Ende Februar dieses Jahres aus.

Seeländische Eisenbahn. Die Dänische „Departementstidende“ veröffentlicht die Allerh. Concession an die Seeländische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Südseeländischen und Falsterschen Bahnen. Die Concession erlischt, wenn der Bau nicht innerhalb eines Jahres in Angriff genommen worden ist, und wenn die Eröffnung der resp. Bahnstrecken nicht bis zum 1. Januar 1873 stattgefunden hat. Die „Kieler Ztg.“ bemerkt bei dieser Gelegenheit, dass die Seeländische Eisenbahn für das verwichene Betriebsjahr eine Dividende von $5^{1}/_{4}$% abgeworfen habe.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 12. Februar 1868. Nachdem unsere grösseren Etablissements mit bedeutenden Bestellungen vorgehen, so ist zu erwarten, dass auch der Verkehr ein regerer werde. Die Umsätze, die in dieser Woche stattgefunden, sind zu wenig veränderten Preisen gemacht.

Kupfer fester. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $25^1/_2$—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Banca-Zinn 32 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W.H. Marke $6^2/_3$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Die Preise erhalten sich. Von Tarnowitz soll ein bedeutender Posten zu noch nicht bekannt gewordenem Preise auf der Friedrichshütte verkauft worden sein. — Sächsisches und Harzer $6^7/_{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6^2/_3$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_3$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Der Glasgower Markt in Warrants ist im Steigen. Verschiffungseisen dagegen noch unbeachtet. M. N. Warrants 52 sh. 6 d., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh. Langloan I. 53 sh., sonstige Marken 52 sh. — Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung 45—$45^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen $36^1/_2$—$37^1/_2$ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $42^1/_2$—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes $2^2/_3$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen gefragt. zum Verwalzen $47^1/_2$—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks.** Die Hamburger Engros-Händler verweilen bereits hier, jedoch haben Lieferungsgeschäfte noch nicht stattgefunden. Preise für Stückkohlen 19—22 Thlr., Nusskohlen $17^1/_2$—$18^1/_2$ Thlr. — Coaks macht sich knapp. Vom Lager $18^1/_2$—19 Thlr., auf Lieferung 17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

20. Februar Buschtêhrader Eisenb.-Ges. zu Prag. cfr. off. Bekm. S. 43.

9. März *Ungarische Nordbahn in Pest. Gegenstände der Tagesordnung sind: a) Bericht über die Betriebsresultate seit Eröffnung der Bahn bis letzten Decbr, 1867; b) Vorschläge und Beschlussfassung über die zur weiteren Entwickelung des Unternehmens erforderlichen Maassnahmen; c) Revision der Statuten; d) Wahl eines fehlenden Verwaltungsrathes.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
17. Febr.	zu Weil der Stadt	Württb. Stsb.	Gerüst bei Malmsheim	—
17. „	zu Weil der Stadt	dieselbe	Bahneinschnitt am Sparnsberg	—
18. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Achsen, Räder, Radreifen	77
19. „	zu Hannover	dieselbe	Dampf- und Siederohre	78
19. „	zu Ehingen	Württemb. Staatsb.	Oberbaumaterialien	—
22. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Wagen-Materialien	77
24. „	zu Weil der Stadt	Württb. Stsb.	1. Arbeitsloos, Theilarbeit bei Renningen	—
24. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Ruhrer Steinkohlen	77
24. „	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Locomotiven	76
26. „	zu Berlin	Berliner Verbdgsb.	Erdarbeiten	76
2. März	zu Berlin	dieselbe	2 Mill. hartgebr. Mauersteine od. Klinker und 300 000 Verblend-Klinker	—

Briefkasten.

Herrn v. S. in München: Die December-Einnahmen der fraglichen Bahn s. No. 5 Seite 57. — Ueber die Bahn Mannheim-Schwetzingen-Carlsruhe haben Sie uns vor 8 Tagen bereits ganz dieselbe Mittheilung gemacht, als in dieser Woche. Wir bitten ergebenst, um solche Wiederholungen zu vermeiden, sich genau zu merken, was Sie uns als Correspondenzen zuschicken.

Herrn Dr. jur. F. S. zu Braunschweig, Herrn D. H. Domer in Michelbach, Herrn Eugen Rall & Jäger in Stuttgart, Herrn Ingenieur Pr. in Hof: Betrag erhalten. Karte (resp. Stations-Register und Karte) an Sie abgesandt am 11. resp. 12. u. 13. d. M.

OFFICIELLER ANZEIGER.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach Inhalt des § 6 der zufolge Beschlusses der neunten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre abgeänderten, auf Grund der Ermächtigung des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 15. November 1867 Z. 18132 von der Böhmischen k. k. Statthalterei Prag unterm 10. December 1867 bestätigten Gesellschafts-Statuten wird hiermit bekannt gemacht, dass bis auf Weiteres alle das hiesige Eisenbahn-Unternehmen betreffenden Verlautbarungen durch die k. Wiener Zeitung in Wien, die k. Prager Zeitung in Prag, die Leipziger Zeitung in Leipzig, die Berliner Börsenzeitung in Berlin zur Veröffentlichung gelangen werden.

Exemplare der neuen Statuten erliegen für p. t. Herren Actionäre, welche in deren Besitz zu kommen wünschen, bei der Direction, wie auch bei allen die Anmeldungen zur Theilnahme an der Generalversammlung vermittelnden resp. Banquierhäusern und Credit-Instituten.

Teplitz, den 1. Februar 1868. **Der Verwaltungsrath.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur planmässigen Ausloosung von:

34 Stück à 500 Thlr. }
230 „ à 100 „ } 4 % Prioritäts-Actien

und

39 Stück à 500 Thlr. }
188 „ à 100 „ } $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen,

sowie

8 Stück à 500 Thlr. }
38 „ à 100 „ } $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen Littr. B

unserer Gesellschaft ist Termin auf

den 12. März cr. Nachmittags 4 Uhr

in unserem Sitzungssaal (am Askanischen Platz Nro. 6) anberaumt, wozu den Inhabern gedachter Prioritäts-Actien resp. Obligationen der Zutritt freisteht.

Berlin, den 9. Februar 1868. **Die Direction.**

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Anfertigung von

a. 10 Schnellzug-Locomotiven mit Tender,
b. 10 Lastzug-Locomotiven mit Tender und
c. 10 Tenderlocomotiven

im Wege der öffentlichen Submission zu verdingen.

Die maassgebenden Bedingungen sind in unserem Centralbüreau hier einzusehen, auch werden auf Verlangen Abdrücke derselben unter Nachnahme der Kosten mitgetheilt.

Anerbietungen, welche versiegelt und unter der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Locomotiven“

portofrei bei uns einzureichen sind, werden bis zum **Montag, den 24. Februar cr. Vormittags 11 Uhr** entgegen genommen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in unserem Centralbüreau bewirkt wird.

Den Submittenten steht es frei, diesem Eröffnungstermine beizuwohnen.

Elberfeld, den 6. Februar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Ein Loos der Erdarbeiten für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn (ca. 58 000 Schtrth. bei 600 Rth. Transportweite) einschliesslich der Herstellung zweier Strassenunterführungen beabsichtigen wir im Wege beschränkter Submission zu vergeben. Qualificirte Bauunternehmer, welche bei dieser Submission berücksichtigt zu werden wünschen, werden ersucht, Abschriften ihrer Atteste spätestens bis zum **26. d. Mts.** an uns einzureichen. Nähere Auskunft über den Umfang der Arbeiten wird in unserem Baubüreau, Köpnikerstrasse 29, durch den Baumeister Housselle ertheilt.

Berlin, den 2. Februar 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn.

Lieferung von Ruhrkohlen.

Der Jahresbedarf der Badischen Eisenbahnbetriebs-Verwaltung an Ruhrer Steinkohlen, bestehend in

einer Million Centner

soll vergeben werden.

Lieferungs-Offerten, unter welchen sich die Verwaltung die freie Wahl vorbehält, werden bis zum **24. d. Mts.** einschliesslich entgegengenommen.

Angebote haben neben der Bezeichnung der Qualität, der Quantitäten und der Gruben auch die Lieferungspreise und zwar frei Waggon

Mannheim-Rheinhafen,
Maxau-Rheinhafen,
Grube

zu enthalten.

Carlsruhe, den 7. Februar 1868.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrsanstalten.
Zimmer. Landolt.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Wir beabsichtigen

6 Personen-Wagen I. und II. Classe und
5 Personen-Wagen III. Classe,

welche für den Betriebs-Dienst auf unseren Bahnstrecken nicht mehr verwendbar, und zum Theil bereits demontirt sind, zu verkaufen.

Offerten auf den Kauf dieser Wagen sind bis zum **2. März cr., Mittags 12 Uhr** in unserem Directions-Gebäude, Fürstenwallstrasse 16 hier, unter der Bezeichnung:

„Offerte auf ausrangirte Wagen"

an uns portofrei einzureichen.

Die Wagen, welche in unserem Bahnhofe zu Buckau aufgestellt sind, können durch Vermittelung des Herrn Maschinen-Meisters Focke in Halberstadt in Augenschein genommen werden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse 16 hier, zur Einsicht offen, auch werden wir solche auf portofreie Anfragen den auf diesen Verkauf Reflectirenden übermitteln.

Magdeburg, den 14. Januar 1868.

Directorium.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

1) 125 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 45 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
2) 96 Stück Gussstahlachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Puddelstahl,
3) 170 Stück Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern,
4) 500 Stück $3^1/_2$ Fuss langen Tragfedern aus Gussstahl

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, Gussstahl-Achsen und Tragfedern"

versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 25. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einsenden.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht offen und werden auf portofreie, an den Ober-Maschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. Januar 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von

100 Stück Wagenachsen mit Rädern,
40 Stück Trieb- und Laufachsenschafte,
30 Stück Rundgussstahl,
30 Stück Locomotivkolben,
600 Stück Wagenachsen,
206 Stück Radreifen für Locomotiven und
400 Stück Radreifen für Wagen, sämmtlich aus Gussstahl gefertigt, sowie
300 Stück Radreifen für Tender und
400 Stück Radreifen für Wagen aus Puddelstahl gefertigt,

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 18. Februar 1868, Vormittags 10 Uhr im Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Achsen, Räder und Radreifen"

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus und können von dort auch auf portofrei einzureichende Schreiben in Abschrift mitgetheilt werden.

Hannover, den 4. Februar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

400 Stück bedeckten Güterwagen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 20. Februar cr., Vormittags 10 Uhr

in dem Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Hannover, den 1. Februar 1868.

Königl. Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von

850 Stück Gussstahlachsen,
650 Stück schmiedeeisernen Speichenrädern mit Puddelstahlbandagen,
1050 Stück Hartguss-Schalenrädern und
1700 Stück Tragfedern zu Güterwagen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Sonnabend, den 22. Februar cr., Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Wagen-Materialien"

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau, sowie in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an den Obermaschinenmeister Schäffer zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 6. Februar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Schweizerische Nordostbahn.

Ueber die Lieferung von 22 Stück vierrädrigen Personen- und Gepäckwagen wird hiermit Concurrenz eröffnet.

Die Offerten für diese Lieferung sind mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Personen- und Gepäckwagen" versehen, bis den **20. Februar l. J.** portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen können auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, im Bahnhof Zürich eingesehen werden.

Zürich, den 30. Januar 1868.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von
240 Stück Locomotiv-Siederöhren aus Stahl
470 Stück dergleichen aus Homogen-Metall,
4000 Stück dergleichen aus Schmiedeeisen und
230 Stück Dampfrohre aus Schmiedeeisen
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf **Mittwoch, den 19. Februar 1868, Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Ober-Maschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Dampf- und Siederohre" versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau, sowie in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an den Ober-Maschinenmeister Schäffer zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 4. Februar 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

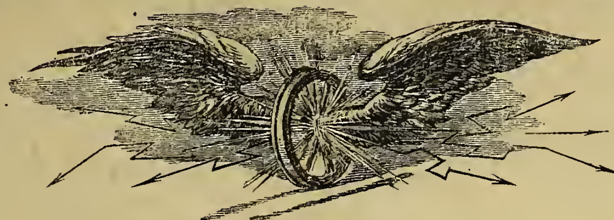
PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 8.

Erscheint jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 21. Februar 1868. (Schluss der Nummer: 20. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Die Deutschen Privateisenbahnen im Jahre 1866 nach Inhalt der Geschäftsberichte.

Im Jahre 1866 waren in Oesterreich und Deutschland ohne die Luxemburgische und Almelo-Salzbergener Bahn 67 Actienbahnen mit Personenverkehr in Betrieb, nämlich 22 Altpreussische, 15 andere Norddeutsche, 16 Oesterreichische und 14 Südwestdeutsche, wovon jedoch mehrere (die Hamburg-Bergedorfer, die Wiesenthal-Bahn, die Lahrer, die Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger, die Greiz-Brunner und die Gössnitz-Geraer Bahn u. s. w.) keinen selbstständigen Betrieb haben und daher im Folgenden nicht berücksichtigt sind. Hierbei ist die Magdeburg-Wittenbergesche Bahn nicht mehr als besondere Bahn aufgestellt, ausserdem auch die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Bahn weggefallen; neu hinzugekommen sind bei den Preussischen resp. Norddeutschen die Berlin-Görlitzer, die Schleswigsche und Klosterkrug-Schleswiger, bei den Oesterreichischen die Lemberg-Czernowitzer, bei den Südwestdeutschen die Plattling-Deggendorfer Bahn. Mit Ausschluss einiger der nur einen Theil des Jahres imBetriebe befindlichen Bahnen waren die Betriebsergebnisse im Jahre 1866 folgende.

I. Personenverkehr.

Der Personenverkehr betrug in runder Zahl 63750000 Personen (1865: 55¼ Millionen). Davon kommen

	Personen		Personen
auf die Preussischen Bahnen	31 419 264	(1865:	28 568 916)
„ „ anderen Norddeutschen Bahnen .	5 112 975	(„	4 325 442)
„ „ Oesterreichischen „ .	17 399 372	(„	12 550 000)
„ „ Südwestdeutschen „ .	9 840 562	(„	9 787 409)

Hiernach ergiebt sich bei allen Bahnen, nur mit Ausnahme der Südwestdeutschen, eine sehr erhebliche Zunahme der Personenzahl, die aber grösstentheils von Militärtransporten herrührt. Von den einzelnen Bahnen stehen die nachstehenden 22, welche über 1 Million Personen beförderten, obenan.

Oesterr. Südbahn	7 858 893	Thüringische	1 547 293
Bergisch-Märkische	6 124 721	Kaiserin Elisabethbahn	1 502 434
Rheinische	4 270 245	Berlin-Potsdam-Magdeburg	1 500 641
Köln-Minden und Köln-Giessen	4 256 518	Pfälzische Ludwigsbahn	1 471 924
Oesterr. Staatsbahn	3 296 924	Berlin-Hamburg	1 365 696
Kaiser Ferdinands-Nordb.	2 453 376	Berlin-Anhaltische	1 257 686
Bayerische Ostbahnen	2 181 200	Altona-Kiel	1 197 955
Oberschlesische und Breslau-Posen	2 106 342	Magdeburg-Leipzig	1 197 546
Berlin-Stettin m. Zweigb.	2 009 209	Leipzig-Dresden	1 166 652
Hessische Ludwigsbahn	1 923 776	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	1 082 228
Magdeburg-Halberstadt-Wittenberge	1 756 397	Taunusbahn	1 010 592

Auf die 8 ersten dieser Bahnen kommt die grössere Hälfte aller beförderten Personen. Weniger als 100000 Personen beförderten folgende 9 Bahnen: Tilsit-Insterburg 97360, Graz-Köflach 97311, Zittau-Reichenberg 94586, Grossenhainer Zweigbahn 89553, Aussig-Teplitz 87166, Oppeln-Tarnowitz 83211, Greiz-Brunn 65791, Mohács-Fünfkirchen 45893 Personen. Abgesehen von der Pressburg-Tyrnauer Bahn, für welche gar keine Angaben vorliegen, zeigen von allen Bahnen nur 15 — die Thüringische, die Aachen-Mastrichter, die Leipzig-Dresdner, die Dresden-Tharandter, die Löbau-Zittauer, die Zittau-Reichenberger, die Grossenhainer, die Hessische Ludwigsbahn, die Taunusbahn, die Nürnberg-Fürther, die Homburger, die Werrabahn, die Buschtêhrader, die Graz-Köflacher und die Aussig-Teplitzer — eine geringere Personenzahl als im vorhergehenden Jahre.

II. Güterverkehr.

Das Quantum der auf denselben Privatbahnen beförderten Güter (jedoch ohne Vieh, Reisegepäck und Betriebsdienstgut oder Regietransporte) betrug in runder Zahl 836 Millionen Centner 1865: 827 Mill. Ctr.). Davon kommen

	Ctr.		Ctr.
auf die Preussischen Bahnen	492 284 971	(1865:	500 547 767)
„ „ and. Norddeutschen Bahnen .	50 623 482	(„	50 044 030)
„ „ Oesterreichischen „ . .	215 536 109	(„	201 800 000)
„ „ Südwestdeutschen „ . .	77 544 339	(„	74 577 120)

Auf jeder der folgenden Bahnen wurden mehr als 10 Millionen Centner transportirt:

Köln-Minden	119 957 453 Ctr.	Magdeburg-Leipzig	23 326 445 Ctr.
Berg.-Märkische	107 366 383 „	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	19 190 603 „
Oberschlesische mit Breslau-Posen	57 295 063 „	Bayer. Ostbahnen	15 857 721 „
Oesterr. Staatsbahn	52 208 690 „	Kaiserin Elisabethb.	15 661 355 „
Oesterr. Südbahn	50 286 058 „	Berlin-Anhaltische	15 610 779 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	38 436 759 „	Hessische Ludwigsb.	15 278 586 „
Rheinische Eisenb.	33 728 890 „	Leipzig-Dresden	14 951 777 „
Pfälz. Ludwigsb.	25 834 378 „	Thüringische	13 769 972 „
Magdeburg-Halberstadt	24 957 688 „	Berlin-Stettin	11 263 556 „
		Aussig-Teplitz	10 221 386 „

Auf die 6 ersten dieser Bahnen kommt bereits die Hälfte der ganzen Transportmenge. Weniger als 1 Million Centner beförderten nur 9 Bahnen: Glückstadt-Elmshorn, Ostpreussische Südbahn, Grossenhainer Zweigbahn, Pressburg-Tyrnau (muthmaasslich), Greiz-Brunn, Tilsit-Insterburg, Homburger, Kirchheimer Bahn und Nürnberg-Fürth. Uebrigens zeigten 26 Bahnen, also fast die Hälfte, eine Abnahme der Centnerzahl gegen 1865.

III. Gesammt-Einnahme.

Die gesammte Brutto-Einnahme aller obengedachten Privatbahnen betrug ca. 128 520 000 Thlr. (wobei der Gulden Oesterr. Währung wie früher zu 20 Ngr. gerechnet ist), also $12^3/_5$ Mill. Thlr. oder fast 11 % mehr als im Jahre 1865. Davon kommen auf die

Oesterreichischen Bahnen	ca. 60 330 000 Thlr.	(1865: 51 260 000 Thlr.)
Preussischen „	52 159 606 „	(„ 50 222 666 „)
Südwestdeutschen „	9 167 339 „	(„ 8 441 500 „)
anderen Norddeutschen „	6 860 946 „	(„ 5 996 920 „)

Demnach zeigen die Oesterreichischen Bahnen eine Zunahme von fast 18, die Norddeutschen eine solche von $14^1/_2$, die Südwestdeutschen eine von $8^1/_2$ und die Preussischen eine von fast 4%.

Von den einzelnen Bahnen lieferten folgende 19 eine Einnahme von mehr als 2 Millionen Thlr.:

Oesterr. Südbahn	19 710 090 Thlr.	Berlin-Anhaltische	3 275 377 Thlr.
Oesterr. Staatsb.	14 627 976 „	Thüringische	2 968 710 „
Kaiser Ferd. Nordb.	10 958 540 „	Galiz. Carl Ludwigb.	2 959 092 „
Köln-Minden	9 628 649 „	Theissbahn	2 875 949 „
Bergisch-Märkische	6 762 736 „	Berlin-Stettin	2 845 991 „
Oberschlesische mit Breslau-Posen	6 428 258 „	Magdeburg-Leipzig	2 543 207 „
Kaiserin Elisabethb.	5 260 630 „	Berlin-Potsdam-Magdeburg	2 408 720 „
Rheinische	4 547 560 „	Leipzig-Dresden	2 231 419 „
Bayer. Ostbahnen	3 988 900 „	Magdeburg-Halberstadt	2 105 596 „
Berlin-Hamburg	3 318 105 „		

Die 6 ersten dieser Bahnen lieferten mehr als die Hälfte der Gesammteinnahme.

Ausserdem lieferten noch 6 Bahnen 1—2 Mill. Thlr. Einnahme (Hessische Ludwigsbahn, Breslau-Schweidnitz-Freiburg, Pfälzische Ludwigsbahn, Hessische Nordbahn, Böhmische Westbahn, Altona-Kiel); folgende 9 Bahnen aber weniger als 100 000 Thlr.: Tilsit-Insterburg, Pressburg-Tyrnau (muthmaasslich), Glückstadt-Elmshorn, Nürnberg-Fürth, Neustadt-Dürkheim, Greiz-Brunn, Cottbus-Schwielochsee, Kirchheimer und Grossenhainer Zweigbahn.

Im Vergleich zum Jahre 1865 zeigten diesmal 24 Bahnen eine Abnahme; dieselbe betrug bei der Löbau-Zittauer und der Zittau-Reichenberger Bahn 25, bei der Taunusbahn $22^1/_2$, bei der Homburger Bahn 17, bei der Graz-Köflacher und Süd-Norddeutschen Bahn 14, bei der Grossenhainer Bahn 12, bei der Aussig-Teplitzer Bahn 10%, bei allen übrigen weniger. Weit erheblicher waren die Zunahmen der anderen Bahnen; am bedeutendsten bei folgenden Bahnen: Theissbahn 38, Galizische 27, Bergisch-Märkische 35, Oesterr. Südbahn fast 30, Lübeck-Büchen 25, Pfälzische Maximiliansbahn 24, Bayerische Ostbahnen 23, Kaiserin Elisabethbahn $22^1/_2$, Neisse-Brieg, Niederschlesische Zweigbahn, Stargard-Posen und Altona-Kiel 15—20 Procent.

Für jede Betriebsmeile der einzelnen Bahnen stellte sich bei folgenden Bahnen eine Einnahme von mehr als 100 000 Thalern heraus:

Oberschles. Hauptb.	134 538 Thlr.	Leipzig-Dresden	117 258 Thlr.
Köln-Minden	133 132 „	Magdeburg-Leipzig (Hauptbahn)	114 567 „
Kaiser Ferd. Nordb.	132 686 „	Berlin-Stettin	107 822 „
Berlin-Magdeburg	123 271 „	Magdeb.-Halberstadt	106 836 „
Aussig-Teplitz	117 637 „		

dagegen bei folgenden Bahnen eine Einnahme von weniger als 20 000 Thlr.:

Berlin-Stettiner Zweigbahnen fast	20 000 Thlr.	Linz-Budweis	14 380 Thlr.
Schleswigsche	17 248 „	Tilsit-Insterburg	12 200 „
Glückstadt-Elmshorn	16 256 „	Oberschlesische Zweigbahn	8 252 „

Die Hauptquelle der Einnahmen bildete bei fast sämmtlichen Bahnen der Güterverkehr. Von der erzielten Einnahme kommen nämlich

auf den Personenverkehr $31,_4$ % (Preuss. $29,_4$; Nordd. 37; Südwestd. 34; Oesterr. 32);

auf den Güterverkehr $64,_4$ % (Preuss. $63,_4$; Nordd. $58,_5$; Südwestd. $60,_5$; Oesterr. $66,_5$);

auf div. Einnahmen $4,_2$% (Preuss. $7,_2$; Nordd. $4,_5$; Südd. $5,_5$; Oesterr. $1,_5$).

Demnach lieferte der Gütertransport im Durchschnitt mehr als 2 mal so viel als der Personentransport, jedoch bei den Südwestdeutschen Bahnen nur etwa $1^3/_4$ mal, bei den Norddeutschen nicht ganz $1^3/_5$ mal so viel.

Bei den einzelnen Bahnen kommen auf den Personentransport $89^1/_2$ Procent bei Nürnberg-Fürth, $87,_5$ Proc. bei Frankfurt-Homburg und $68^1/_3$ Proc. bei der Taunusbahn, dagegen nur 5—10 Proc. bei 4 Oesterreichischen Bahnen: Mohács-Fünfkirchen, Aussig-Teplitz, Brünn-Rossitz, und Buschtêhrader Bahn.

Nimmt man die durch den Personentransport (incl. Gepäck) erzielte Einnahme einer Bahn als Einheit, so drücken folgende Zahlen die durch Gütertransport (incl. Vieh) erzielte Einnahme aus:

$15,_{753}$	Buschtêhrader Eisenbahn.	$1,_{852}$	Niederschles. Zweigbahn.
$14,_{000}$	Mohács-Fünfkirchen.	$1,_{850}$	Berlin-Anhaltische.
$13,_{431}$	Brünn-Rossitz.	$1,_{827}$	Oesterr. Staatsbahn.
$8,_{360}$	Linz-Budweis.	$1,_{821}$	Thüringische Bahn.
$8,_{106}$	Aussig-Teplitz.	$1,_{752}$	Leipzig-Dresden.
$5,_{339}$	Graz-Köflach.	$1,_{747}$	Aachen-Mastricht.
$5,_{180}$	Oppeln-Tarnowitz.	$1,_{666}$	Lemberg-Czernowitz.
$4,_{890}$	Oberschlesische Bahn.	$1,_{660}$	Stargard-Posen.
$3,_{869}$	Lambach-Gmunden.	$1,_{652}$	Kaiserin Elisabethbahn.
$3,_{596}$	Zittau-Reichenberg.	$1,_{608}$	Gössnitz-Gera.
$3,_{374}$	Bergisch-Märkische.	$1,_{525}$	Greiz-Brunn.
$3,_{105}$	Wilhelmsbahn.	$1,_{514}$	Schleswigsche.
$3,_{043}$	Dresden-Tharandt.	$1,_{471}$	Cöthen-Halberstadt.
$2,_{991}$	Köln-Minden.	$1,_{375}$	Breslau-Posen.
$2,_{867}$	Pfälzische Ludwigsbahn.	$1,_{355}$	Lübeck-Büchen.
$2,_{817}$	Magdeburg-Leipzig.	$1,_{297}$	Hessische Ludwigsbahn.
$2,_{759}$	Böhmische Westbahn.	$1,_{256}$	Grossenhainer Zweigbahn.
$2,_{744}$	Löbau-Zittau.	$1,_{224}$	Rheinische Bahn.
$2,_{723}$	Galiz. Carl Ludwigbahn.	$1,_{191}$	Berlin-Potsdam-Magdeburg.
$2,_{583}$	Werrabahn.	$1,_{180}$	Berlin-Stettin (Hauptbahn).
$2,_{576}$	Turnau-Kralup.	$1,_{158}$	Altona-Kiel.
$2,_{529}$	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.	$1,_{081}$	Neisse-Brieg.
$2,_{508}$	Breslau-Schweidnitz-Freib.	$1,_{054}$	Mecklenburgische Bahn.
$2,_{507}$	Kaiser Ferdinands Nordbahn.	$0,_{952}$	Berlin-Stettiner Bahnnetz.
$2,_{320}$	Pfälzische Maximiliansbahn.	$0,_{946}$	Frankfurt-Hanau.
$2,_{247}$	Bayerische Ostbahnen.	$0,_{835}$	Ostpreuss. Südbahn.
$2,_{233}$	Berlin-Hamburg.	$0,_{698}$	Glückstadt-Elmshorn.
$2,_{222}$	Magdeburg-Wittenberge.	$0,_{665}$	Hinterpommersche Bahn.
$1,_{939}$	Oesterreich. Südbahn.	$0,_{648}$	Vorpommersche Bahn.
$1,_{925}$	Hessische Nordbahn.	$0,_{539}$	Tilsit-Insterburg.
$1,_{897}$	Magdeb.-Halberstädter Netz.	$0,_{518}$	Neustadt-Dürkheim.
$1,_{873}$	Rhein-Nahe-Bahn.	$0,_{408}$	Taunusbahn.
$1,_{855}$	Magdeburg-Halberstadt.	$0,_{111}$	Frankfurt-Homburg.
		$0,_{033}$	Nürnberg-Fürth.

Demnach war die Einnahme für Personen bei der Taunusbahn fast $2^1/_2$ mal, bei der Homburger Bahn fast 9 mal, bei Nürnberg-Fürth 30 mal so gross als die Einnahme für Güter. Im Vergleich zum Vorjahre hat die relative Einnahme für Güter bei den meisten Bahnen abgenommen.

Die ausserordentliche Einnahme lieferte unter 1% bei 4 Bahnen (Oesterr. Staats- und Südbahn, Hessische Nordbahn, Frankfurt-Hanau), 1—2 % bei sieben, 2—3% bei sieben, 3—4% bei fünf, 4—5 % bei zwei, 5—6 % bei acht, 6—7% bei vier, 7—8% bei fünf, 8—9 % bei zwei, 9—10 % bei zwei, ferner

10 — 15 % bei sieben, Bahnen (Dresden-Tharandt, Köln-Minden, Gössnitz-Gera, Oberschlesische, Oppeln-Tarnowitz, Zittau-Reichenberg und Aussig-Teplitz), 15—20 % bei drei Bahnen (Aachen-Mastricht und Wilhelmsbahn 17—18, Löbau-Zittau 19—20%), und endlich mehr als 24 % bei Turnau-Kralup und Tilsit-Insterburg.

IV. Betriebsausgaben und Netto-Einnahme.

1. Verhältniss der Betriebsausgaben zur Brutto-Einnahme.

Die Betriebsausgaben betrugen im Verhältniss zur Brutto-Einnahme, jedoch ohne den aus den Reserve- und Erneuerungsfonds bestrittenen Theil:

über 100% bei Zittau-Reichenberg;
90—100% bei 3 Bahnen (Löbau-Zittau fast 100, Vorpommersche und Neustadt-Dürkheim);
80—90% bei 2 Bahnen (Hinterpommersche und Cöthen-Wegeleben);
70—80% bei 3 Bahnen (Aachen-Mastricht, Greiz-Brunn und Linz-Budweis);
60—70% bei 9 Bahnen;
50—60% bei 11 „
45—50% bei 12 „
40—45% bei 9 „
35—40% bei 11 „
30—35% bei 5 „ (Oesterr. Staatsbahn und Südbahn, Oberschlesische, Rheinische und Kaiser Ferdinands-Nordbahn);
unter 30% bei Turnau-Kralup.

Im Durchschnitt betrugen die Betriebsausgaben
bei den Preussischen Bahnen $44,_{0}$ %;
„ „ Oesterreichischen Bahnen $34,_{0}$ %;
„ „ Südwestdeutschen Bahnen $43,_{4}$ %;
„ „ Norddeutschen Bahnen $52,_{7}$ %

2. Reinertrag.

Der Reinertrag der einzelnen Bahnen (jedoch ohne Abzug der Rücklagen für den Reserve- und Erneuerungsfonds) betrug in Procenten des verwendeten Anlagecapitals:

17—18% bei der Oberschlesischen Bahn;
15—16% „ 2 Bahnen (Nürnberg-Fürth und Magdeburg-Leipzig);
14—15% „ 2 Bahnen (Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Magdeburg-Halberstadt);
13—14% „ Leipzig-Dresden;
11—12% „ 3 Bahnen (Berlin-Anhaltische, Berlin-Stettiner Hauptbahn und Buschtêhrader Bahn);
10—11% „ 2 Bahnen (Berlin-Hamburg und Berlin-Potsdam-Magdeburg ca. 10);
9—10% „ 3 Bahnen (Breslau-Schweidnitz-Freiburg, Köln-Minden und Pfälzische Ludwigsbahn);
8 — 9% „ 3 Bahnen (Neisse-Brieg, Oesterreichische Staatsbahn und Stargard-Posen);
7 — 8% „ 8 Bahnen (Bayerische Ostbahnen, Bergisch-Märkische, Breslau-Posen, Frankfurt-Hanau, Hamburg-Bergedorf, Hessische Ludwigsbahn, Niederschlesische Zweigbahn, Thüringische);
6 — 7% „ 7 Bahnen (Aussig-Teplitz, Galizische, Graz-Köflach, Mohács-Fünfkirchen ca. 6, Pfälzische Maximiliansbahn, Theissbahn, Turnau-Kralup);
5 — 6% „ 6 Bahnen (Albertsbahn fast 6, Altona-Kiel, Grossenhainer Zweigbahn, Oesterreichische Südbahn, Rheinische und Wilhelmsbahn);
4 — 5% „ 9 Bahnen (Brünn-Rossitz, Hessische Nordbahn, Homburger Bahn, Kaiserin Elisabethbahn, Kirchheimer Bahn, Magdeburg-Wittenberge, Mecklenburgische, Oppeln-Tarnowitz und Taunusbahn);
3 — 4% „ 4 Bahnen (Berlin-Stettiner Bahnnetz, Böhmische Westbahn, Glückstadt-Elmshorn, Lübeck-Büchen);
2 — 3% „ 3 Bahnen (Gössnitz-Gera, Schleswigsche und Werra-Eisenbahn);
1 — 2% „ 5 Bahnen (Greiz-Brunn, Hinterpommersche, Rhein-Nahebahn, Tilsit-Insterburg und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn);
unter 1% „ 4 Bahnen (Aachen-Mastricht, Löbau-Zittau, Neustadt-Dürkheim und Vorpommersche).

Ein Deficit ergab sich bei der Zittau-Reichenberger Bahn.

3. Gezahlte Dividende.

Die Reihenfolge der für 1866 gezahlten Dividenden war folgende:

	Procent
Leipzig-Dresden	
Magdeburg-Leipzig	20
Bockwaer Kohlenbahn	
Nürnberg-Fürth	18
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16
Oberhohndorf-Reinsdorf	15
Magdeburg-Halberstadt	14
Berlin-Anhaltische	$13^{1}/_{3}$
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$13^{2}/_{21}$
Oberschlesische	12
Buschtêhrader Eisenbahn	$9,_{93}$
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$9^{1}/_{6}$
Köln-Minden	$9^{1}/_{12}$
Altona-Kiel	
Berlin-Hamburg	
Hamburg-Bergedorf	$8^{5}/_{6}$
Berlin-Stettin	$8^{7}/_{12}$
Pfälzische Ludwigsbahn	$8,_{32}$
Bergisch-Märkische	8
Chemnitz-Würschnitz	
Aussig-Teplitz	$7^{6}/_{7}$
Hessische Ludwigsbahn	$7^{3}/_{4}$
Thüringische	$7^{2}/_{3}$
Oesterreichische Südbahn	$7^{1}/_{2}$
Dresden-Tharandt	
Galizische Carl Ludwigbahn	7
Oesterr. Staatseisenbahn	
Rheinische	$6^{1}/_{2}$
Bayerische Ostbahnen	6
Frankfurt-Hanau	$5^{4}/_{5}$
Neisse-Brieg	$5^{1}/_{2}$
Homburger Bahn	

	Procent
Böhmische Westbahn	
Kaiserin Elisabethbahn	
Niederschlesische Zweigbahn	
Oppeln-Tarnowitz	5
Schleswigsche	
Theissbahn	
Turnau-Kralup	
Pfälzische Maximiliansbahn	$4,_{98}$
Stargard-Posen	$4^{1}/_{2}$
Grossenhainer Zweigbahn	
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	$4^{2}/_{5}$
Hessische Nordbahn	$4^{3}/_{8}$
Neustadt-Dürkheim	4
Zittau-Reichenberg	
Kirchheimer Bahn	$3^{1}/_{2}$
Taunusbahn	$3^{1}/_{5}$
Gössnitz-Gera	3
Mecklenburgische	
Werrabahn	$2^{3}/_{5}$
Graz-Köflach	$2^{1}/_{2}$
Lübeck-Büchen	$2^{1}/_{3}$
Wilhelmsbahn	
Cottbus-Schwielochsee	$2^{1}/_{12}$
Aachen-Mastricht	
Brünn-Rossitz	
Glückstadt-Elmshorn	
Greiz-Brunn	
Löbau-Zittau	0
Pressburg-Tyrnau	
Tilsit-Insterburg	
Rhein-Nahe-Bahn	

Von den aufgezählten 63 Bahnen gaben 8 (incl. 2 neue) keine Dividende; unter den übrigen sind 5 neue, die keine Vergleichung gestatteten; von den bleibenden 50 Bahnen gaben 21 eine kleinere, 17 eine grössere, 12 eine gleiche Rente wie im vorigen Jahre. Im Durchschnitt betrug jede Dividende fast $6^{2}/_{3}$%, etwa $^{3}/_{4}$ % weniger als im Jahre zuvor.

Die bezahlten Dividenden und Zinsen der Stammactien betrugen:

bei den Preussischen Bahnen 13 256 853 Thlr. für 162 279 300 Thlr.,
bei den Norddeutschen Bahnen 2 486 993 Thlr. für 38 129 650 Thlr.,
bei den Südwestdeutschen Bahnen 6 566 730 fl. für 108 576 075 fl.,
bei den Oesterreichischen Bahnen 31 401 040 fl. für 410 147 252 fl.

Demnach stellt sich folgender durchschnittliche Verzinsungsfuss heraus:

bei den Altpreussischen Bahnen $8,_{17}$ % (1865: $9,_{036}$ %)
„ „ Norddeutschen „ $6,_{52}$ % („ $7,_{186}$ %)
„ „ Südwestdeutschen „ $6,_{05}$ % („ $5,_{603}$ %)
„ „ Oesterreichischen „ $7,_{66}$ %

Bei folgenden Bahnen betrug die gezahlte Dividende incl. Zinsen eine Million Thaler oder mehr:

Oesterr. Südbahn	7 500 000 Thlr.	Rheinische	1 652 722 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5 542 378 „	Oberschlesische	1 494 120 „
		Bergisch-Märkische	1 440 000 „
Oesterr. Staatsbahn	3 733 333 „	Berlin-Anhaltische	1 133 333 „
Köln-Minden	2 361 667 „	Kaiserin Elisabethb.	1 050 000 „
Bayer. Ostbahnen	2 057 143 „	Leipzig-Dresden	1 000 000 „

Schliesslich lassen wir noch Uebersichten über die Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie über die Betriebsmittel der Privatbahnen folgen. Was letztere anlangt, bemerken wir, dass die nachstehend aufgeführten 58 Privatbahnen (inclusive der beiden Locomotiven der Grossenhainer Eisenbahn) 3508 Locomotiven (gegen 1865 246 mehr) Ende 1866 besasen. Von diesen kommen 1574 auf die Altpreussischen, 1415 auf die Oesterreichischen, 298 auf die Südwestdeutschen und 221 auf die Norddeutschen Eisenbahnen. Ihrem Ursprunge nach sind 3081 in Deutschland, 148 in Belgien, 118 in England, 63 in Frankreich, 7 in Nordamerica gefertigt, 91 aber unbekannten Ursprungs. Von den Deutschen sind 1442 aus Preussen (1309 von Borsig in Berlin, 84 von der Gesellschaft Vulcan in Stettin, 22 von Wöhlert in Berlin u. s. w.); 979 aus Oesterreich, 238 aus Württemberg und Baden, 238 aus Bayern, 71 aus Sachsen, 34 von Henschel in Cassel, 24 von Egestorff in Hannover.

V. Reserve- und Erneuerungsfonds der Privatbahnen.

Bezeichnung der Bahnen.	Reservefonds.	Erneuerungsfonds.
	Bestand Anfang 1867	
I. Preussische und Norddeutsche Eisenbahnen.	Thlr.	Thlr.
1. Aachen-Mastricht	4 236	7 899
2. Altona-Kiel	494 217	—
3. Bergisch-Märkische { Hauptbahn	257 247	353 505
3. Bergisch-Märkische { Ruhr-Sieg-Bahn	187 739	—
4. Berlin-Anhaltische	50 000	548 046
5. Berlin-Hamburg	1 025 743	—
6. Berlin-Potsdam-Magdeburg	500 000	328 060
7. a. Berlin-Stettin-Stargard	98 804	1 047 320
b. Stargard-Cöslin-Colberg	131 764	702 489
c. Vorpommersche Bahn	—	519 919
8. Breslau-Schweidnitz-Freiburg	20 000	227 628
9. Dresden-Tharandt	4 500	—
10. Glückstadt-Elmshorn	20 789	—
11. Gössnitz-Gera	19 500	9 263
12. Greiz-Brunn	—	4 617
13. Grossenhainer Zweigbahn	1 400	3 374
14. Hessische Nordbahn	12 237,$_{5}$	—
15. Köln-Minden	100 000	1 651 578
16. Leipzig-Dresden	500 000	—
17. Löbau-Zittau	—	—
18. Lübeck-Büchen	131 449	—
19. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig	138 000	178 700
20. Magdeburg-Halberstadt	600 000	[57 157]
21. Magdeburg-Wittenberge	317 000	95 433
22. Mecklenburgische	—	140 479
23. Neisse-Brieg	—6 283	44 578
24. Niederschlesische Zweigbahn	12 500	35 238
25. a. Oberschlesische Eisenbahn	72 318	1 512 939
b. Breslau-Posen-Glogau	—	209 988
26. Oppeln-Tarnowitz	16 469	113 789
27. Rheinische Eisenbahn	184 564	2 208 983
28. Rhein-Nahe-Eisenbahn	—	—
29. Stargard-Posen	20 000	471 921
30. Thüringische Eisenbahn	14 201,$_{5}$	379 983
31. Tilsit-Insterburg	2 316	14 623
32. Wilhelmsbahn	152 694	—
33. Zittau-Reichenberg	—	—
II. Oesterreichische und Süddeutsche Eisenbahnen.	Gulden	Gulden
34. Aussig-Teplitz	59 080	83 804
35. Bayerische Ostbahnen	1064 168,$_{5}$	—
36. Böhmische Westbahn	—	—
37. Brünn-Rossitz	26 462	—
38. Buschtêhrader Eisenbahn	167 882	—
39. Frankfurt-Hanau	24 970	—
40. Frankfurt-Homburg	31 204	—
41. Galizische Carl Ludwigbahn	329 712	—
42. Graz-Köflach	19 950	26 275
43. Hessische Ludwigsbahn	81 500	438 306
44. Kaiser-Ferdinands Nordbahn	3 929 384	931 820
45. Kaiserin Elisabethbahn	—	—
46. Kirchheimer Eisenbahn	797	13 648
47. Lemberg-Czernowitz	—	—
48. Nürnberg-Fürth	17 215	—
49. Oesterr. Südbahn	3 248976	[4 500 123]
50. „ Staatsbahn	1 127 388	[2 410 237]
51. Pfälz. Ludwigsbahn	923 714	150 024
52. „ Maximiliansbahn	—	—
53. Süd-Norddeutsche Verbindgsb.	—	—
54. Taunusbahn	201 492	171 186
55. Theissbahn	—	—
56. Turnau-Kralup	10 144	—
57. Werrabahn	198 573	—

Zu 5. Incl. 279 911 Thlr. in Materialien. — Zu 6. Die Stelle des Erneuerungsfonds vertritt eine Extrareserve. — Zu 7. Der Erneuerungsfonds heisst hier Reserve-Baufonds. — Zu 14. Der baare Reservefonds hat hier ein Manco von 37 762,$_{5}$ Thlr., enthält aber 50 000 Thlr. in Effecten. — Zu 20. Die Stelle des Erneuerungsfonds vertritt eine Extrareserve. — Dasselbe ist der Fall bei 49 und 50.

VI. Betriebsmittel der Privatbahnen.

(Die eingeklammerten Zahlen sind der Deutschen Eisenbahnstatistik für 1865 entnommen.)

Name der Eisenbahn.	Locomotiven	Personenwagen	Plätze	Lastwagen	Gesammtladungsfähigkeit Centner
1. Aachen-Mastricht	18	24	1238	389	42 010
2. Altona-Kiel	30	79	3784	530	73 160
3. Aussig-Teplitz	6	20	(716)	282	(51 000)
4. Bayerische Ostbahnen	102	313	11408	1815	349 080
5. Bergisch-Märkische	216	259	13996	7291	1 205 670
6. Berlin-Anhaltische	75	140	5962	1357	195 000
7. Berlin-Hamburg	93	174	(8882)	1240	(192 260)
8. Berlin-Potsdam-Magdeburg	52	135	(6423)	878	(151 995)
9. Berlin-Stettin	107	236	12752	1494	269 425
10. Böhmische Westbahn	27	80	3320	806	158 370
11. Breslau-Schweidnitz-Freib.	41	95	4584	1137	219 718
12. Brünn-Rossitz	5	6	(228)	100	(17 040)
13. Buschtêhrader Bahn	9	(19)	(610)	(255)	(35 610)
14. Dresden-Tharandt	10	(19)	(820)	(685)	(79 300)
15. Frankfurt-Hanau	12	51	1782	105	15 840
16. Frankfurt-Homburg	4	34	1196	24	4 160
17. Galizische Carl Ludwigb.	67	104	4664	1493	295 638
18. Glückstadt-Elmshorn	4	6	(330)	47	(4 940)
19. Graz-Köflach	7	12	(570)	142	(28 340)
20. Greiz-Brunn	2	5	...	4	....
21. Hessische Ludwigsbahn	62	151	6374	764	141 380
22. Hessische Nordbahn	40	56	2530	375	35 850
23. Kaiser Ferdinands Nordb.	222	384	10432	5593	943 113
24. Kaiserin Elisabethbahn	103	351	11851	1415	280 420
25. Kirchheimer Eisenbahn	2	8	239	4	400
26. Köln-Minden	295	205	11769	7105	1 195 730
27. Leipzig-Dresden	60	153	6288	1191	176 340
28. Lemberg-Czernowitz	27	40	1240	671	126 050
29. Löbau-Zittau	7	14	632	79	11 600
30. Lübeck-Büchen	(16)	(33)	(1686)	(268)	(50 736)
31. Magdeburg-Halberstadt	89	164	(9147)	1614	(249 025)
32. Magdeburg-Leipzig	77	202	8364	1982	347 965
33. Mecklenburgische Eisenb.	26	45	2192	333	45 720
34. Mohács-Fünfkirchen	8	10	(314)	275	(45 320)
35. Neisse-Brieg	8	12	627	72	8 780
36. Neustadt-Dürkheim	3	11	...	3	....
37. Niederschles. Zweigbahn	11	25	1370	129	18 912
38. Nürnberg-Fürth	4	30	977	3	190
39. Oberschlesische Eisenbahn	152	174	8658	4209	752 375
40. Oesterreichische Staatsbahn	325	509	(20729)	6701	(1 298 652)
41. Oesterreichische Südbahn	482	1005	(38064)	9479	(1 360 670)
42. Oppeln-Tarnowitz	10	5	(308)	191	(30 126)
43. Ostpreussische Südbahn	7	20	1134	231	40 780
44. Pfälzische Ludwigsbahn	47	125 }	5387	1705 }	285 020
45. Pfälzische Maximiliansbahn	15	36 }		452 }	
46. Rheinische Eisenbahn	151	362	(15050)	3512	(640 310)
47. Rhein-Nahe-Bahn	30	40	1739	619	110 760
48. Schleswigsche	19	39	1595	295	36 120
49. Stargard-Posen	30	46	2525	426	74 371
50. Süd-Norddeutsche Verbdb.	40	89	3051	499	99 800
51. Taunus-Eisenbahn	19	120	4294	241	36 450
52. Theissbahn	77	145	7015	1515	254 540
53. Thüringische Eisenbahn	81	116	5772	1625	212 810
54. Tilsit-Insterburg	5	12	670	142	26 340
55. Turnau-Kralup	10	24	1068	115	....
56. Werrabahn	28	40	2016	377	43 140
57. Wilhelmsbahn	26	25	1442	1003	170 892
58. Zittau-Reichenberg	5	14	516	123	16 500

Zu 2. incl. 35 Arbeitswagen. — Zu 3. excl. 3 Draisinen und 1 Schneepflug. — Zu 6. incl. 42 Erd-, 71 Bahnmeister- und 34 Bahnhofswagen, excl. 3 Schneepflüge. — Zu 10. excl. 5 Schneepflüge und 10 Draisinen. — Zu 13. excl. 33 Arbeitswagen, 2 Schneepflüge, 2 Draisinen. — Zu 17. excl. 8 Schneepflüge. — Zu 18. incl. 11 Arbeitswagen. — Zu 19. excl. 1 Schneepflug, 10 Bahnwagen. — Zu 23. excl. 16 Schneepflüge, 45 Draisinen und 320 Bahnwagen. — Zu 24. Ohne den Wagenpark der beiden Nebenbahnen. — Zu 25. incl. 2 Arbeitswagen. — Zu 26. incl. 264 Kies- und 12 Bahnhofswagen. — Zu 28. excl. 6 Schneepflüge. — Zu 29. incl. 5 Arbeitswagen. — Zu 31. incl. 84 Arbeitswagen. — Zu 37. incl. 16 Arbeitswagen. — Zu 38. incl. 2 Arbeitswagen. — Zu 40. excl. 37 Schneepflüge. — Zu 41. Ohne das Italienische Netz. — Zu 46. incl. 166 Arbeitswagen, excl. 8 Draisinen und 9 Bremswagen. — Zu 48. incl. 12 Arbeitswagen, aber excl. 2 Postwagen und 6 Schneepflüge. — Zu 49. incl. 26 Arbeitswagen. — Zu 52. incl. 200 Arbeitswagen. — Zu 58. incl. 8 Arbeitswagen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Direction der K. K. priv. Ungarischen Nordbahn-Gesellschaft zu Pest hat ihre Aufnahme in den Verein beantragt.

Der Gesellschaft wurde am 19. Januar 1863 die Concession zum Bau und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Pest über Hatván, Salgó-Tarján und Losoncz nach Neusohl ertheilt und durch Allerh. Erlass vom 5. Februar v. J. die Aenderung der ursprünglichen Firma:

„K. K. priv. Pest-Losoncz-Neusohler Eisenbahn“ und „Szt. István-Steinkohlen-Bergbau-Gesellschaft“ in: „K. K. priv. Ungarische Nordbahn-Gesellschaft“

genehmigt.

Die erste Strecke der Bahn, Pest-Hatván-Salgó-Tarján ($16,_{24}$ Meilen), wurde am 2. April resp. 19. Mai v. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, der übrige Theil der Bahn (Salgó-Tarján-Losoncz-Neusohl, $14,_{5}$ Meilen) ist bereits tracirt, aber noch nicht in Bau genommen.

Die Ungarische Nordbahn hat in Pest Anschluss an die südöstliche Linie der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, mit welcher die Verwaltung durch Uebereinkommen vom 10. Mai v. Js. einen directen Verkehr eingerichtet hat.

Nach § 50—52 des Gesellschafts-Statuts, welche wörtlich lauten:

§ 50. Die Direction ist das Vollzugs- und unmittelbare Verwaltungs-Organ der Gesellschaft.

§ 51. Die Direction hat ihren Sitz in Pest.

§ 52. Der Direction liegt der Betrieb aller im Geschäftskreise der Gesellschaft liegenden Geschäfte und die Vertretung in Bezug auf diese Geschäftsführung ob.“

ist es unzweifelhaft, dass die Direction als betriebsleitendes Organ und als diejenige Verwaltungsstelle anzusehen ist, welcher die Mitgliedschaft des Vereins zu gewähren sein würde.

Die Bestimmung des § 2 des Vereins-Statuts, wonach das Domicil der aufzunehmenden Verwaltung und die Bahn selbst in einem Lande gelegen sein muss, welches unter einer früheren Deutschen Bundes-Regierung steht, findet auf vorliegenden Antrag Anwendung, da Ungarn ein Theil des Gesammtstaates Oesterreich ist, dessen Regierung bis zum August 1866 dem früheren Deutschen Bunde angehörte. In derselben Weise für den Antrag spricht ausserdem, dass die vollständig in Ungarn belegene Theissbahn seit einer Reihe von Jahren dem Vereine angehört. Die geschäftsführende Direction des Vereins hat daher kein Bedenken getragen, die vorläufige Aufnahme der Ungarischen Nordbahn-Direction in den Verein, vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung, auszusprechen.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Preussen. Der St.-Anz. vom 19. d. M. publicirt das Gesetz vom 17. Februar 1868, betr. die Aufnahme einer Anleihe von 40 Millionen Thaler zur Deckung von Vorschüssen für Eisenbahn-Anlagen, zur Beschaffung von Betriebsmitteln für bereits bestehende Eisenbahnen und zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes, dessen Entwurf wir bereits in Nr. 50, S. 705 vor. Jahrg. mittheilten. Da die §§ 2—6 des jetzt publicirten Gesetzes mit den betreffenden §§ des Entwurfes wörtlich gleichlautend sind, so lassen wir nur den geänderten § 1 sowie den vom Abgeordnetenhaus hinzugefügten § 7 hier wörtlich folgen:

§ 1. Es ist eine Anleihe aufzunehmen, welche die Mittel gewährt:

1) für die Vollendung der Eisenbahn von Göttingen nach Arenshausen behufs Einmündung in die von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft von Halle über Witzenhausen und Münden nach Cassel zu bauende Eisenbahn, mit . . . . 259 000 Thlr.
2) für den Weiterbau der Eisenbahn von Northeim bis zur ehemaligen Landesgrenze in der Richtung auf Nordhausen nebst Zweigbahn von Herzberg nach Osterode und weiter bis zur Braunschweigischen Grenze, mit 2 751 000 „
3) für die Vermehrung des Betriebsmaterials der Hannoverschen Eisenbahnen, für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes zu Hannover, für sonstige Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen, für Wärter- und Beamtenwohnhäuser, Telegraphen-Einrichtungen u. s. w., sowie zur Vervollständigung des zweiten Bahngeleises, mit . . . . 3 309 000 „
4) zur Vollendung der Bebra-Hanauer Eisenbahn einschliesslich des Ersatzes für Herstellung des zweiten Geleises auf der Main-Weser-Eisenbahn mit . . . . 3 000 000 „
5) für den Bau einer Eisenbahn von Elm nach Gmünden mit . . . . 3 000 000 „
6) zur Deckung der zu Ergänzungsbauten und zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Nassauischen Eisenbahn schon früher verwandten 1 518 240 Thlr. und des gleichfalls zum Theil verausgabten Bedarfs von 1867 mit 715 833 Thalern, zusammen rund mit . . 2 234 000 „
7) für den Bau einer Zweigbahn von Limburg nach Hadamar mit . . . . 380 000 Thlr.
8) desgleichen einer Zweigahn von Dietz nach Hahnstätten (Kückershausen) mit . . . . 500 000 „
9) zur Anlage einer Zweigbahn der Schlesischen Gebirgsbahn von der Station Ruhbank über Landeshut und Liebau bis zur Böhmischen Grenze in der Richtung auf Schwadowitz mit . . . . 1 017 000 „
10) zum Bau einer Eisenbahn von Schneidemühl über Conitz nach Dirschau . . . . 7 800 000 „
11) zum Bau einer Eisenbahn von Thorn nach Insterburg mit fester Weichselbrücke bei Thorn . . . 15 750 000 „

in Summa. 40 000 000 Thlr.

§ 7. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 Nr. 1 bis 11 bezeichneten Eisenbahnen resp. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Projecte und Bau.

* Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Ueber den gegenwärtigen Stand der Arbeiten auf den im Bau begriffenen Bahnstrecken der Linie Halle-Vienenburg gehen uns vom Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft folgende Mittheilungen vom 11. d. M. zu:

Seit dem Mai v. J. ist die Bahnstrecke Halberstadt-Vienenburg im Bau begriffen und sind die nicht unerheblichen Erdarbeiten sowie die Bauwerke so gefördert, dass die Eröffnung der Bahn noch im Laufe dieses Jahres möglich sein wird. Eine der wichtigsten und umfangreichsten Arbeiten ist die durch den Neubau nöthig gewordene Verlegung der bisherigen Kopfstation zu Halberstadt in den durchgehenden Tractus der Halle-Vienenburger Bahn. Bei dieser Verlegung wird gleichzeitig die Aschersleben-Halberstädter Thalesche Bahn durch eine Curve an die neue Station angeschlossen, so dass Halberstadt für die Folge auch aufhört, für die nach Thale fahrenden Züge Kopfstation zu sein.

Die Bahnstrecke Halberstadt-Vienenburg ist 5 Meilen lang und erhält an den Orten Heudeber und Wasserleben Anhaltepuncte. In Heudeber würde sich die eventuell zu bauende Bahn nach Wernigerode anschliessen, Wasserleben wird den Verkehr mit Osterwieck und Umgegend vermitteln. Die Bahn liegt in Halberstadt $212,_{78}$' über dem Nullpuncte des neuen Elbpegels zu Magdeburg, überschreitet, nachdem sie stetig und auf dem grössten Theil ihrer Länge gestiegen ist, bei dem $2,_{0}$ Meilen von Halberstadt entfernten Heudeber die Wasserscheide zwischen dem Stromgebiet der Elbe und Weser, und fällt von dort bis zu dem im Ilsethale gelegenen Haltepuncte Wasserleben. Wasserleben liegt $3,_{1}$ Ml. von Halberstadt und hat die Ordinate $337,_{20}$. Um von Wasserleben nach Vienenburg zu gelangen, muss die Bahn einen das Ilsethal vom Radau- resp. Eckerthal kommenden Höhenzug überschreiten. Der neue Bahnhof in Vienenburg liegt $297,_{17}$' über dem Nullpunct des Elbpegels.

Ein anderer Theil der Halle-Vienenburger Bahn, und zwar die $1\frac{1}{2}$ Meilen lange Strecke Aschersleben-Sandersleben soll im Laufe des nächsten Monats in Angriff genommen werden.

Ueber die Bedeutung der Bahn für den Durchgangsverkehr, der durch eine projectirte Verlängerung der Linie nach Westen noch bedeutend gesteigert werden dürfte, belehrt ein Blick auf die Eisenbahnkarte. Auch der zu erwartende Localverkehr wird nicht unerheblich sein, da die Bahn ein dichtbevölkertes Terrain erschliesst, welches nach der Verschiedenheit seiner Bodenbeschaffenheit reich ist an montanen und landwirthschaftlichen Producten und Fabrikerzeugnissen.

Die Zweigbahn von Frose nach Ballenstedt ist, wie bereits in No. 2 S. 17 dieses Jahrg. dieser Zeitung gemeldet, am 7. Januar cr. dem Betriebe übergeben. Die Bahn hat eine Länge von $1,_{84}$ Ml. und berührt die in einer Entfernung von $1,_{05}$ Ml. von Frose belegene Stadt Ermsleben; sie dient vorzugsweise dem Localverkehr; in den Sommermonaten wird ein Theil der Harzreisenden Ballenstedt als Reiseziel wählen. Die Steigungen der Bahn sind bedeutend, besonders zwischen Ermsleben und Ballenstedt, wo sie in maximo das Verhältniss von 1 : 90 erreichen.

△ Oberhessische Eisenbahnen. Die Uebereinkunft, welche die Grossh. Regierung mit dem Bankhause von Erlanger & Söhne und der von demselben zu gründenden Actiengesellschaft über eine Eisenbahn von Giessen nach Gelnhausen und von Giessen nach Fulda abgeschlossen hat, enthält folgende wesentliche Bestimmungen: Die „Oberh. Eisenb.-Ges.“ hat ihr Domicil in Giessen zu nehmen. Die Gesellschaft ist bei Vermeidung des Verlustes der Concession verbunden, spätestens bis 1. März d. J. den Nachweis über Einzahlung von 10% des Actiencapitals beizubringen. Der Bau der Eisenbahn von Giessen nach Gelnhausen, sowie von Giessen nach Fulda muss längstens am 1. April d. J. begonnen und spätestens innerhalb 3 Jahren vollendet werden unter gleichem Präjudiz. Unübersteigliche Hindernisse können eine Fristerstreckung veranlassen. Die zu stellende Caution beträgt 500 000 fl. Der Maximalbetrag des Actiencapitals ist 28 400 050 fl. in 81 143 Actien, für welchen Betrag der Staat die Garantie für einen jährlichen Reinertrag von $3\frac{1}{2}$ pCt. übernimmt. Die Gesellschaft ist

berechtigt, den Bau der Bahnen nebst allem Zubehör, sowie Anschaffung der Transportmittel einem Unternehmer um den Gesammtpreis von 26 050 000 fl. in Actien nach deren Nominalbetrag zu überlassen, so dass für die Verzinsung des veranschlagten Actiencapitals während der Bauzeit 2 400 000 fl. zur Verfügung bleiben. Falls dieser Betrag hierzu nicht ausreicht, soll der Mehrbetrag durch Prioritäts-Anleihen gedeckt werden. Die Garantie beginnt mit je dem 1. des Monats nach Eröffnung des Betriebs auch nur einer Strecke, und dann im Verhältniss der Grösse. Wenn der Reinertrag über 4 pCt. des Anlagecapitals beträgt, so sind von dem Staate geleistete Zuschüsse zurückzuerstatten. Falls das Reinerträgniss über 5 Procent des Anlagecapitals steigen sollte, so fällt dem Staate hiervon ein Drittel zu. Die Concession ist auf 99 Jahre ertheilt; 35 Jahre nach der Betriebseröffnung kann der Staat jedoch gegen Zahlung des 20fachen Betrages der letzten 5 Betriebsjahre die Bahnen erwerben. Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Reserve- und Erneuerungsfonds zu bilden; der Normalbestand der ersteren soll 150 000 fl. betragen, zu welchem Zwecke vorerst jährlich 30 000 fl. aus den Betriebsüberschüssen zurückzulegen sind. Der Gesellschaft soll ausnahmsweise, um deren Zustandekommen zu erleichtern, gestattet sein, die nach dem Handelsgesetzbuch bestimmte Höhe der Einzahlung von 40 pCt. des Nominalbetrages der Actien auf 25 pCt. dieses Betrages herabzusetzen, zu welchem Zwecke ein besonderer Gesetzentwurf an die Stände gelangen soll. Die Gesellschaft ist im Falle des Bedarfes ferner ermächtigt, bis zu einem Drittel des Bauaufwandes Prioritäts-Obligationen auszugeben, bei welchen der Staat ebenfalls die Garantie übernehmen soll. — Die zu stellende Caution kann aus dem Baucapital geleistet werden.

Nach der Höhe des Anlagecapitals von 23 400 050 fl. kommt bei den beiden Oberhessischen Bahnen bei einer Länge von $22_{,20}$ Meilen die Baumeile auf 1 300 000 fl. (nominal). Die Staatsregierung garantirt $3^1/_2$% Reingewinn, also im Ganzen 994 900 fl. oder pro Meile 45 000 fl.

b. — **Hessische Ludwigsbahn.** (Generalversammlung.) Mainz, 12. Februar. Heute fand die Generalversammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft statt, in welcher die auch in Ihrem geschätzten Blatte bereits eingehend besprochenen Anträge des Verwaltungsrathes auf Erbauung neuer Bahnen in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg zur Berathung gelangten. Nach fünfstündiger, theilweise sehr heftiger Debatte, bei der eine winzige Minorität Ablehnung der ganzen Vorlage aus reinen Kirchthurms-Interessen verfocht und eine ebenfalls kleine Zahl von Actionären Vertagung zum 14. März l. J. und Bestellung einer Commission zur eingehenden Prüfung der Projecte des Verwaltungsrathes verlangte, wurden unter Verwerfung des Vertagungsantrags die sämmtlichen Anträge des Verwaltungsrathes, dahin gehend, denselben zu ermächtigen: I. Die Concession für den Bau und Betrieb von Bahnen 1) von Mainz über Alzey an die Landesgrenze in der Richtung nach Kirchheimbolanden, 2) von Bingen nach Alzey, 3) von Monsheim an die Landesgrenze in den beiden Richtungen a) nach Grünstadt und b) Marnheim, 4) von Worms nach Bensheim und 5) von Darmstadt über Reinheim und Höchst bis Erbach, mit einer Abzweigung über Gross-Umstadt bis Babenhausen auf Grund der mit der Grossherzogl. Staatsregierung vereinbarten Bedingungen (35 000 fl. Zinsgarantie pro Meile und Jahr) zu erwerben und vorläufig Papiere im Betrage von 7 Millionen fl., wovon höchstens ein Viertheil in Stammactien, zu emittiren; II. die Concession für den Bau und Betrieb einer Bahn von Darmstadt über Griesheim und Gernsheim zur Einmündung in die Worms-Bensheimer Bahn, eventuell nach Worms zu erwerben und zum Bahnbau 1 750 000 fl. = 100 000 Thlr. in Stammactien zu emittiren, von der Generalversammlung und zwar der Antrag unter 1 mit 793 gegen 86 Stimmen, der unter 2 einstimmig angenommen. Ausserdem beschloss die Generalversammlung gleichfalls einstimmig, Actien zu 350 fl. = 200 Thlr. zu creiren und für je 7 Actien zu 250 fl. oder 5 Actien zu 350 fl. = 200 Thlr. eine Stimme zu gewähren, so zwar, dass ein Actienbesitz von 17 500 fl. oder 10 000 Thlr. zehn Stimmen, das statuarisch höchste zulässige Stimmrecht eines Actionärs verleiht.

Der unter 1 gefasste Beschluss unterliegt nun noch der ständischen Verabschiedung und wird, falls diese erfolgt, in wenig Jahren die Hessische Ludwigsbahn, die im Jahre 1853 mit $6_{,40}$ Meilen eröffnete und seit April 1867, einschliesslich der Frankfurt-Hanauer Bahn, $34_{,53}$ Meilen betreibt, ihr Netz bis zu ca. 62 Ml. ausgedehnt und so ihr ursprüngliches Unternehmen nahezu verzehnfacht haben, und dies haben ihre Actionäre ausser anderen günstigen Momenten doch hauptsächlich der Umsicht und unermüdlichen Energie des Verwaltungsrathes zu danken.

(Eine Skizze der neuen Bahnprojecte der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft theilen wir, soweit uns Exemplare zu Gebote stehen, als Anlage dieser Nummer mit, indem wir uns vorbehalten, noch specieller auf die fraglichen Projecte resp. auf den Bericht zurückzukommen, welchen der Verwaltungsrath der Hess. Ludwigsbahn der Generalversammlung erstattet hat. Die Redaction.)

* **Zur zweiten Route Wien-Paris.** In Betreff der uns von unserem Münchener Correspondenten zugegangenen, in voriger Nummer (S. 72) abgedruckten Notizen über eine neue Linie Wien-Paris erhalten wir am 17. d. M. von Carlsruhe von bestunterrichteter Seite nachträglich folgende Mittheilung: „Sind auch die Angaben, welche in dem bezüglichen Artikel hinsichtlich der Badischen Bahnen gemacht sind, im Allgemeinen richtig, so ist doch bei einigen derselben auszusetzen, dass solche mit allzugrosser Bestimmtheit gegeben sind; so ist z. B. als Anschlusspunct der Aulendorf-Ostracher Bahn Schwackenreuthe genannt, während hierfür noch keine endgültige Entschliessung vorliegt. — Ferner ist es noch sehr fraglich, ob als verbindendes Glied zwischen der Badischen Schwarzwaldbahn und der Aulendorf-Ostracher Linie die Route Sauldorf-Immendingen gewählt wird, oder ob man sich nicht von Badischem Gesichtspunete aus eher für eine Verbindung Mösskirch-Tuttlingen oder Stockach-Engen entscheidet. — Auch bezüglich der Bahn durch das sogenannte Höllenthal von Donaueschingen über Neustadt nach Freiburg i/Br. war die angezogene Aufforderung des Herrn Staatsministers Mathy nicht der Art, dass die Ausführung dieser Bahn nicht mehr in Zweifel gezogen oder gar als nahe bevorstehend bezeichnet werden kann.

Wenn auch, der Karte nach, die Linie Aulendorf-Sauldorf-Immendingen-Donaueschingen-Freiburg-Colmar-Chaumont als directer und somit kürzester Weg betrachtet werden muss, so bietet dieselbe durch die Ueberschreitung zweier bedeutender Höhen (Badischer Schwarzwald und Vogesen) lange nicht die Vortheile, welchen eine andere ebenere Linie zwischen den obigen Endpuncten entspricht.

Wir meinen unter letzterer Linie diejenige von Sauldorf über Stockach, Radolfzell, Schaffhausen, Basel, stehende Brücke über den Rhein bei Hüningen, Mühlhausen nach Chaumont. Hier sind die zu überwindenden Steigungen sehr geringe, während zugleich bezüglich der Bahnlänge keine grosse Differenz gegenüber der anderen Linie vorhanden sein wird.“

⊙ **Baden.** (Landtagsverhandlungen.) Die zweite Kammer genehmigte, wie bereits in No. 7 dies. Ztg. mitgetheilt, unterm 10. Februar einstimmig den Gesetzesentwurf: „den Bau der Carlsruhe-Mannheimer Rheinthalbahn“ in der Hauptsache nach der Regierungsvorlage. Das sachlich bedeutendste und von der Kammer auch angenommene Amendement ist von der Commission vorgeschlagen und lautet: „Sollte die ganze Bahn nicht auf einmal dem Betrieb übergeben werden, so kann die Staatsbahnverwaltung denselben für einen Theil der Bahn gegen den vollen Ersatz der Betriebs- und Unterhaltungskosten übernehmen.“

Beim Gesetzesentwurf selbst (siehe No. 7 S. 73 dieser Ztg.) sind Art. II und III zu verschmelzen und als Art. II einzusetzen: „Dem Staat ist das Ankaufsrecht dieser Bahn zu wahren; die Bahnlinien mit Bahnhöfen und Haltestellen unterliegen der Staatsgenehmigung.“ — In Art. III wurde noch eingeschaltet: „Der Staat kann jedoch auch das ganze Capital auf einmal bezahlen, wodurch derselbe Eigenthümer der Bahn wird.“ — Diese Bahn, die eine Parallel- oder Concurrenzlinie mit der bestehenden Staatsbahn von Mannheim über Heidelberg nach Carlsruhe wird, ist um $1^1/_2$ Stunden kürzer als die Hauptbahn über Heidelberg, was für den starken Güterverkehr vom Stapelplatz Mannheim nach dem Süden von günstiger Rückwirkung sein wird. — Bei der Berathung des Commissionsberichtes über die Erbauung mehrerer neuer Eisenbahnen und die darauf bezüglichen Petionen sind folgende Bahnlinien beschieden worden:

1) Von Eberbach auf dem rechten Ufer des Neckars nach Neckargemünd, zum Anschluss an die dortige Badische Staatsbahn von Heidelberg nach Würzburg und bezw. nach Heilbronn. Der Bau dieser Bahn wird der Staatsregierung empfohlen, jedoch mit der Beschränkung, dass der Bau einer sich bildenden Privatgesellschaft überlassen werde. Die Bahn würde bei Eberbach ihren Anschluss an die projectirte Hessische Odenwaldbahn erhalten.

2) Eine Bahn von Eppingen südwärts nach Berghausen zum Anschluss an die Durlach-Pforzheimer Bahn, und nordöstlich nach Heilbronn, wodurch die kürzeste Verbindung zwischen diesem bedeutenden Württembergischen Verkehrsplatze und Carlsruhe einerund zwischen letzterer Stadt und Würzburg andererseits hergestellt würde. Diese Linie soll auf Staatskosten hergestellt werden. Das Project wird der Regierung zur geeigneten Berücksichtigung empfohlen.

3) Eine Bahn von Donaueschingen durch das Wuttachthal nach Stühlingen-Oberlauchingen. Das Project wird wegen des bedeutenden Bauaufwandes (über 7 Millionen) der Regierung zur einstweiligen Kenntnissnahme und späteren geeigneten Berücksichtigung überwiesen.

4) Eine Bahn von Stockach nach Pfullendorf. Es handelt sich hier nicht um eine Localbahn, sondern um ein bedeutsames Mittelglied einer bereits auch in Württemberg und Bayern in Aussicht genommenen grossen internationalen Verkehrslinie zwischen Paris und Wien, welche (wie in No. 7 ds. Ztg. mitgetheilt) um ca. 20 Meilen kürzer sein würde als die bestehenden Bahnen. Das Project wird der Regierung empfehlend überwiesen.

Oesterreichische Eisenbahnprojecte. Die Verhandlungen wegen Beschaffung der zum Bau der Innsbruck-Vorarlberger Eisenbahn erforderlichen Geldmittel sind, dem „Oesterr. C.-Bl.“ zufolge, zum Abschlusse gelangt und ist das betreffende Comité im Vereine mit der Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, Thomas Brassey und Gebrüder Klein beim Handelsministerium um Ertheilung der definitiven Concession zum Bau und Betriebe einer Lo-

comotiv-Eisenbahn von Innsbruck über Landeck und Bludenz nach Feldkirch und von da über Bregenz bis an die Bayer. Grenze bei Lindau mit Zweigbahnen von Feldkirch nach Rüti oder Haag und von St. Margarethen zum Anschlusse an die Schweizer Bahnen eingekommen. Man hofft, dass dem Reichsrath noch in dieser Session ein bezüglicher Gesetzentwurf vorgelegt werde, bei dessen Durchführung diese Bahnstrecke nach dem Maassstabe der in jüngster Zeit am meisten begünstigten Unternehmungen behandelt würde.

Die Bauunternehmer Gebrüder Klein haben auch in Gemeinschaft mit der Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe beim Handelsministerium um Ertheilung der Concession für die Linie von Prag (Smichov) über Saaz und Comotau an die Oesterr.-Sächsische Grenze mit Abzweigung von Saaz über Carlsbad nach Franzensbad und Eger nachgesucht.

Eisenbahn - Betrieb.

***Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn.** Auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist ein Special-Tarif für den Transport von Siedesalz und Steinsalz aller Art — Förder-Steinsalz in Blöcken oder gemahlen, Abraumsalz, kalihaltiges Salz und Leckstein — in Wagenladungen von mindestens 100 Ctr. engeführt, welcher auf dem Einheitssatz von $1_{,35}$ Pf. pro Centner und Meile nebst einer Expeditionsgebühr von 1 Thlr. pro 100 Centner beruht, und der am 15. Februar cr. in Kraft getreten ist.

Zugleich ist auch ein Special-Tarif für Siedesalz in Sendungen von mindestens 100 Ctr. von Halle a. S. oder Schönebeck in der Richtung von Berlin nach Breslau und Waldenburg nach dem Einheitssatze von $1_{,35}$ Pf. pro Centner und Meile ohne weitere Expeditionsgebühr und ein Special-Tarif für Steinsalz aller Art (Förder - Steinsalz in Blöcken oder gemahlen, Abraumsalz, kalihaltiges Salz und Leckstein) in Sendungen von mindestens 100 Ctr. von Erfurt und Stassfurt in der Richtung von Berlin nach Breslau und Waldenburg nach dem Einheitssatze von 1 Pf. pro Centner und Meile nebst einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pro 100 Ctr. in Kraft getreten.

Bei Aufgabe von Salzsendungen unter 100 Centner kommt der Satz der ermässigten Klasse B für Einzelgut in Anwendung.

* **Oppeln - Tarnowitzer Eisenbahn.** Seit 6. d. M. werden auf der genannten Bahn die in der off. Bekm. S. 87 aufgeführten Frachtgegenstände zu ermässigten Frachtsätzen befördert.

+ **Württembergische Staatsbahnen.** Zur Ergänzung des Berichts über die Württembergischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1866/67 theilen wir noch mit, dass 5 400 804 Personen (25 548 oder ½ Procent weniger als im Vorjahre) und 26 297 415 Ctr. Frachtgüter (2 678 067 Ctr. oder $11_{,8}$% mehr) befördert wurden. Unter der eigentlichen Betriebseinnahme sind 2 614 029 fl. für Personen, 123 108 fl. für Gepäck, 4392 fl. für Equipagen, 180 674 fl. für Extrazüge, 291 462 fl. für Thiere, 4 550 837 fl. für Güter. Hierzu kommen 427 936⁵/₄ fl. an anderweiten Einnahmen; die zu Lasten des Betriebs durchlaufend verrechnete Fracht von dienstlichen Sendungen ist mit 167 967 fl. abgerechnet. Im Vergleich zum Vorjahre war die eigentliche Betriebseinnahme um 489 668 fl. oder 6½% grösser.

Die Betriebsmittel bestanden Ende Juni 1867 in 164 Locomotiven, 337 Personenwagen mit 20 968 Sitzplätzen, 2232 Güterwagen mit 402 420 Ctr. Ladungsfähigkeit, 50 Gepäck-, 27 Bahnpost- und 8 Krankenwagen (gegen das Vorjahr 18 Locomotiven und 118 Wagen mehr).

***Württembergische Staatsbahnen.** (December-Einnahmen.)

	Meilen	Befördert wurden Personen	Güter Zoll-Ctr.	Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1867 Decbr.	$92_{,2}$	419 589	1 733 188	201 315 fl.	582 477 fl.	783 792 fl.
1866 Decbr.	$82_{,7}$	413 191	1 515 564	199 628 „	460 412 „	660 041 „
1867 +	$9_{,5}$	+6 398	+217 624	+1 686 „	+122 064 „	+123 751 „

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem Regierungs-Rath Hartnack zu Elberfeld ist an Stelle des als Hülfsarbeiter zur Eisenbahn-Abtheilung des Handels-Ministeriums einberufenen Regierungs-Raths Mehes die Stelle des Vorsitzenden bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Cassel — Nordbahn — commissarisch übertragen, der Maschinen-Ingenieur Meyer zu Breslau zum Königl. Eisenbahn - Maschinenmeister ernannt und demselben die zweite Maschinenmeister-Stelle bei der Oberschlesischen Eisenbahn verliehen worden.

Ausland.

⊙ **Russland. Helsingfors - St. Petersburg.** Durch Allerh. Genehmigung (Kaiserliches Rescript d. d. vom 17. ev. 29. Novbr. 1867) wird die landständisch garantirte Anleihe des Grossfürstenthums Finnland im Betrage von 467 000 Thlr. zu 6% per Jahr verzinslich und innerhalb 43½ Jahr al pari rückzahlbar ausgegeben. Contrahirt ist dasselbe zur Erbauung einer Eisenbahn von Helsingfors nach St. Petersburg. Die Obligationen bestehen in Abschnitten von 100, 200, 500 und 1000 Thlr. per Actie; sie sind mit 40 halbjährigen, am 1. Februar und 1. August eines jeden Jahres fälligen Zinsabschnitten für die nächsten 20 Jahre und mit einem Talon versehen. Das Anlehen wird inhaltlich des den Obligationen beigedruckten Tilgungsplanes mittelst Verloosung innerhalb 43½ Jahren in ½jährigen Raten al pari zurückbezahlt. Der erste Rückzahlungstermin tritt am 4. August 1868 ein; nach Ablauf des Jahres 1880 steht der Regierung des Grossfürstenth. Finnland die Befugniss zu, die Rückzahlungsraten zu verstärken, auch den ganzen Anlehensrest auf einmal al pari zurückzuzahlen, im letztern Falle muss mindestens eine sechsmonatliche Anzeige vorhergehen.

D. — **Russland.** Die Linie der Orel-Witebsker Eisenhahn (vgl. No. 1 S. 4 dies. Ztg. von 1868) wird sich in Orel an die von der Staatsregierung in Bau genommene Linie der Südbahn anschliessen. Die Stationen dieser Bahn werden folgende sein: Orel, Narischkino, Chotinez, Karatschew, Belije Berega, Brjansk, Gorodez, Dubrowka, Iwanowka, Roslawl, Stedolitza, Potschinok, Smolensk, Kuprino, Rudni, Schebekino, Krinki, Witebsk. Die Entfernungen betragen: Orel-Brjansk 125 Werst, Brjansk-Roslawl 125 Werst, Roslawl-Smolensk 109 Werst, Smolensk-Witehsk 126 Werst. In Orel und Witebsk, den beiden Endpuncten der Bahn, sind keine Passagier-Stationen erbaut worden, weil die Personenzüge in Witebsk von dem Bahnhofe der Dünaburg-Witebsker Eisenhahn-Gesellschaft und in Orel von dem Bahnhofe der Moskau-Oreler Bahn abgehen werden. — Die Bahn wird über folgende bedeutende Flüsse gehen: bei Orel über den Oka, zwischen den Stationen Gorodez und Dubrowka über die Desna und bei Witehsk über die Düna. — Die Strecke Smolensk-Witebsk wird aller Wahrscheinlichkeit nach bereits im August dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden.

Auf der Rjäschsk-Morschansker Bahn ist der Betrieb am 28. Novbr./10. Decbr. 1867 eröffnet worden. Die Stationen dieser Bahn sind folgende: Rjäschsk, Ucholowo $22_{,82}$ Werst, Borki $42_{,57}$ W., Sarai $59_{,70}$ W., Alexejewka $85_{,99}$ W., Kuliki $104_{,27}$ W., Morschansk $121_{,35}$ Werst.

Am 29. Januar ist der Ataman des Donischen Kosakenheeres, General-Adjutant Potapow, auf der Eisenbahn aus Nowotscherkask in Rostow eingetroffen und hat am selbigen Tage mittelst Telegramms Se. Majestät um die Genehmigung zur Eröffnung dieser Bahn gebeten. Am 30. ist die erhetene Allerh. Genehmigung eingetroffen und der Betrieb auf dieser Bahn eröffnet.

* **Riga-Dünaburger Eisenbahn.** Die Frequenz und Einnahme im bezw. bis ult. December 1867 betrugen, und zwar

	die Frequenz im Decbr. Zahl	bis ult. Dec. Zahl	die Einnahme im Decbr. Rbl.	Kop.	bis ult. Decbr. Rbl.	Kop.
Gewöhnliche Passagiere	16 000	225 860	21 103	22	301 703	22
Militär-Personen . . .	590	14 118	1 481	11	24 385	11
Gepäck	5 163	77 087	1 489	56	14 189	56
Equipagen	12	131	149	50	1 761	50
Güter	1 320 456	11 516 852	100 560	15	738 230	15
Vieh	—	—	1 874	—	17 015	—
Postgüter und telegraphische Depeschen . .	—	—	2 552	81	7 135	81
Nebenerträge	—	—	16 890	20	22 778	20
Summa	—	—	146 100	55	1 127 198	55
Gegen 1866	—	—	80 180	25	855 536	25
1867 mehr	—	—	65 920	30	271 662	30

⊙ **Bahnen durch Serbien.** Die „Belgrader off. Ztg.“ giebt über die Stellung der Serbischen Regierung zu der von Wien und Pest nach Constantinopel zu erbauenden Eisenhahn eine amtliche Erklärung, wonach die Serhische Regierung, die Vortheile einer das Land durchschneidenden Bahn wohl einsehend, mit der Gesellschaft, die zum Baue von Bahnen auf Türkischem Territorium von dem Constantinopeler Ministerium bereits concessionirt ist, verhandelte. Serbien bot für die eigene Linie eine 6% Zinsengarantie; das Baucapital hätte eine gemischte Commission festzusetzen, dies, sowie ein garantirtes Einkommen von 15 000 Frcs. per Kilom. wurde nicht acceptirt. Auf die Erklärung der Regierung, sie werde die Serbien durchschneidende Linie selbst bauen und nur über die Modalitäten der Verbindung dieser mit dem von obenerwähnter Gesellschaft auszuführenden Netze verhandeln, formulirte dieselbe die Forderung, sie werde die Strecke auch bauen, wenn ihr Serbischerseits ein Jahreseinkommen von 22 000 Fr. per Kilometer garantirt werde. Dies fand die Regierung für übertrieben. — Die Serhische Linie, durch's Moravathal führend, wäre 220 Kilom. lang; eine 6% Zinsengarantie für diese Linie repräsentirt ein Capital von 50 769 240 Frcs., die Gesellschaft behauptet, ein Capital von 76 492 350 Fr. zu hrauchen und will nun Serbien umgehen, östlich über Widdin oder westlich von Bosnien anknüpfend; im ersten Falle an Baziasch, im zweiten an die zu erbauende Ungarisch-Adriatische Bahn. Die Serbische Regierung hält diese Linien für nicht rentabel und will jeder Europäischen Gesellschaft unter bescheidenen Bedingungen die Concession für den Bau durch Serbien ertheilen. (Hierdurch wird die von uns in No. 6 Seite 66 mitgetheilte Correspondenz ergänzt. Die Red.)

⊙ **Griechenland.** Der Eisenhahnbau von Athen nach Pyräus wird betriehen, und es ist wahrscheinlich, dass er in der festgesetzten Frist eines Jahres vollendet sein wird. Da die Bahn keine Schwierigkeiten hat, so erscheint der Zeitraum eines Jahres für den Bau dieser Bahn etwas lange, besonders da der genehmigte Fortbau von Athen

und Samia mit der Einmündung in die projectirte Bahn von Salonichi nach Belgrad drängt. Die erste Bahn Griechenlands bildet den ersten Ring in der Verbindungskette des Europäischen Südostens mit dem Suez-Canal, dem Hafen von Alexandria, Cairo und Ostindien. Eine Bahn von Piräus nach Samia, von da mit Anschluss an die Bahn Saloniehi-Belgrad ist von der Natur nud den Verkehrsverhältnissen bestimmt, alle Europäischen Linien von Alexandria nach Marseille, nach Triest, Brindisi mit den Italienischen Bahnen und der Brennerbahn zu überflügeln. Serbien hat die Wichtigkeit dieser Linie eingesehen und bereits erklärt, die Eisenbahn Belgrad-Alaksinatz sobald als möglich durchzuführen.

⊙ Spanien. Wie aus Madrid gemeldet wird, hat Salamanca den Bau der Eiseubahn von Gerona nach der Französischeu Grenze (Port Vendres) übernommen.

Technisches.

RK. — Sterne's pneumatische Buffer- und Zughaken-Feder. Engineering bringt eine Beschreibung derselben, wie sie an den Wagen der Metropolitan-Railway angewendet ist, woraus wir Nachstehendes entnehmen:

Die Wirksamkeit von Sterne's pneumatischer Feder rührt theilweise von der Elasticität der Kautschukringe her, aus denen sie zusammengesetzt ist, hauptsächlich aber von der Compression der durch diese Ringe eingeschlossenen Luft. Jede Feder besteht nämlich aus einer Anzahl Kautschukringe, zwischen welchen sich Metallscheiben befinden. Die mittleren metallenen Scheiben einer jeden Feder sind in ihrem Centrum durchbrochen, während die beiden Endscheiben vollständig dicht sind. Durch den Vulcanisations-Process adhäriren diese Ringe kräftig an den Platten und jede Feder bildet auf diese Weise einen vollständig luftdichten Behälter. Ein Druck auf die Feder comprimirt die Luft in derselben und diese bietet dadurch einen Widerstaud dar, proportional zu der Stärke der Compression und zu der inneren Oberfläche der Endplatten, worauf die eingeschlossene Luft wirkt.

Die Art der Anordnung der Federn an den oben erwähnteu Wagen ist nun die folgende: An jeder Bufferstange befindet sich eine Art Oese, in welche das Ende einer Traverse eingreift, die beide Bufferstangen mit einander verbindet. Durch die Mitte dieser Traverse geht ein Bolzen, der die Verbindung dieser mit einem Gussstück, welches an der in der Längenachse des Wagens befindlichen Bufferfeder anliegt, herstellt. Das Gussstück wird durch zwei Gleitstangen zu beiden Seiten geführt und vermittelt auf diese Weise, wie ein Kreuzkopf, den Druck der Buffer auf die Feder; zugleich gestattet es den Buffern durch Drehung der Traverse um den Bolzen, sich der Stellung des Wagens beim Passiren scharfer Curven anzupassen.

Die Bufferfeder selbst ist aus 3 pneumatischen Federn zusammengesetzt, wovon jede aus 4 Gummiringen mit den nöthigen Zwischen- und Endplatten besteht. Die drei Federn nehmen eine Länge von 12 Zoll ein. Die Querträger des Wagengestells sind mit den Längsträgern desselben gehörig verstrebt, damit der durch die Feder auf die ersteren ausgeübte Druck noch mehr vertheilt wird. Die inneren Enden der Bufferstangen sind mit leichten Spiralfedern versehen, wodurch die Traverse und die in den Bufferstangen befindlichen Oesen immer in festem Contact bleiben und somit ein Klappern etc. verhütet wird.

Die Zughakenfeder besteht aus zwei pneumatischen Federn, jede aus 2 Gummiringen mit den nöthigen Metallplatten zusammengesetzt. Die Federn befinden sich zu beiden Seiten der Zugstange und wird der Druck auf dieselbe durch eine gusseiserne Platte übertragen.

Sterne's Federn wurden von dem Vorstand des Locomotiv-Departements der Metropolitan-Railway geprüft und haben allen Versuchen auf sehr zufriedenstellende Weise entsprochen. Eine der Proben bestand darin, dass man einen mit diesen Federn ausgerüsteten Wagen, mit einem Ende gegen eine Mauer stellte und gegen das andere Ende eine Maschine anlaufen liess, deren Dampf, nachdem dieselbe mit dem Wagen in Contact gekommen war, abgestellt wurde. Sogar diese kräftige Probe verursachte keinen Schaden an den Federn.

Die Metropolitan-Railway hat 50 neue Wagen mit diesen Federn ausgerüstet. Auch auf andern Bahnen, so z. B. auf der Great Western Bahn haben dieselben Anwendung gefunden.

st. — Ebbu-Vale-Eisenwerke ist der Name der grössten Eisen-Erzeugungs-Firma der Welt. Die zwanzig Hochöfen, wovon einer über 72 Fuss hoch ist, erblasen 165 812 Tonnen Roheisen im Jahre (1865), wovon mehr als 100 000 Tonnen auf Schienen verwalzt werden. Die Kohlengruben liefern 100 000 Tonnen pro Jahr und die ganzen Werke 200 000 £ Gewinn. Sie beschäftigen 15 000 angestellte Arbeiter. Für den Maschinen-Ingenieur ist viel dort zu sehen. Ein Gebläse mit 6 Fuss weitem Dampf- und 12 Fuss weitem Gebläse-Cylinder, beide für 12 Fuss Kolbenlauf ist das grösste irgendwo bestehende. Als es construirt wurde, hatte es eine unter einem 25 Centner-Hammer geschmiedete 16zöllige Schwungradwelle, welche zerbrach und durch eine 20zöllige ersetzt werden musste; sie wiegt nun $8^1/_2$ Tonnen. Das erste Schwungrad wankte $1^1/_2$ Zoll seitwärts ab und war zu leicht; das jetzige hat bei 30 Fuss Durchmesser 95 Tonnen Gewicht. Ebenso wareu die Lagerböcke zu leicht, nun wiegt jeder 10 Tonnen, während die alten nur 3 Tonneu schwer waren. Die Maschine hat Wind mit 4 Pfund Pressung für 4 Hochöfen zu liefern, deren jeder 250 Tonnen Eisen pro Woche erbläst.

Bei einigen älteren Gebläsen hat man zur Vergrösserung der Windmenge Supplement-Cylinder an den Balancier (im halbeu Hub) gehängt. Merkwürdig ist noch eine eincylindrige Maschine von 24 Zoll Kolbendurchmesser und 12 Zoll Lauf, welche bei 300 Touren pro Minute (600 Fuss Geschwindigkeit) Tag und Nacht seit 3 Jahren arbeitet. Sie treibt direct die Walzen eines Drahtzuges für $^1/_8$ Zoll Stärke. Der Kreuzkopf ist nur unten, und zwar ganz eben geführt. (Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins nach dem Engineering.)

Eingegangene Druckschriften.

1) Die Eisenbahnen zum Truppen-Transport und für den Krieg im Hinblick auf die Schweiz. Von Theodor Hoffmann-Merian, Chef des Verkehrs der Schweizerischen Centralbahn. Basel, Schweighauserische Verlagsbuchhandlung (Hugo Richter). 1868.
2) Oesterreichisches Eisenbahn-Jahrbuch. Verfasst und herausgegeben von Ignatz Kohn, Revident bei der Central-Controle der Südbahn. Erster Jahrg., enth.: die wissenswerthesten Daten über die Oesterr. Eisenbahnen, namentlich: Geschichte und Statistik derselben, die wichtigsten Bestimmungen der Concessions-Urkunden, ausführliche Mittheilungen technischer, financieller und öconomischer Natur, Tarife, Meilenzeiger, Courstabellen, Additional-Verträge und Uebereinkommen etc. etc. Wien, Tendler & Comp. 1868.
3) Zeitschrift für Capital und Rente. Herausgegeben von Freiherr von Danckelmann (vgl. No. 50 S. 696 dies. Ztg.). IV. Bd. 2. Heft, enthaltend Abhandlung über die „Eisenbahnpapiere an den Deutschen Effectenbörsen." Stuttgart 1868. Verlag von Wilhelm Nitzschke.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 19. Februar 1868. Eine grössere Nachfrage hat sich in vielen Artikeln bemerkbar gemacht; Preise haben wenig Veränderung erfahren.

Kupfer fest. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $25^1/_2$—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Banca-Zinn 32 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W.H. Marke $6^2/_3$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Die Preise halten sich. Sächsisches und Harzer $6^7/_{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6^2/_3$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_3$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Warrants blieben auf 52 sh. 9 d. Verschiffungseisen beachtet. Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh. Langloan I. 55 sh., sonstige Marken 53 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung 45—$46^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen $36^1/_2$—$37^1/_2$ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $42^1/_2$—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes $2^2/_3$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen gefragt. zum Verwalzen $47^1/_2$—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks. Stückkohlen 19—22 Thlr., Nusskohlen $17^1/_2$—$18^1/_2$ Thlr., Coaks knapp. Vom Lager $18^1/_2$—19 Thlr., auf Lieferung 17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

9. März Homburger Eisenbahn zu Homburg v. d. H.
9. „ *Ungarische Nordbahn in Pest.
23. „ Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenbahn-Gesellschaft in Wien.
23. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellsch. E. Besckow zu Berlin.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
23. Febr.	zu Weil der Stadt	Württb. Stsb.	Einschnitt am Wasserbach	—
23. „	zu Königsberg	Telegr.-Direction	Batterie-Materialien	—
27. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	4. u. 5. Arbeitsloos Bausection Ehingen	—
27. „	zu Münster	Westfälische E.	5 Güterzug-Locomotiven	87
27. „	zu München	Bayer. Staatsb.	Häuserabbruch für die Braunauer Bahn	—
29. „	zu München	dieselbe	3000 Schachtruthen Nagelfluthbruchsteine für Isarbrücke	—
29. „	zu Cassel	Hess. Nordbahn	Uniformstücke	—
2. März	zu Stettin	Telegr.-Direction	313 eichene Telegr.-Stangen	—
3. „	zu Düsseldorf	Berg.-Märkische E.	ca. 28000 Cbfss. Werksteine für die Rheinbrücke bei Hamm	—
5. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Schienen	87
5. „	zu Ratibor	Wilhelmsbahn	Schienen, Laschen etc.	88
9. „	zu Gotha	Gotha-Leinefelder E.	Erdarbeiten	87

OFFICIELLER ANZEIGER.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.*

Von heute ab werden die Transportkosten für nachstehende Frachtgegenstände:

„Braunstein, Bruchglas, Chamottsteine, Drainröhren, Dünger (excl. der künstlichen Düngungsmittel und des Guano), Eisen (Roheisen und Brucheisen — altes zum Einschmelzen), Hammerschlag, Hornabfälle, Klauen, Knochen, Kreide, rohe und geschlemmte, Lehm, Magnesit in Stücken, Marmor, roher, in Blöcken und Platten, Mergel, Mühlsteine, excl. Französische, Räumasche, Sand, Scherben, Schlacken, Schmirgel, roher, Schwefel, roher, Spath in Stücken, Steine, rohe und roh behauene, Tauwerk, alte Thierflechsen, Trass in Stücken,“

welche von Oppeln nach Tarnowitz in ganzen Wagenladungen von mindestens 100 Centnern zur Beförderung gelangen, von 26 auf 23 und im Durchgangsverkehr mit Beuthen von 16 auf 10 Pfennige pro Centner, sowie Schienensendungen, welche in Wagenladungen die ganze Bahn passiren, von 26 auf 15 und im Durchgangsverkehr mit Beuthen von 16 auf 10 Pfge. pro Centner ermässigt.

Breslau, den 6. Februar 1867. **Direction.**

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

1) 125 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 45 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
2) 96 Stück Gussstahlachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Puddelstahl,
3) 170 Stück Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern,
4) 500 Stück 3½ Fuss langen Tragfedern aus Gussstahl

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, Gussstahl-Achsen und Tragfedern“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 25. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einsenden.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht offen und werden auf portofreie, an den Ober-Maschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. Januar 1868.

Königl. Direction der Ostbahn

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Ein Loos der Erdarbeiten für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn (ca. 58 000 Schtrth. bei 600 Rth. Transportweite) einschliesslich der Herstellung zweier Strassenunterführungen beabsichtigen wir im Wege beschränkter Submission zu vergeben. Qualificirte Bauunternehmer, welche bei dieser Submission berücksichtigt zu werden wünschen, werden ersucht, Abschriften ihrer Atteste spätestens bis zum **26. d. Mts.** an uns einzureichen. Nähere Auskunft über den Umfang der Arbeiten wird in unserem Baubüreau, Köpnikerstrasse 29, durch den Baumeister Housselle ertheilt.

Berlin, den 2. Februar 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Güterzug-Locomotiven soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau hier einzusehen, und von dem Eisenbahn-Secretär Meyer hier, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zu dem am **27. d. Mts., Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von 34 470 Stück gewalzten $4^{15}/_{16}$ Zoll hohen Eisenbahnschienen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungslustige ersuchen wir ihre Offerten frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung

„Offerte zur Schienenlieferung“

bis zu dem auf

Donnerstag, den 5. März d. Js., Vormittags 10½ Uhr

in unserem Geschäftslocale hier anberaumten Submissionstermine, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgt, an uns einzureichen.

Die Bedingungen für diese Lieferung, aus welchen die Ablieferungsfristen und Ablieferungsorte ersichtlich sind und von welchen **ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss**, werden auf portofreie Requisition **von unserem Secretariate** unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 15. Februar 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.*

Zur Ausführung der Erdarbeiten für die Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke von Gotha bis Langensalza drei Loose und zwar:

1) ein Loos mit 78 271,2 Schachtruthen zu bewegenden Bodens einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf 86 168 Thaler 29 Sgr. 6 Pf.;
2) ein desgleichen mit 72 121,3 Schachtruthen wie vor 116 559 Thaler 22 Sgr. 1 Pf.;
3) ein desgleichen mit 84 038,1 Schachtruthen wie vor 109 753 Thaler 4 Sgr. 8 Pf.

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen.

Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Eisenbahn“

versehen, bis spätestens zu dem

am 9. März d. J., Vormittags 11 Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termin wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 11. Februar 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister
Witzeck.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Anfertigung von
a. 10 Schnellzug-Locomotiven mit Tender,
b. 10 Lastzug-Locomotiven mit Tender und
c. 10 Tenderlocomotiven
im Wege der öffentlichen Submission zu verdingen.

Die maassgebenden Bedingungen sind in unserem Centralbüreau hier einzusehen, auch werden auf Verlangen Abdrücke derselben unter Nachnahme der Kosten mitgetheilt.

Anerbietungen, welche versiegelt und unter der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Locomotiven"
portofrei bei uns einzureichen sind, werden bis zum **Montag, den 24. Februar cr. Vormittags 11 Uhr** entgegen genommen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in unserem Centralbüreau bewirkt wird.

Den Submittenten steht es frei, diesem Eröffnungstermine beizuwohnen.

Elberfeld, den 6. Februar 1868.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Wilhelmsbahn.

Die Lieferung von
a. 18 000 Centner 5" hohen Schienen,
b. 581 „ Laschen,
c. 126 „ Laschenschrauben,
d. 395 „ Schienennägel,
e. 18 000 Stück eichenen Bahnschwellen,
f. 583 dto. dto. Weichenschwellen,
g. 100 dto. dto. Herzstückschwellen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Schienen, Laschen etc."
bis zum Submissions-Termine
den 5. März cr. Vormittags $11^1/_2$ Uhr
an die unterzeichnete Königliche Direction einreichen.

Die Bedingungen können von unserem Central-Büreau gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 15. Februar 1868.
Königliche Direction der Wilhelms-Bahn.
gez. le Juge.

Lieferung von Ruhrkohlen.

Der Jahresbedarf der Badischen Eisenbahnbetriebs-Verwaltung an Ruhrer Steinkohlen, bestehend in
einer Million Centner
soll vergeben werden.

Lieferungs-Offerten, unter welchen sich die Verwaltung die freie Wahl vorbehält, werden bis zum **24. d. Mts.** einschliesslich entgegengenommen.

Angebote haben neben der Bezeichnung der Qualität, der Quantitäten und der Gruben auch die Lieferungspreise und zwar frei Waggon
Mannheim-Rheinhafen,
Maxau-Rheinhafen,
Grube
zu enthalten.

Carlsruhe, den 7. Februar 1868.
Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrsanstalten.
Zimmer. Landolt.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von
850 Stück Gussstahlachsen,
650 Stück schmiedeeisernen Speichenrädern mit Puddelstahlbandagen,
1050 Stück Hartguss-Schalenrädern und
1700 Stück Tragfedern zu Güterwagen
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Sonnabend, den 22. Februar cr., Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Wagen-Materialien"
versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau, sowie in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an den Obermaschinenmeister Schäffer zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 6. Februar 1868.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Januar 1868.

A Z 40. 1 Fass Petroleum (300 Pfd.) lagert in Mannheim.
J K 9. 1 Kiste mit Vorhängschloss (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.) lagert in Mannheim.
S 8317. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Basel.
G S 3563. 1 Fass und 1 Korb Käse (50 Pfd.) lagern in Schopfheim.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Januar 1868.

D 4. 1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Dresden lagert in Düsseldorf.
R 1/2. 2 Bund Eisenblech (145 Pfd.) von Altenhundem lagern in Düsseldorf.
AH 7235. 1 Fass Theer (1020 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N 1180. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Mülheim lagert in Steinbeck.
M & V 6884/5. 2 Fässer Oel (366 Pfd.) von Hamm lagern in Steinbeck.
D H 156. 1 Kiste Eisenwaaren (17 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 2. 1 Bund Stahlblech (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T H 20871. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.)
F J C 5973. 1 Kiste Blechwaare (137 Pfd.)
F O S 1231. 1 Stange Rundeisen (68 Pfd.)
H C 161. 1 Kiste Glas (125 Pfd.)
H C 246. 1 Kiste Glas (170 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.
3 leere $^1/_4$Ohmfässer (54 Pfd.)
C W. 1 Fässchen Häringe (20 Pfd.)
B G 5. 1 Rolle Packleinen (18 Pfd.)
41 runde Bleche (88 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Hagen.
L 1566. 1 Sack Grütze (138 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Herdecke.
1 Bund □Eisen (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Dortmund.
P F 17461. 1 Kiste Schmirgel (61 Pfd.)
F H 5271. 1 Korb Tabak (57 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Altena.
1 Bund Stahl (27 Pfd.)
1 Fass Seife (130 Pfd.)
△ 208. 1 Korb Kandis (36 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Bochum.
G W 3257. 1 leere Kiste (80 Pfd.)
G W 3256. leere Kiste (103 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Essen.
F F 273. 1 Korb Eisenwaaren (18 Pfd.)
Q E 618. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.)
Q E 678. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Ruhrort.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats
Gräfenhaynchen:
1 Pack Eisendraht (51 Pfd.).
1 Ring Draht (10 Pfd.).
Delitzsch:
A B. 1 Kiste Wäsche (10 Pfd.); überwiesen von Leipzig.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 15. Januar 1868. **Die Direction.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats:

Berlin:

54. 1 Kiste, 1 Salzkiste (46 Pfd.).
1 Pack Seronen-Leder (57 Pfd.).
Vorsicht. 1 leere Kiste (1 Ctr. 10 Pfd.).
1413. 1 leeres Fass (1 Ctr.).

Wegen der früheren überzähligen Güter vergleiche die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 17. Februar 1868.

Die Direction.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Decbr. 1867.

A B. 1 Sophagestell (35 Pfd.) vom Versandtgüterboden lagert in Berlin seit 15. December.
C. de Sabic. 1 gelblederne Hutschachtel mit Vorhängschloss (3 Pfd.) vom Gepäckraum lagert in Berlin auf der Gepäckexpedition seit 8. December.
Messingschild G. T. St. Hagius. 1 schwarzlederner Handkoffer (19 Pfd.) von Hannover lagert in Berlin auf der Gepäckexpedition seit 14. December.
1 alte Kiepe, darin eine alte Decke, 1 alter, runder leerer Korb } (14 Pfd.) von Zehlendorf lagern auf der Gepäckexpedition seit 5. December.

Verzeichniss

der im Monate Januar 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Güterexpedition Braunschweig:

671. 1 leeres Fass (100 Pfd.)
1 Bremsklotz und 3 Eisenstücke (34 Pfd.).
1 Korb leerer Flaschen (10 Pfd.).

Station Holzminden:

Joh. Carl Seebe in Dresden. 1 Pack Säcke (62 Pfd.).

Recapitulation

der im IV. Quartale 1867 auf den **Herzoglich Braunschweigischen** Eisenbahnstationen überzählig lagernden Güter.

Pro October p.

Station Braunschweig. Güterexpedition:

R. S. 1110 u. 1111. 2 Kisten leere Flaschen (184 Pfd.), beklebt Braunschweig-Verden.

Station Seesen:

3 Tafeln Weissblech.

Station Kreiensen:

C 77. 1 gusseiserner Ofentheil ($21^3/_4$ Pfd.).
4112. 1 leere alte Kiste (7 Pfd.).

Pro November p.

Station Braunschweig. Eilgutexpedition:

650. 1 kleiner Stuhl beklebt Magdeburg-Braunschweig.

Station Oschersleben:

8705 oder 2705. 1 leeres Fass (70 Pfd.).

Station Naensen:

1 Stück Stabeisen (7 Pfd.).

Station Stadtoldendorf:

94. 1 Eisenplatte (25 Pfd.).

Pro December p.

Station Helmstedt:

2 Englische Schiefer (2 Pfd.).

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** überzählig lagernden Güter pro October, November und December.

a) Monat October 1867:

12 Stück Ziegenfelle (2 Pfd.) lagern in Lüneburg seit 14. October.
1 kleiner gusseiserner Ofentheil ($1^1/_2$ Pfd.) lagert in Osnabrück seit 15. October.
27 Stück steinerne Waschschaalen lagern in Sebaldsbrück seit 23. Oct.
Hannover/Peine 899. 1 leere Kiste (3 Pfd.) lagert in Peine seit 22. Sept.
1 Pack Kinderhüte (1 Pfd.) lagert in Bremen seit 25. October.
v. H 707. 1 Rolle Packleinen (40 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Minden.
7 Schiefertafeln ($3^1/_2$ Pfd.) lagern in Bremen seit 27. October.

b) Monat November 1867:

1 Sack Gerste (78 Pfd.) lagert in Bremen seit 3. November.
Z 13 & 15. 2 Colli Salzkisten (56 Pfd.) lagern in Bremen seit 1. November.
C T 2. 1 Korb mit einem leeren Steintopf lagert in Wunstorf seit 3. November.
K D. 1 gusseisernes Ofenrohr (6 Pfd.) lagert in Harburg seit 12. November.
1 Kiepe mit neuen Schuhwaaren (36 Pfd.) lagert in Hannover seit 5. November.
H S. 1 Collo Gusswaaren (12 Pfd.) lagert in Bremen seit 15. Novbr.
18. 1 Aschenkasten von Eisenblech (25 Pfd.) lagert in Cassel.
R 158. 1 leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Hildesheim seit 24. Novbr.

c) Monat December 1867:

C. 1 Collo gusseis. Töpfe (17 Pfd.) lagert in Bremen seit 30. Novbr.
1 Docke Wollgarn ($^3/_8$ Pfd.) lagert in Harburg seit 3. December.
Adr. Geometer Menger. 8 Stück Baaken lagern in Minden.
J W. 1 Sack Aepfel (102 Pfd.) lagert in Geestemünde seit 6. Decbr.
J F. 1 Collo, 2 eiserne Stangen ($^3/_4$ Pfd.) lagert in Geestemünde seit 6. December.
1 Sack Bohnen (38 Pfd.) lagert in Hannover.

1 schwarze Taschem. Riemen (14 Pfd.), 874. 1 kl. Eisentheil, M C 6. 1 kl. Deckel, 2 Feilen, M B. 1 eis. Ofenkasten (11 Pfd.) } lagern in Göttingen.

B 4297. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert in Cassel.
J. F. Kuhlenkamp. 1 Pack leere Säcke (18 Pfd.) lagert in Bremen seit 20. December.
1 Pack Tonnenbänder lagert in Minden seit 18. December.
2 Säcke Weizen (412 Pfd.) lagern in Hannover seit 24. December.
J W 23. 1 leeres Fass (7 Pfd.) lagert in Osnabrück seit 20. Decbr.
1 Bettstelle (82 Pfd.) lagert in Emden seit 27. December.
1 Ballen Ziegenfelle (126 Pfd.) lagert in Cassel seit 16. December.

H C 7787. 1 Kiste (36 Pfd.)
H. 1 Kiste
Gepäcksch. 565, Harburg/Cassel. 1 alter Koffer mit Leinen überzogen (20 Pfd.)
Gepäcksch. 54, Eystrup/Cassel. 2 leere Kisten gez. F K 2934 und 2929 (57 Pfd.)
Gepäcksch. 520, Göttingen/Cassel. 1 hölzerner Koffer mit schwarzem alten Leder überzogen (48 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Cassel seit 12. Decbr.

AK 7481/2. 2 Körbe leere Flaschen (96 Pfd.)
3 Pack leere Säcke (60 Pfd.)
MFC 132. 1 leeres Fass (90 Pfd.)
B E 1865. 1 leeres Fass (62 Pfd.)
J H. 1 Fass Därme (63 Pfd.)
1 Ballen Hanf (52 Pfd.)
1 leeres Fass (93 Pfd.)
1 Korb leere Flaschen (20 Pfd.)
1 leeres Fass (52 Pfd.)
1 leeres Fass (44 Pfd.)
1 leeres Fass (14 Pfd.)
H. 2 leere Fässer (17 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Harburg.

✕. 1 Pack leere Säcke (47 Pfd.)
D 3. 1 Pack leere Säcke (59 Pfd.)
2 leere Körbe (25 Pfd.)
Burgwedel. 2 leere Fässer (62 Pfd.)
C M B 2521. 1 leere Kiste (18 Pfd.)
F S 538. 1 leere Kiste (17 Pfd.)
379. 1 leeres Fass (9 Pfd.)
H W 973. 1 leere Kiste (52 Pfd.)
R C 967. 1 leere Kiste (70 Pfd.)
B. 3 Fässer ohne Deckel (38 Pfd.)
1 Fass ohne Deckel (9 Pfd.)
1 leerer Korb (7 Pfd.)
G 1935. 1 Collo, 3 Stück Körbe (27 Pfd.)
Burgdorf. 1 Ring eis. Draht (20 Pfd.)
1 Sack Hafer (151 Pfd.)
690. 1 Ballot geschnittene Hölzchen, bekl. Goslar/Hannover (70 Pfd.)
S 7. 1 Sack Lederabfälle (69 Pfd.)
1 Spinnrad (7 Pfd.)
2 alte Stühle (15 Pfd.)
1 gusseiserner Ofenfuss (4 Pfd.)
V S 4. 12 Stück gusseis. Zündholzbehälter (15 Pfd.)
1 gusseis. Schieber (3 Pfd.)
3061 u. 554. 2 St. Kastenofentheile (17 Pfd.)
18 Säcke Lumpen u. Papierabfälle (816 Pfd.)
35 Stäbe Rundeisen (568 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Hannover.

M D 71. 1 Ballot altes Packleinen (49 Pfd.)
S 9936. 1 leere Kiste (43 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Verden.

B. 1 Pflugeisen (13 Pfd.)
1 Geräthekasten (57 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagert in Lehrte.

B 1785. 1 leeres Fass (52 Pfd.)
I 39. 1 leeres Fass (63 Pfd.)
M W 1418. 1 leere Kiste (32 Pfd.)
C E M 739. 1 leere Kiste (30 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Uelzen.

C W S 578. 1 Korb enth. 1 Käse und Leim (60 Pfd.)
L W. 1 Ofentheil (13 Pfd.)
2 Stangen Flacheisen (105 Pfd.)
W & C. 4 Tonnen Cement (1085 Pfd.)
1 Deckel zum Topfofen (11 Pfd.)
D H S 214/16. 3 leere Kisten (107 Pfd.)
F A 11. 1 Pack alte leere Kisten (30 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Osnabrück.

F J G 5719. 1 Kiste und 1 Korb
6 Stück Schaaffelle
weiss. 1 Ring Draht
S M. 1 Tafel Eisenblech.
H W 2. 1 Korb Kruken
F V 94. 1 Kiste Zündhölzer
(RI) 102. 1 Fass Tabak
W S 412. 1 Fass Seife
1 Tonne verdorbener Cement
HP. 1 leere Tonne
} von der Schuppenrevision lagern in Lingen.

1 kl. leerer Koffer (6 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Northeim.
Gepäcksch. 466, Hildesheim/Northeim. 1 kl. schwarzer Handkoffer (22 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Northeim.
F. W. Oldenburg. 1 Fass Spirituosen (42 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Northeim.
(CWS) 1058. 1 Kiste, bekl. Weimar/Leipzig u. Salzderhelden (74 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Salzderhelden.
(CRS) 643. 1 Korb leere Flaschen, bekl. Hannover/Salzderhelden (80 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Salzderhelden.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Hannover'schen Staatsbahnen** überzählig lagernden Gegenstände pro Januar 1868.

3 leere Butterkübel (29 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Minden.
H. 1 Pack Schiefertafeln (9 Pfd.) lagert in Bremen seit 6. Januar.
H T Hildesheim. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Uelzen.
H. D. Bosse. 2 Ballen leere Säcke (123 Pfd.) lagern in Bremen seit 15. Januar.
1 gusseisernes Rad (68 Pfd.) lagert in Harburg seit 18. Januar.
1 hölz. Ständer (ansch. ein Budentheil, 11 Pfd.) lagert in Harburg seit 20. Januar.

Hessische Eisenbahnen. Am 1. Januar 1868.

1 Koffer, anscheinend leer (32 Pfd.) lagert in Bebra seit dem 20. December 1867.
2 Sack Weizen (à 150 Pfd.) von Temesvar bezw. Leipzig lagern in Helmarshausen seit dem 31. December 1867.
K. 1 Stück Gusseisen (4 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit dem 11. November 1867.

Hessische Ludwigsbahn. a) 1. Januar 1868.

J K. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert in Mainz.
○ 722/745. 2 Kistchen Kandis (92 Pfd.) lagern in Mainz.
H W 7. 1 Fass Petroleum (311 Pfd.) lagert in Mainz.
H 33. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.) lagert in Mainz.
Wordside 142/18. 1 Fass Kaffee (1015 Pfd.) lagert in Mainz.
W V 15/12. 1 Fass Kaffee (1007 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.) lagert in Mainz.
Kappel engare Cologne. 3 Bündel Säcke (260 Pfd.) lagern in Mainz.
W M 322. 1 Kiste Kurzwaaren (75 Pfd.) lagert in Mainz.
B W 3689. 1 Ballen Riemen (47 Pfd.) lagert in Frankfurt a./M.
R W. 1 Kiste Kartoffelzucker (54 Pfd.) lagert in Frankfurt a./M.
209. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
H XV. 1 leerer Korb (13 Pfd.) lagert in Frankfurt a./M.

b) 1. Februar 1868.

1 Bällchen Hanf (38 Pfd.) lagert in Mainz.
K S B. 10 Stück Matten lagern in Mainz.
S 15. 1 Ballen Bücher (195 Pfd.) lagert in Darmstadt.
R & C 2330/1. 2 Ballen Hopfen lagern in Aschaffenburg.
166. 1 leeres Fass (41 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
F S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
A B 2710. 1 Fass Tabak (27 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
G E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
G E 280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
J G M 3559. 1 Kiste leere Krüge (94 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
G E 412. 1 Achse (14 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
S B 3450. 1 Sack Samen (50 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
M Schad 221. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H 1612. 1 Korb Leim (107 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
T. 2 Eisentheile (3 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
S S. 2 Eisentheile lagern in Aschaffenburg.
A B 2709. 1 Kiste Tabak (67 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
7 Füsse (Ofentheile, 20 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
N T. 8 Ofentheile (20 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
T 2485. 1 leere Kiste (74 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
1. Februar 1868.

1 Packl Frauenkleider (13 Pfd.) vom Zug VIII lagert in Wien seit 15. September.
R 1. 1 Ballen Pferderequisiten (56 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 3. October.
1 Ballen Bücher (64 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 16. Januar.
N B 10. 1 Ballen alte Kleider (85 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 16. Januar.
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 12. Septbr.
1 Flasche Petroleum (18 Pfd.) lagert in Wien seit 14. October.
F H 1530. 1 Kiste Manufactur (137 Pfd.) von Troppau lagert in Wien seit 1. December.
15 Bund lediger Flachs (1725 Pfd.) von Granica lagert in Wien seit 2. Januar.
H W F 816. 1 Ballen Reis (243 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 27. December.
T B 2. 1 Packl Rosinen (126 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 27. December.
Neustadt. 5 Packl Säcke (190 Pfd.) von der Aufgabe lagern in Wien seit 27. December.
1 Packl Blech (26 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 27. Decbr.
H B. 1 Packl Säcke (40 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 27. December.
1 Kiste, 1 Koffer } Effecten (145 Pfd.) von Raigern lagern in Gänserndorf seit 1. Januar.
1 Räderpaar von Bahnwagen lagert in Lindenburg seit 8. Januar.
S C. 1 Packl Barchent (39 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Brünn seit 4. September.
K P. 1 Packl Barchent (21 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Brünn seit 4. September.
div. Zeichen. 5 leere Fässer (900 Pfd.) lagern in Brünn.
V I S 188. 1 leeres Fass (53 Pfd.) von Lundenburg lagert in Brünn seit 27. August.
10 Busch Eisen (1230 Pfd.) von Scontrirung lagern in Brünn seit 18. December.
HF 185. 1 Ballen Gespunst (121 Pfd.) lagert in Hradisch seit 21. Jan.
H H 8359. 1 Kiste Canditten (75 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
1 Sack Knoppern (23 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
C S 2146. 1 Fassl Wein (148 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
R 2900. 1 Fassl rothe Farbe (58 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
J B M 16505. 1 Fass Karden (458 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
H. 1 Kiste Wein (64 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
L L 9. 1 Kiste Hefe (32 Pfd.) von Göding lagert in Hruschau seit 13. Januar.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. a) 31. December 1867.

C B 40. 1 Fass Wein (95 Pfd.) von der Verbindungsbahn lagert in Wien seit 5. August.
J A. 1 Kiste (Inh. unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Wels seit 31. Juli.
J M 125, 128, 130, 131. 4 Kisten (Inhalt unbekannt) von Salzburg lagern in Wien seit 11. September.
2 Stück Wagenwinden lagern in Passau seit 25. September.
1 Reisetasche, roth gestickt (9 Pfd.) vom Magazin lagert in Wien seit 2. October.
(59). 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) vom Magazin lagert in Wien seit 15. October.
139 Stück Lappen von Wien lagern in St. Peter seit 4. October.
6 Ballen Papier von Kleinmünchen lagern in Wien seit 30. Octbr.
Kopp in Mühlau 10. 1 Pack Säcke (72 Pfd.) von Passau lagert in Wels seit 20. November.
E M 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) von Penzing lagert in Salzburg seit 16. November.
J S. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 19. December.
H G 57. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) von Salzburg lagert in Wien seit 16. December.
T S 3. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 135 Pfd.) lagert in Linz seit 8. December.

b) 31. Januar 1868.

4 Pack, 4 Pack } Holznägel von Passau lagern in Wien seit 25. December 67.
Z 37. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1415 Pfd.) von Pest/Mainz lagert in Passau seit 19. Januar.

Köln-Mindener Eisenbahn. Januar 1868.

H. 1 Bund Stahl (76 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Deutzerfeld seit 16. Januar.
1 eiserne Verbindungsstange, 4 eiserne Bolzen } lagern in Deutz seit 22. Januar.
1 leeres Fass (8 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort seit 17. Januar.
W. 1 Feuertopf (25 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort seit 17 Januar.
1661. 2 Stück Achsen (230 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort seit 17. Januar.
1 Stange Rundeisen (15 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort seit 17. Januar.
7 Stück Ofenrohre (53 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Ruhrort seit 15. Januar.
1 Korb leere Krüge (72 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort seit 17. Januar.

Peters 289 u. 299. 2 leere Fässer (41 Pfd.) lagern in Ruhrort seit 29. Januar.
1 Stange Kupfer (28 Pfd.) lagert in Wesel seit 9. Januar.
H. 2 Colli Ofentheile (35 Pfd.) von Herne lagern in Wesel seit 20. Januar.
AB 5. 1 Ballen Emballage (88 Pfd.) von Oberhausen lagert in Wesel seit 28. Januar.
9 umflochtene Flanschen (38 Pfd.) von Minden lagern in Emmerich seit 28. Januar.
G F. 1 eiserne Scheibe (5 Pfd.) von Düsseldorf lagert in Essen seit 28. Januar.
L D 280. 1 leeres Fass lagert in Dortmund seit 21. Januar.
Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Januar 1868.

1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) auf Gepäckschein Breslau-Leipzig
K B 39 40. 2 leere Kisten
2 eiserne Winkel mit Schrauben, anscheinend Bahngut (42 Pfd.)
1 Packt, 2 Kohlentöpfe, 2 Kohlenkästen von Eisenblech
} lagern in Leipzig.

L C 481. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enthaltend (114 Pfd.) lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne Schiene, 3kantig (48 Pfd.) auf der Strecke gefunden
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen ohne Signum (8 Pfd.) von Leipzig
} lagern in Coswig.
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
} lagern in Dresden.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. 14. Januar 1868.

Ohne Zeichen. 1 Sack Knochen (53 Pfd.) lagert in Lübeck seit dem 24. Juli v J.
L. 6 Colli Gusseisenwaaren, Rosten und Deckel (20 Pfd.) lagern in Lübeck seit dem 30. October v. J.
G/H & C 3. 1 Tonne Häringe lagert in Lübeck seit Novbr. v. J.
◇FS◇ 10. 1 Kiste (34 Pfd.)
H S 4. 1 Fass (56 Pfd.)
} lagern in Ratzeburg seit 24. Decbr. 1867.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Januar 1868.

6 Colli zerbrochene Kettentheile aus Wagen 5035 M. H. lagern in Magdeburg seit 4. December 1867.
1 Stück, anscheinend Steinkohlenpech (64 Pfd.) aus Wagen 8173 Hr. lagert in Halberstadt seit 28. Januar cr.
1 schwarzlederner Koffer mit einer alten Nummer 345 Hamburg/Berlin (38 Pfd.) lagert bei der Eilgut-Expedition der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn seit 5. Januar.
2 Stangen Rundeisen lagern in Hadmersleben seit 15. Januar.
2 Stangen Rundeisen lagern in Hadmersleben seit 28. Januar.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Aus dem Jahre 1867.

1 Winde von Saale lagert in Magdeburg seit November.
J M 6. 1 Pack Bretter lagert in Halle seit October.

Main-Neckar-Bahn.

a) Revision am 1. Januar 1868.

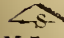
1) auf Station Darmstadt:

A S 203. 1 Kiste mit 50 Holzfässchen (50 Pfd.).
L K 1. 1 leeres Oelfass (150 Pfd.).
1 Pack Latten und Besenstiele (10 Pfd.).
 13659. 1 Korb Tabak (54 Pfd.).

2) auf Station Frankfurt:

D & C 5125. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.).
A S 696. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.).
S S 47. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.).
L 447. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.).
△S 400. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.).
S 75. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).
S S 4845. 1 Fass rothe Farbe (96 Pfd.).
L 51. 1 Ballen Hanf (52 Pfd.).
S S 1. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 115 Pfd.).
F W 4708. 1 Korb Leim (55 Pfd.).
M S 394. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 29 Pfd.).
R 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.).

b) Revision am 1. Februar 1868.
Station Darmstadt:

 13695. 1 Korb Tabak (54 Pfd.).
M 7. 1 Sack Knochen (103 Pfd.).
H 1. 1 Sack Lumpen (67 Pfd.).
Erbach 1641. 1 leeres Fässchen (25 Pfd.).
Gl. Kirn, Mainz. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.).
J G 7. 1 leeres Fässchen (10 Pfd).
180. 1 leeres Fässchen (16 Pfd.).
J W 109. 1 leeres Fässchen (20 Pfd.).
L 3. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.).
1 leeres Theerfässchen (25 Pfd.).
1 Pack leere Säcke (4 Pfd.).
H A H 147. 1 leere Kiste (130 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs Februar 1868.

1 Schreibtischaufsatz (30 Pfd.) lagert in Cassel seit November 1867.
7 Stück Fassdauben lagern in Gensungen seit September 1867.
H P F L T 38. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Treysa seit Dec. 67.
A G. 1 Pack Draht (45 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1867.
1 Stück Eisen, alter Wagenbestandtheil (22 Pfd.) lagert in Marburg seit Juli 1867.
1 Ofenrohr (3 Pfd.) lagert in Marburg seit October 1867.
Andreas Kimich No. 1. Reisegut America. 1 Kiste Passagiergut zu Talon No. 855 von Heidelberg lagert in Giessen seit October 67.
△ 10. 1 Bündel leere Säcke lagert in Giessen seit Juli 1867.
J. S. Schmidt auf dem Hirschgraben. 1 Sack Kartoffeln (146 Pfd.) lagert in Giessen seit October 1867.
C. Koffler, Kunstmühle bei Beiseförth No. 308. 1 Sack leere Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit 30. Januar 1868.
2 Stück runde Roste und 1 Ofenthüre lagern in Frankfurt seit Oct. 67.
B A B 5621. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit November 1867.

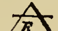
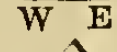
Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende Januar 1868.

M 28 1 Sack Rosshaare (40 Pfd.).
1 Riemscheibe (47 Pfd.).
1 eisernes Rad (9 Pfd.).
1 Stück Maschinentheil (4 Pfd.).
2 Roststäbe (12 Pfd.).

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Januar 1868.

Süsskind, Nürnberg. 1 Pack alte Säcke (50 Pfd.) lagert in Glogau seit 17. Mai 1867.
L/L W. 1 Tonne Heringe (300 Pfd.) lagert in Glogau seit 17. Mai 1867.
1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Aug. 1867.
G E E B. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.

Oberschlesische Eisenbahn. Januar 1868.

G H 2457. 1 Kiste Plüschwestenstoffe (43 Pfd.).
H 1./H S 1. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 51 Pfd.).
 3797. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 14 Pfd.).
1 kleiner braunlederner leerer Koffer (6 Pfd.).
H 2. 1 Colli (Inhalt unbekannt).
 53. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
 632. 1 Kiste (Inhalt unbekannt (30 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 31. Januar 1868.

J G 3086. 1 Bällchen, 1 Schachtel mit 2 Damenhüten, Hauben, Krägelchen etc. enthaltend (10 Pfd.) lagert in Homburg.
A G S 2289. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
R 276. 1 leeres Fass (198 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
W 239. 1 Kiste, anscheinend Kaninchenhaare (89 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.

Kgl. Preussische Ostbahn. Januar 1868.

H. 1 Kochheerdplatte ohne Ringe.
3 messingene Ofenthüren.
1 Collo eiserne Klammern.
Leih-Amt Breitburst Breslau. 1 Pack Säcke (44 Pfd.).
A K 300. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 83 Pfd.).
III 3646. 1 Kiste Gewichte.

Rheinische Eisenbahn. 31. Januar 1868.

A L 1. 1 leeres Fässchen lagert in Köln.
1 Stück 4eckiges Eisen lagert in Langerwehe.
Patent Schott. 2 Colli Schrott u. Draht (25 u. 72 Pfd.) lagern in Aachen.
A 1. 1 Tischschublade lagert in Aachen.
2 Kisten Farbewaaren lagern in Aachen.
4 Stück Borde 6/4 lagern in Aachen
B R 1. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
△ 7350. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
M D 8271. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 437 Pfd.) lagert in Osterath.
B 680. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 270 Pfd.) lagert in Kempen.
M 322. 1 Fass Obstkraut (240 Pfd.) lagert in Neuwied.
Saints pères à Paris. 1 Ballen leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
C 4434. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der auf den Stationen der Königlichen **Saarbrücken- und Rhein-Nahe-Eisenbahn** überzählig lagernden Güter pro Januar 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 19. October 67.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar 67.
W. 1 Stück Kochheerdplatte (37 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar 67.
3 Stück Kreuzhölzer (42 Pfd.) lagern in Saarbrücken seit 29. März 67.
1 Tau 52′ l., 1³/₄″ d. lagert in Forbach seit 20. April 1867.
J H 3438. 1 Korb Leim (114 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Januar 68.
E B 199. 1 leere Kiste | (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit
J 10 976/7. 2 leere Kisten | 6. August 1867.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. Januar 1868.

seit Juli 1866:
E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.

1 Bund, 6 eiserne Schaufeln enth., von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit 43 Monaten.
1 Bund, 2 blech. Kohlenkasten enth., von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stäbe Flacheisen lagern in Bischofswerda | seit November 1865.
10 Stäbe □ Eisen lagern in Bischofswerda |
(Zeichen) 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Görlitz seit Ende Dec. 66.
1 Ballen Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
seit der Kriegsperiode 1866:
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg
1 Hutschachtel, 2 Militär-Mützen lagern in Reichenberg
2 leere Fässer lagern in Reichenberg

A. / P. 1 Sack | geb. Birnen (180 Pfd.) lagern in Dresd. Altst.
O 1 do. |
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna seit 30. September 1867.

Thüringische Eisenbahn. Januar 1868.

C B 10. 1 Fass Soda (352 Pfd.) lagert in Apolda.
div. Zeichen u. Nummern. 20 Körbe mit leeren Ballons lagern in Weimar seit 1. Januar 1868.
(Zeichen) 9290. 1 Kiste leere Flaschen (62 Pfd.) lagert in Weimar seit Januar 1868.
(Zeichen) 3230. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Weimar seit Januar 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** am 1. Januar resp. 1. Februar 1868 überzählig lagernden Güter.

a) 1. Januar.

roth I. 1 Ofenrohr (8¹/₂ Pfd.) von Altenbeken lagert in Holzminden seit 9. November.
G B 1. 1 Korb, ansch. kl. Töpfe (70 Pfd.) von Cassel lagert in Soest seit 15. November.
1 Pack Felle, mit einem Taschentuch umbunden (4 Pfd.) lagert in Soest seit 11. November.
1 Stab Walzeisen lagert in Greven seit 2. December.
L C 949. 1 Fass, ansch. Farbwaaren (200 Pfd.) lagert in Rheine seit 2. December.
(Zeichen) O 3114. 3196. 3429. 3 leere Fässer lagern in Soest seit 14. December.
1 Sack Roggen (202 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 14. December.
W S. 1 Colli Gusswaaren (2 Pfd.) von Rheine lagert in Paderborn seit 26. December.
MB 935. 1 Ballen (254 Pfd.) lagert in Holzminden seit 26. December.
A G 6050. 1 Ballen (142¹/₂ Pfd.) lagert in Holzminden seit 29. Decbr.
1 Stange Eisen 12′ l. 1¹/₄″ br. u. ¹/₄″ st. (13 Pfd.) lagert in Buke seit 19. December.
4 gusseiserne Platten (85 Pfd.) von Godelheim lagern in Höxter seit 31. December.

b) 1. Februar.

1 alte Kiste Kleider und Kartoffeln lagert in Soest seit 31. December.
48. 2 Stangen Winkeleisen 17 Fuss u. 5 Zoll lang (96 Pfd.) lagern in Greven seit 20. December.
9 Sack Roggen von Dresden lagern in Münster seit 10. Januar.
R K 3. 1 Fass Petroleum (314 Pfd.) von Holzminden lagert in Höxter seit 28. Januar.
E. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Leer seit 30. Januar.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 1. Februar 1868.

H. 1 Pack, 10 Stück Schilfrohrhurten lagert in Bruchsal seit 30. September v. J.
Adresse Klingler. 1 Sack Haber (170 Pfd.) lagert in Bruchsal seit November.
F X G. 9 Bund Stahl lagern in Bruchsal seit 31. December.
20. 1 Pack Kleider u. Wäsche (30 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 8. August.
S M 14. 1 leeres Fass [Stippich] (38 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Octbr.
F. Steinle. 1 leeres Bierfass [14 Maass] (23 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
P F 1557¹/₂. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
S L 258. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 16. December.
S. 2 Tafeln Blech (90 Pfd.) lagern in Stuttgart seit December.
L B 10392. 1 Ballen Rosshaare (192 Pfd.) lagert in Stuttgart seit December.
F H 11. 1 Ballot (Inhalt unbekannt (20 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
(Zeichen) 280. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
L K 1. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (70 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
R 477. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (30 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
S F 119. 1 leere Kiste (114 Pfd.) lagert in Esslingen seit 31. August.
H & M 6 u. 23. 1 Fass Talg (674 Pfd.) lagert in Esslingen s. Decbr.
J G 80. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Göppingen seit 5. Januar.
1 Bund Messing-Garnituren (1 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 11. Septbr.
W F 4¹/₂. 1 gusseis. Plättchen (¹/₄ Pfd.) lagert in Ulm loco s. 28. Oct.
C. Joos 349. 1 leeres Bierfässchen (8 Pfd.) lag. in Ulm loco s. 30. Oct.
2. 2 Säckchen Haber (54 Pfd.) lagern in Ulm transit seit 29. October.
1 gusseis. Ofenthürchen (2 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 23. Sept.
Sch. 2 Säcke Abwerg (46 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit 16. Nov.
1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 20. November.
L 439/40, 6826. | 5 Packfässer (205 Pfd.) lagern in Heilbronn seit
J S 431, 432. | November.
Adresse Winkler. 1 Ballen leere Säcke (35 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
H S 6263. | 2 leere Kisten (46 u. 64 Pfd) lagert in Heilbronn s. Novbr.
(Zeichen) 8438. |
H G 123. 1 Kistchen Glas (13 Pfd.) lagert in Hall seit August.
(Zeichen) 1032. 1 leere Korbflasche (29 Pfd.) lagert in Hall seit August.
1 Stück Rundeisen (11 Pfd.) lagert in Hall seit 20. September.
1 Bund Flacheisen, 12 Stäbe (106 Pfd.) lagert in Hall seit September.
1 leeres Fettstofffass (67 Pfd.) lagert in Reutlingen seit September.
B 79. 1 Sack Gerbstoff (180 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 26. Novbr.
AR 854. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 26. Novbr.
1 Säckchen Welschkornmehl (4¹/₂ Pfd.) lagert in Reutlingen s. Novbr.
S & T 7963. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Tübingen s. 31. Decbr.
1 Fass Dauben lagert in Mühlen seit 10. November.
F H 2. 1 grüner leerer Koffer (20 Pfd.) lagert in Horb seit 31. Octbr.
1 lederner Riemen (5¹/₂ Pfd.) lagert in Thalhausen seit 6. November.
1 Ofenkranz (5 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 15. November.
B 1. 1 Stückchen Eisen zu einem Ofen gehörig (1 Pfd.) lagert in Thalhausen seit December.
M 1727. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 14. Decbr.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Decbr. 1867.

C W 1360. 1 Kiste Cigarren (35 Pfd.) von Soest fehlt in Berlin seit 6. December.
O G 160. 1 Kiste Obst (33 Pfd.) von Duisburg C. M. fehlt in Berlin seit 15. December.
(Zeichen) 5682. 1 Kiste Cigarren (53 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 12. December.
H s E 4. 1 Fass Butter (60 Pfd.) von Leer fehlt in Berlin seit 19. December.
1 Winkeleisen von Mühlheim a. d. Ruhr fehlt in Berlin seit 23. Decbr.
B 4. 1 Collo Kupfer (21 Pfd.) von Steele fehlt in Berlin seit 16. Decbr.
W R 1797. 1 Schachtel Lichtconfoire (6 Pfd.) von Sebaldsbrück fehlt in Berlin seit 26. December.
L B C 3226. 1 Ballen baumw. Waaren (53 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Brandenburg seit 18. December.
J H K 50. 1 Beutel Hefe (50 Pfd.) von Halle fehlt in Potsdam auf der Eilgut-Expedition seit 2. December.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Januar 1868.

(Zeichen) 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1865.
Diverse. 2 Sack Roggen (352 Pfd.) fehlen in Buchwald seit dem 10. December 1867.
5 Stück gusseiserne Plattenroste (17 Pfd.) fehlen in Hansdorf seit dem 26. April 1867.

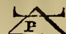
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Aus dem Jahre 1867.

6 Säcke Weizen von Dresden fehlen in Magdeburg seit October p.
1 Sack Korn von Leipzig fehlt in Magdeburg seit October p.

L 12. 1 Bund Tafeln (24 Pfd.) von Gera fehlt in Magdeburg seit October p.
C S 849. 1 Ballen Wollwaaren (24 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit October p.
8 Säcke Weizen von Dresden fehlen in Magdeburg seit November p.
3 Säcke Korn von Wien fehlen in Magdeburg seit November p.
2 Säcke Roggen von Leipzig fehlen in Magdeburg seit November p.
37. 1 Sack Pflaumen (158 Pfd.) von Wallhausen fehlt in Magdeburg seit November p.
5 Stück Hasen von Stassfurt fehlen in Magdeburg seit November p.
1 Hase von Stassfurt fehlt in Magdeburg seit December p.
2 Säcke Weizen von Dresden fehlen in Magdeburg seit December p.
2 Säcke Pflaumen von Dresden fehlen in Magdeburg seit December p.
2 Säcke Hafer von Dresden fehlen in Magdeburg seit December p.
1 Sack getrocknetes Obst (199 Pfd.) von Dresden fehlt in Magdeburg seit December p.
1 Sack Korn von Dresden fehlt in Magdeburg seit December p.
1 Sack Saubohnen von Dresden fehlt in Magdeburg seit December p.
2026. 1 Kiste Aepfel (37 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Magdeburg seit December p.
1 Sack Knochen (200 Pfd.) von Leipzig fehlt in Magdeburg seit December p.
1 Sack Gerste von Saale fehlt in Magdeburg seit December p.
2. 1 Korb frische Pflaumen von Saale fehlt in Magdeburg seit 8. October p. (Eilgut).
G H 407. 1 Ballen Bücher (23 Pfd.) von Leipzig fehlt in Magdeburg seit 14. October (Eilgut).
F 961. 1 Kübel Butter (51 Pfd.) von Halle fehlt in Stassfurt seit 30. November (Eilgut).
A H 1492. 1 Fass Bier (155 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Cöthen seit W 24. December (Eilgut).
5513. 1 Ballon Erdöl (141 Pfd.) fehlt in Halle seit October p.
12. 2 eiserne Pfannen fehlen in Halle seit November p.
HE. 1 Kiste Eisenwaaren fehlt in Halle seit November p.
1 Sack Weizen von Niemberg fehlt in Halle seit November p.
4177. 1 Fass Tabak (86 Pfd.) von Hof fehlt in Halle seit December p.
H 6. 2 Kübel Butter (76 Pfd.) von Hof fehlen in Halle seit Decbr. p.
P S 188. 1 Fässchen Fische (8 Pfd.) von Oberhausen fehlt in Halle seit 14. November (Eilgut).
M J E. 1 Ballen woll. Waaren (186 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Leipzig seit September.
P C 13031. 1 Ballot woll. Waaren (26 Pfd.) von Wolfenbüttel fehlt in Leipzig.
B 321. 1 Ballot wollene Waaren (23 Pfd.) von Wolfenbüttel fehlt in Leipzig seit October.
R. 3 Brode Zucker ab Cöthen fehlen in Leipzig seit November.
1732. 1 Kiste Cigarren (100 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Leipzig seit November.
N G 5161. 1 Ballot baumwoll. Waaren (21 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit November.
AD 1722. 1 Ballot baumwollene Waaren (48 Pfd.) von Celle fehlt in Leipzig seit November.
B S 4217. 1 Fass Indigopräparate (105 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit December.
L H. 3 Mulden Blei (104 Pfd.) von Wolfenbüttel fehlen in Leipzig seit December.
S & C 553. 1 Ballot div. Waaren (87 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit December.
1350. 1 Fässchen Neunaugen (8 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Leipzig seit December.
H W 2051. 1 Ballot wollene Waaren (20 Pfd.) von Celle fehlt in Leipzig seit December.
J B 86. 1 Ballot wollene Waaren (40 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Leipzig seit December.

Oberschlesische Eisenbahn. Januar 1868.

F S 11. 1 Ballen Bücher (21 Pfd.).
241. 1 Kiste Geschirr und Kleider (44 Pfd.).
X. 1 Pack Papier (37 Pfd.).
F A R 101. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
C B. 1 Kiste Kleider (92 Pfd.).
Gänserndorf. 2 Koffer Bücher (1 Ctr. 80 Pfd.).
W. H. Wolf, Hausmann Mosciska. 1 Pack Säcke (40 Pfd.).
S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/5078. 2 Kisten wollene Waaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.)
J N 1075/77. 3 Colli Wagentheile (1 Ctr. 6 Pfd.).
R 1. 1 Ballen Schweinshaare.
C K 68. 1 Fass Petroleum.
J 1. 1 Kiste Flaschen.

A K 1326. 1 Ballen Kaffee (1 Ctr. 28 Pfd.).
C G 5. 1 Kiste Cigarren (72 Pfd.).
 1481 c. 1 Ballen Sämereien.

Pfälzische Eisenbahnen. 31. Januar 1868.

A D. 3 Colli Papiermusterkistchen (2 Pfd.) fehlen in Weissenburg.

Kgl. Preussische Ostbahn. Januar 1868.

W S 48. 1 Kiste Parfümerien (14 Pfd.).
S 865. 1 Kiste (33 Pfd.).
P K 7123. 1 Ballen wollene Waaren (32 Pfd.).
M A 5090. 1 Ballen wollene Waaren (23 Pfd.).
C 44. 1 Ballen wollene Waaren (23 Pfd.).
J E 1105. 1 Ballen Manufacturwaaren (37 Pfd.),
L & O 525. 1 Ballen wollene Waaren (58 Pfd.).
 4236. 1 Ballen Papierdüten.
J P S. 1 Fässchen Bier.
F W R 227. 1 Kiste (111 Pfd.).
G P 60. 1 Ballen Bücher (22 Pfd.).
Hell. 1 Pack Säcke (29 Pfd.).
L K. 1 Sack Roggen.
1 Sack Erbsen (182 Pfd.).
S & M 435. 1 Kiste Seife (116 Pfd.).
M B 1. 1 Sack Rejs (29 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. Januar 1868.

E H 883. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
J S 12. 1 Sack Kartoffeln ab Boppard fehlt in Köln.
AHL 77. 1 leeres Fass ab Andernach fehlt in Köln.
 6926. 1 Korb Droguen ab Coblenz fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
L C 5001. 1 Kiste Teppiche (208 Pfd.) ab La Chapelle fehlt in Köln.
W B 81. 1 Kiste Eisenwaaren ab Crefeld fehlt in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
D K S 195. 1 Ballen halbw. Waaren ab Bingen fehlt in Köln.
S 6. 1 Rolle Holzschule (?) ab Baal fehlt in Köln.
K S 2459. 1 Ballen baumw. Waaren ab Frankfurt fehlt in Köln.
B S W 730. 1 Kiste Musikalien (33 Pfd.) ab München fehlt in Köln. [Eilgut.]
K 197. 1 Ballen Bücher (34 Pfd.) ab Mainz fehlt in Köln. [Eilgut.]
W L F F 1 Ballen Lumpen ab Köln fehlt in Düren.
M B 820. 1 Ballen Kaffee (86 Pfd.) ab Euskirchen fehlt in Call.
P S 44. 1 Kiste baumw. Waaren (51 Pfd.) ab Euskirchen fehlt in Call.
E S 622. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) ab Köln fehlt in Mechernich.
P & C 10272. 1 Kiste Citronenextract (51 Pfd.) ab Köln fehlt in Langerwehe.
C & K 2496. 1 Kiste Mettallwaaren (122 Pfd.) ab Köln fehlt in Langerwehe.
1 Bütte Hausgeräth ab Mechernich fehlt in Eschweiler.
P K. 1 leere Kiste ab Köln fehlt in Stolberg.
G. 25 Stück Borde $^6/_4$ ab Köln fehlen in Stolberg.
1 leerer Korb ab Wesel fehlt in Stolberg.
M W 5544. 1 Kiste Feuerzeug ab Waldmichelbach fehlt in Aachen.
AL E 362. 1 Sack Erbsen ab Köln fehlt in Aachen.
4. 1 Körbchen Zucker (30 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Osterath.
P W. 1 leeres $^1/_2$Ohmfass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
N J 4318. 1 Ballen Bukskin (40 Pfd.) ab Kaldenkirchen fehlt in Kempen.
ML 8776. 1 Pack Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
S F 399, 387, 874, 636, 411. 5 Kisten Twiste ab Reutlingen fehlen in Mülheim.
Haarburg/Bonn 195. 1 Gepäckstück rothe Fussdecken ab Harburg fehlt in Bonn. [Eilgut.]
500. 1 Handkoffer ab Köln fehlt in Coblenz.
1 Sack Knochen ab Worms fehlt in Coblenz.
N D. 1 Sack Kastanien (25 Pfd.) ab Mainz fehlt in Coblenz.
P S 36. 1 leeres Ohmfass (67 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Boppard.
S S 9. 1 Sack Pflaumen (110 Pfd.) ab Köln fehlt in Bacharach.
J K. 1 Tafel Eisenblech (10 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Bingerbrück.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) ab Andernach fehlt in Bingerbrück.
P C 1826. 1 Kiste Gusswaaren (96 Pfd.) ab Mainz fehlt in Bingerbrück.
K. 1 Collo Guss ab Köln fehlt in Bingerbrück.
20 Stück Schliesskeile ab Frankfurt fehlen in Bingerbrück.
B K K 4434. 1 Ballen halbw. Waaren (43 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

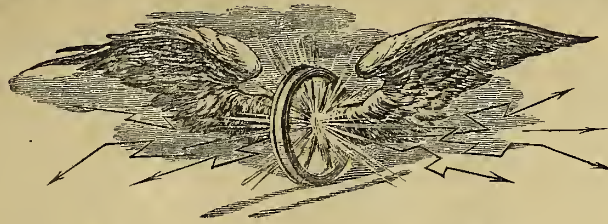
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandluug. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.


Herborn
Stauffenberg
Driedorf
Herschbach
Dierdorf
Westerburg
Giessen
Grünberg
Ulrichstein
Wetzlar
Braunfels
Gr. Rechtenbach
Gr. Linden
Laubach
Isenburg
Lich
Lang Göns
Schotten
Weilburg
Hadamar
Bendorf
Pohl Göns
Hungen
Vallendar
Montabaur
Runkel
Butzbach
Ehrenbreitenstein
Diez
Villmar
Coblenz
Holzappel
Limburg
Nidda
Ems
Nassau
Nauheim
Ob. Lahnstein
Usingen
Friedberg
Ortenberg
Braubach
Camberg
Staden
Katzenelnbogen
Camp
Büdingen
Homburg
Gr. Karben
Nastätten
Idstein
Ob. Ursel
Windecken
Königstein
Gelnhausen
nach Leipzig
St. Goar
St. Goarshausen
Langen Schwalbach
Neuhof
Steinbach
Langenselbold
w. Berlin
Oberwesel
Soden
FRANKFURT
Hochstadt
Wilhelmsbad
Eppstein
Meerholz
Caub
Wiesbaden
Hanau
Bacharach
Höchst
Offenbach
Lorch
Biebrich
Hofheim
Sachsenhausen
Gr. Auheim
Rheinböllen
Hattersheim
Kelsterbach
Kahl
Assmannshausen
Rüdesheim
Winkel
Oestrich
Hattenheim
Eltville
Kastel
Hochheim
Neu Isenburg
Heidesheim
Budenheim
Mombach
Raunheim
Sprendlingen
Seligenstadt
Dettingen
Gaulsheim
Rüsselsheim
Stromberg
Bingen
MAINZ
Langen
Kl. Ostheim
nach München u. Wien
Büdesheim
Nauheim
Stockstadt
Babenhausen
Aschaffenburg
Trebur
Gr. Gerau
Messel
Gensingen
Nd. Olm
Bodenheim
Arheilgen
Langstadt
Sprendlingen
Nackenheim
Altheim
Kreuznach
Wörstadt
Nierstein
Weiterstadt
Dieburg
Kl. Umstadt
Sobernheim
Gau-Böckelheim
Griesheim
Wöllstein
Oppenheim
DARMSTADT
Gr. Umstadt
Armsheim
Undenheim
Ob. Ramstadt
Flonheim
Odernheim
Stockstadt
Eberstadt
Reinheim
Obernburg
Obermoschel
Guntersblum
Pfungstadt
Neustadt
Alsenz
Albig
Alsheim
Höchst
Alzey
Bickenbach
Klingenberg
Mettenheim
Gernsheim
Meisenheim
Osthofen
Zwingenberg
König
Kirchheimbolanden
Gundersheim
Biblis
Auerbach
Kl. Heubach
Rockenhausen
Albisheim
Nd. Flörsheim
Bensheim
Reichelsheim
Marnheim
Monsheim
Lorsch
Michelstadt
Miltenberg
Dreisen
Gr. Bockenheim
Worms
Heppenheim
Fürth
Erbach
Amorbach
Winnweiler
Göllheim
Langmeil
Pfeddersheim
Pfiffligheim
Hemsbach
Grünstadt
Otterberg
Frankenthal
Weinheim
Beerfelden
Enkenbach
Kaiserslautern
Oggersheim
Mannheim
Gr. Sachsen
Hochspeyer
Ludwigshafen
Buchen
Weidenthal
Dürkheim
Ladenburg
Friedrichsfeld
Wachenheim
Hirschhorn
Eberbach
Waldleiningen
Deidesheim
Heidelberg
Neckarsteinach
Böhl
Ob. Schefflenz
Schifferstadt
Neustadt
Hassloch
Neckargemünd
Auerbach
Neckarburken
Aglasterhausen
Maikammer
Mosbach
Speyer
St. Ilgen
Meckesheim
Neckarelz
Edenkoben
Helmstadt
Edesheim
Wiesloch
Waibstadt
Gundelsheim
Knörringen
Sinsheim
Annweiler
Landau
Germersheim
Langenbrücken
Wimpfen

No. 9.

Erscheint
jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 28. Februar 1868. (Schluss der Nummer: 27. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Ueber Eisenbahn-Karten,

insbesondere über Darstellungen der Eisenbahn-Verwaltungs-Gebiete.

I.

Auf keinem Gebiete der Kartographie ist (abgesehen von den Kriegskarten) im letzten Jahrzehent so viel und von so verschiedenen Seiten gearbeitet worden, als auf dem der Eisenbahn-Karten. Das berechtigte Interesse, welches das grosse Publicum an dem raschen Ausbau des Europäischen Eisenbahnnetzes nimmt, die Nothwendigkeit für den Eisenbahn-Beamten wie für den Gewerbtreibenden, die stetige Fortentwickelung dieses bereits so sehr verzweigten Netzes aufmerksam zu verfolgen und sich über den augenblicklichen Stand desselben zu vergewissern, das Bedürfniss des die Eisenbahnen benutzenden Reisepublicums etc. — all' diese Momente haben, sowohl jedes für sich als auch im Verein, die Herausgabe einer grossen Anzahl von Karten, welche speciell der Darstellung des Europäischen Eisenbahnnetzes gewidmet sind, veranlasst. Die Zahl derselben wächst mit jedem Jahre und haben wir die bedeutendsten derselben[1] vielfach in dieser Zeitung bereits besprochen.

Sehr klein ist dagegen die Anzahl der Karten, mittelst welcher der Versuch gemacht wurde, die in dem grossen Europäischen resp. Mitteleuropäischen Eisenbahnnetz bestehenden vielen kleineren Eisenbahn-Verwaltungsgebiete zur Anschauung zu bringen, während doch die Kenntniss davon, welcher Verwaltung diese oder jene Linie angehört, nicht nur für den Eisenbahn-Beamten nothwendig, sondern auch für jeden Eisenbahn-Interessenten wichtig ist. Denn ohne diese Kenntniss, welche gewissermassen die Grundlage für die Wissenschaft von der Eisenbahnverwaltung bildet, kann man sich kaum ein klares Bild von der Bedeutung einer einzelnen Bahn in der grossen Eisenbahn-Familie Europa's machen.

Wir möchten deshalb annehmen, dass bereits vor dem Jahre 1861, wo wir eine kleine Karte dem ersten Jahrgang dieser Zeitung beigaben, auf welcher wir durch Farben die verschiedenen Bahnverwaltungsgebiete der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Eisenbahnen auseinander hielten[2], der Versuch gemacht worden ist, eine derartige Uebersichtskarte der Eisenbahn-Verwaltungsgebiete Mittel-Europa's herzustellen, wenn uns auch hierüber bis jetzt nichts bekannt wurde.[3]

Nach dieser Zeit hat man sodann auf verschiedenen Eisenbahnkarten Europa's die Grenzen der Bahnverwaltungsgebiete in folgender Weise zur Anschauung zu bringen gesucht:

1) Zunächst gab im Jahre 1863 Herr General-Agent Hauchecorne auf seiner sehr schätzenswerthen Eisenbahnkarte Europa's tabellarische Uebersichten der einer jeden Eisenbahn-Gesellschaft angehörigen Linien, indem er zugleich (wie Bradshaw auf seiner Courskarte zum „Continental Railway etc. Guide“ und

[1] 1) Die Karte der Eisenbahnen Deutschlands, zusammengestellt auf Grund officieller Mittheilungen sämmtlicher Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und herausgegeben im Auftrage des Vereins von der Herzoglich Braunschw.-Lüneburg. Eisenbahn-Direction (Druck und Verlag von August Wehrt in Braunschweig) siehe Jahrg. 1866 No. 45 S. 631; 2) die Karte vom Preussischen Staate mit besonderer Berücksichtigung der Communicationen nach amtlichen Quellen bearbeitet und herausgegeben auf Anordnung Sr. Exc. des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom technischen Eisenbahn-Büreau des Ministeriums (in Commission von D. Reimer in Berlin) Jahrg. 1864 No. 36 S. 437 und 1866 No. 48 S. 677; 3) Hauchecorne's, 4) Lange's Eisenbahnkarte von Europa, Jahrg. 1865 No. 30 S. 373 und 1867 No. 39 S. 547 resp. Jahrg. 1866 No. 50 S. 706; 5) Volz' Generalkarte der Eisenbahnen Deutschlands, Jahrg. 1862 No. 105 S. 997 und 1803 No. 23 S. 329; 6) Bartbol's Eisenbahnkarte Europas Jahrg. 1866 No. 17 S. 234 etc.

[2] Der Redacteur hatte die Karte zunächst lediglich zu seiner eigenen Orientirung auf einem ihm bis dahin noch ziemlich fremden Gebiete colorirt. Dieselbe hat sich, wie sich aus dem vielfachen Verlangen nach derselben gezeigt hat, manche Freunde in der Eisenbahnwelt erworben; leider war dieselbe jedoch in einem so kleinen Maassstabe und namentlich in so enger Umgrenzung angelegt, dass bei der grossartigen Entwickelung des Mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes auf derselben manche kleine Linien oder doch die Namen der Anschlusspuncte nicht mehr angegeben werden konnten, und umfasste dieselbe auch nicht mehr das inzwischen erweiterte Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Wir mussten deshalb seit dem Jahr 1865 darauf verzichten, dieselbe weiter erscheinen zu lassen.

[3] Die einzige ausserdeutsche Karte, welche in derselben Weise wie die unsrige durch Farben die Bahnverwaltungs-Gebiete wiedergiebt, ist die im statistischen Büreau des Französischen Handelsministeriums bearbeitete (nicht im Handel erschienene) Karte der Französischen Eisenbahnen, welche uns im Jahr 1863 durch die Güte des Mr. Couche, Ingenieur en chef et Professeur à l'école des Mines, zuerst mitgetheilt wurde. Ob diese Karte früher oder später als die unsrige erschienen ist, können wir nicht sagen. — Die verwickelten Englischen Eisenbahn-Verwaltungsgebiete werden auf den bekannten Bradshaw'schen Eisenbahnkarten dadurch gekennzeichnet, dass neben den betreffenden Bahnlinien in sehr kleiner Schrift der Name der Compagnie, welche dieselbe verwaltet, eingetragen ist; die Schrift ist aber leider oft so undeutlich, dass man nur durch die beigesetzten Nummern, welche auf das Bradshaw'sche Coursbuch hinweisen, sich herausfinden kann.

unsere Coursbuch-Karte) auf die der Karte beigegebenen Uebersichten durch Bezeichnung der betreffenden Eisenbahn-Linien mit Nummern hinwies.

2) Auf seiner, so viel uns bekannt zuerst im Jahre 1864 erschienenen Eisenbahnkarte Mittel-Europa's suchte sodann Herr Mazánek, Beamter der k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Ges., in origineller Weise dadurch den Beschauer der Karte davon zu unterrichten, welcher Verwaltung eine Linie angehört, dass er (während Bradshaw auf seinen Eisenbahnkarten Grossbritanniens den Namen der Verwaltung in kleiner Schrift neben die Linie setzt) die Eisenbahn-Linien gleichsam durch den Namen der Bahn sich bilden lässt — in folgender Weise:

K.K.PRIV-KAISERIN-ELISABETH-EISENB

3) Die neuen Eisenbahnkarten der Atlanten setzen in Bradshaw's Weise die Namen der Bahnen in ganz schmaler, kleiner, aber viel deutlicherer Schrift neben die betreffenden Linien, so die aus der rühmlichst bekannten Perthes'schen artistischen Anstalt hervorgegangene, von C. Vogel bearbeitete, sehr klar gestochene Karte zur Uebersicht der Eisenbahnen und Dampfschifffahrt Deutschlands in der Jubelausgabe des Stieler'schen Handatlases und die soeben erscheinende Eisenbahnkarte von Deutschland etc. in Meyer's Handatlas, zu welcher noch eine gedruckte Uebersicht der auf der Karte verzeichneten Eisenbahnen als Anlage beigefügt wird.

Was zunächst die unter 3 erwähnte Darstellungsweise anlangt, so ist jedenfalls für Denjenigen, welcher sich nicht bereits mit den Eisenbahnverwaltungsgebieten genauer vertraut gemacht hat, die Beigabe einer gedruckten Uebersicht, wie solche der Meyer'sche Handatlas bringt, sehr wünschenswerth, da über den Umfang der betreffenden Bahngebiete, selbst wenn solche, wie in Meyer's Eisenbahnkarte, roth unterstrichen werden, beim Mangel eines weiteren Hülfsmittels doch zu leicht Zweifel bestehen bleiben.

Die Darstellung unter 2 hat zwar auf den ersten Blick viel für sich, indem man bei jeder Linie angegeben findet, welcher Verwaltung dieselbe angehört[4], der Zeichner der Mazánek'schen Karte ist aber doch zu freigebig mit Einschreibung von Namen — das stetige Wiederholen desselben Namens macht wenigstens auf uns einen verwirrenden Eindruck und lässt zu keinem Ueberblick der verschiedenen Bahngebiete gelangen, da man jede Linie zu diesem Zweck erst durchlesen muss.

Bei der Karte unter 1 fällt diese verwirrende Buchstabenmenge fort und geben die Uebersichts-Tableaux eine sehr erwünschte graphische Uebersicht auch über die Längen der betreffenden Linien, dagegen wird dem Beschauer, welcher sich vergewissern will, welcher Gesellschaft eine gewisse Bahnlinie angehört, die Mühe nicht erspart, in den Tableaux nachzusuchen, welche Bedeutung die bei der Linie stehende Zahl hat, und erhalten wir ebenso wenig wie bei den unter 2 und 3 aufgeführten Karten, einen sofortigen Ueberblick über alle Linien, welche von ein und derselben Gesellschaft verwaltet werden.

In dieser Beziehung giebt es wohl nur ein Mittel, um alle berechtigten Ansprüche zu befriedigen, nämlich: durch Farben die verschiedenen Bahnverwaltungsgebiete aus einander zu halten und den letzteren womöglich die Namen der betreffenden Bahnverwaltung in klarer verständlicher Schrift beizufügen.[5]

Den Versuch zur Herstellung einer solchen Karte haben wir in unserer „Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungsgebiete Europa's" gemacht, von welcher wir nachfolgend einen kleinen Ausschnitt mittheilen, um denjenigen unserer Leser, welchen die Karte noch nicht zu Gesicht gekommen ist, wenigstens ein ungefähres Bild von derselben zu geben.[6]



Zur Erläuterung der Karten-Ausschnitte bemerken wir Folgendes:

1) Die Eisenbahnen, welche in Betrieb bezw. Bau sich befinden, sind, wie auf anderen Eisenbahn-Karten, durch eine fette, bezw. durchbrochene Linie angegeben; eine schmale Doppellinie (=) bezeichnet das definitiv concessionirte oder gesetzlich genehmigte Project, eine einzige dünne Linie (—) dagegen die sonstigen, voraussichtlich demnächst in Angriff zu nehmenden Projecte.

2) Durch das Zeichen o soll (entsprechend dem Zeichen ⊙ in unserem Stations-Verzeichnisse) auf die Endpuncte der Bahnverwaltungs-Gebiete noch besonders aufmerksam gemacht werden[7], während durch das Zeichen . die Anschlusspuncte verschiedener Linien, welche von ein und derselben Bahnverwaltung betrieben werden, sich bezeichnet finden.

Um die Uebersicht nicht zu stören sind hauptsächlich nur diese Anschluss-Stationen neben den sonstigen Hauptstationen in die Karte aufgenommen worden.

3) Die Namen der Bahnverwaltungen, deren Gebiete auf der Karte wiedergegeben wurden, sind mit grosser Schrift in rother Farbe eingetragen. Nur da, wo es der Raum nicht gestattete, sind statt dieser namentlichen Bezeichnung die schwarz gedruckten Städtenamen, welche die Endpuncte der Bahn und zugleich den Namen der Bahnverwaltung bilden, mit rother Farbe unterstrichen. — Die rothen Zahlen, welche den ausserhalb des Vereinsgebiets liegenden Eisenbahnen beigefügt sind, verweisen auf unser Stations-Verzeichniss.

4) Die Sitze (Domicil) der Bahnverwaltungen haben wir mit den Farben unterlegt, mit welchen die unter dieser Verwaltung stehenden Bahnlinien colorirt sind.

5) Die Gebiets-Grenzen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sind mit Carminfarbe colorirt. Diese Grenze ist in den Niederlanden ziemlich verwickelt, wo die Niederländischen Staatsbahnen und die Niederländische Rheinbahn, nicht aber die Linien der übrigen Niederländischen Bahnen, dem Vereine angehören, während dieselbe in Polen sich einfach gestaltet und im Uebrigen mit den Grenzen Oesterreichs, Preussens und Süddeutschlands nach dem Ausland hin zusammenfällt.

Wir sind weit entfernt davon, zu glauben, dass die Karte, wie sie vorliegt, bereits irgendwie etwas Vollkommenes böte — wir betrachten dieselbe mehr als ein Experiment, welches zu machen war, um sich zu überzeugen, ob das auf die angedeutete Weise in einem verhältnissmässig sehr kleinen Maassstabe[8] herzustellende

[4] Die Mazánek'sche Karte ist mit grossem Fleiss bearbeitet; was die ausserdeutschen Bahnen anlangt, so enthält dieselbe aber auch in der vorliegenden neuesten Auflage noch verschiedene Unrichtigkeiten, welche eine sorgsame Revision nöthig machen. Wir werden demnächst specieller auf dieselbe zurückkommen.

[5] Daneben könnte dann noch eine gedruckte Uebersicht der Eisenbahn-Linien mit deren Längen gegeben werden, auf welche, wie bei der Hauchecorne'schen Karte, durch Nummerirung der einzelnen Linien hinzuweisen wäre.

[6] Wir haben zu diesen kleinen Ausschnitten nur solche Karten-Exemplare verwenden können, welche in irgend einer Weise etwas mangelhaft im Farbendruck waren, namentlich solche, bei denen die Farben zu weit ab von den schwarzen Eisenbahn-Linien gedruckt waren, oder wo die blaue und gelbe Farbe, welche grün herstellen sollte, sich nicht deckten.

[7] Neben den Farben haben wir die Endpuncte der Bahngebiete noch besonders markirt, weil wir die Absicht haben, die Karte auch ohne Farbendruck in einer billiger herzustellenden Auflage erscheinen zu lassen.

[8] Hätten wir einen grösseren Maassstab anwenden wollen, so hätte die Karte an Uebersichtlichkeit verloren und hätten wir den Preis für dieselbe

Bild von den vielen kleinen Territorien, aus welchen sich das Europäische Eisenbahnnetz zusammensetzt, nicht zu bunt und durch die beigeschriebenen Namen der Bahnverwaltungen zu unruhig würde, wie wir fast befürchten mussten.

Der rasche Absatz, welchen die Karte gefunden hat, indem die erste Auflage derselben schon bis jetzt (in der Zeit von kaum einem Monate) fast vollständig aus der Hand verkauft worden ist[9], lässt uns hoffen, dass unser Versuch wenigstens nicht ganz misslungen ist uud ermuntert uns dazu, die Karte soweit als möglich noch practischer für den Eisenbahndienst zu gestalten.[10]

weit höher stellen müssen. Aus demselben Grunde konnten wir auch die südlichsten und nördlichsten Eisenbahn-Regionen Europas (das südliche Italien, Spanien, Nord-Schottland, Skandinavien, Russland mit der Europäischen Türkei) nur in Cartons (ausser Schottland nur in verkleinertem Maassstab) wiedergeben, während andererseits die mit Eisenbahnen stark bedachten Kohlengebiete an der Ruhr und in Oberschlesien durch Cartons in vergrössertem Maassstab dargestellt werden mussten.

[9] Wir haben die Karte bis jetzt nur als Anlage unseres Stations-Verzeichnisses in den Buchhandel bringen können. Die ersten Herstellungskosten waren so bedeutend, dass wir dieselbe nicht commissionsweise vertreiben lassen konnten, wenn unser Wunsch zur Ausführung kommen sollte, die Karte dem Publicum zu einem entsprechend billigen Preise zu übergeben. Dieselbe ist auch jetzt noch direct durch uns zu beziehen und wird gegen franco Einsendung des Betrags von 15 Sgr. von uns an den genau zu bezeichnenden Adressaten sofort franco mitgetheilt.

[10] Namentlich werden wir darauf bedacht sein, dass die Namen der Bahnverwaltungen noch klarer in den verwickelteren Parthieen des Eisenbahnnetzes hervortreten und die projectirten Linien von den in Betrieb befindlichen sich auch in der Farbe besser unterscheiden. Bei dieser Gelegenheit wollen wir bemerken, dass die Linie Saintes-Coutras (Charentebahn) noch nicht in Betrieb steht (wie in Folge einer nicht ausgeführten Correctur auf unserer Karte angegeben ist) sondern noch Project ist, während die als Project angegebene Linie Halle-Bernburg-Halberstadt-Vienenburg (Magdeburg-Halberstädter Bahn) bereits im Bau begriffen ist, desgleichen die Strecke Nordhausen-Nixei bezw. Herzberg von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Der „St.-Anz." vom 18. d. M. veröffentlicht das der Gesellschaft ertheilte Privilegium wegen fernerer Emission von 1 000 000 Thlr. 5% Prioritäts-Obligationen II. Emission. Die Emission der Obligationen erfolgt unter den in den, durch Erlass vom 15. Januar 1867 genehmigten Bedingungen zur Emittirung von 2 500 000 Thlr. 5% Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen II. Emission enthaltenen Bestimmungen, so dass die neu zu emittirenden Obligationen mit den bereits emittirten völlig gleiche Rechte haben. Die zu emittirenden Obligationen werden in Appoints zu 100 Thlrn. unter den Nummern 15 001 bis 20 000 (= 500 000 Thlr.) und zu 500 Thlrn. unter den Nummern 20 001 bis 21 000 (= 500 000 Thlr.) ausgefertigt; dieselben unterliegen der Amortisation, welche mit dem Jahre 1876 beginnt und wozu alljährlich 5000 Thlr. nebst den ersparten Zinsen von den ausgeloosten Obligationeu verwendet werden.

Projecte und Bau.

***Lübeck-Kleinen-Eisenbahn.** Wegen des Baues derselben sind in neuester Zeit directe Verhandlungen zwischen der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung und der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft gepflogen worden und diese haben zu einer Vereinbarung geführt, nach welcher die erstere den Bau der Lübeck-Kleinen Bahn selbst übernimmt und zur Lübeck-Büchener Eisenbahnverwaltung in ein ähnliches Verhältniss tritt, wie zwischen dieser und der Direction der Lübeck-Kleinen Eisenbahn vereinbart war. Vgl. die off. Bekm. S. 103.

Preussen. (Landtags-Verhandlungen). In der Sitzung der Kammer der Abgeordneten am 19. Februar wurden folgende Linien beschieden: Die Stadt Menden bittet einen Theil der verfallenen Caution für den Bau einer Bahn von Cöln nach Soest von 500 000 Thlr. zur Herstellung eines Eisenbahnanschlusses für die Stadt Menden zu verwenden. Auf die Bemerkung die Verwendung dieser verfallenen Summe zu einem Eisenbahnbau von Fröndenberg nach Menden zu bethätigen, erörterte die Regierung, dass die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft sich zum Bau einer Eisenbahn von Hagen nach Brüggen bereit erklärt habe, worüber die Verhandlungen noch schwebten. Der Commissionsantrag, „die Rheinische Eisenbahngesellschaft zum Bau der Rechtsrheinischen Eisenbahn anzuhalten, damit dieselbe früher hergestellt würde als der in der Concession abgeschlossene Vertrag bestimmt, wonach der so überaus reich gesegnete Landesstrich bis 1875 ohne Eisenbahnverbindung bleiben würde", wird angenommen.

Die Petition wegen Herstellung der Moselbahn wird der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar wurde die Vorlage, betreffend die bedingte Zinsgarantie für das Anlagecapital einer Eisenbahn von Posen nach Thorn und Bromberg discutirt. Die Commissionen für Handel und Finanzen beantragen die Genehmigung des Gesetzentwurfes und des von der Staatsregierung mit der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft deshalb abgeschlossenen Vertrages vom 30. November 1867. Die Vorlage wurde mit grosser Majorität angenommen. Auch das Herrenhaus hat diese Vorlage in seiner Sitzung vom 26. d. M. und zwar einstimmig angenommen.

Osnabrück-Oldenburg-Brake-Nordenham. Elberfeld, 22. Februar. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn beabsichtigt, wie die „Oldenburger Zeitung" meldet, eine Bahn von Osnabrück über Quakenbrück, Oldenburg nach Brake und Nordenham zu bauen, um die Kohlendistricte Westfalens auf kürzestem Wege mit den Häfen am linken Weserufer zu verbinden; sie verlangt von der Oldenburgischen Regierung die Uebernahme eines mässigen Theiles des Actien-Capitals. Fernere Vorbedingung soll sein, dass die Paris-Hamburger Bahn über Diepholz geführt werde.

Oesterr. Staatseisenbahn. (Legung von Doppelgeleisen.) Der Verwaltungsrath der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft hat beschlossen, in den Jahren 1868 und 1869 einzelne Strecken der südöstlichen und der nördlichen Linie mit Doppelgeleisen versehen zu lassen. Es sind dies auf der südöstlichen Linie die Strecken Wartberg-Diószeg $2_{,16}$; Neuhäusel-Köbölkut $3_{,91}$ und Waitzen-Czegléd $13_{,91}$ M., zusammen $19_{,98}$ M.; dann auf der nördlichen Linie, welche in der Strecke Ouval-Kralup, $6_{,67}$ M., bereits doppelgeleisig ist, zwischen Aussig und Bodenbach $2_{,99}$ M., dann zwischen Böhm.-Brod und Ouval $1_{,37}$ M. oder falls die Geldmittel zureichen zwischen Poděbrad und Ouval $3_{,20}$ M., zusammen daher $4_{,36}$ oder $6_{,19}$ M. Zunächst wird die Legung der Doppelgeleise auf der südöstlichen Linie, wo sich der Mangel derselben seit den letzten Jahren besonders fühlbar gemacht hat, in den Strecken Palota-Vecsés $3_{,88}$, Alberti-Irsa-Czegléd $2_{,26}$, Neuhäusel-Köbölkut $3_{,91}$ und Wartberg-Diószeg $2_{,16}$ M. in Angriff genommen.

Kronprinz Rudolphbahn. Wir theilten bereits in No. 6 S. 64 dieses Jahrg. mit, dass neuerdings auf Veranlassung Triest's die Fortführung der Kronprinz Rudolphbahn an das Meer durch Oesterreichisches Gebiet von Tarvis über den Predil und durch das Isonzothal über Görz nach Triest angestrebt worden, während man früher zur Italienischen Grenze bei Pontebba und dann auf Italienischem Gebiete über Udine und Palma nuova, Cervignano das Meer westlich von Aquilega erreichen wollte. Im November v. J. hat die Begehung der Trace dieser neuen Linie Seitens einer technisch-militärischen Commission stattgefunden und hat solche nach dem Oesterr. Centralbl. zwar die Ausführbarkeit einer Eisenbahn über den Predil und durch das Isonzothal, aber auch zugleich die ausserordentlichen Schwierigkeiten der Terrainverhältnisse constatirt.

Die 12 Meilen lange Bahn von Triest über Görz bis Karfreith ist mit der Maximalsteigung von 1 : 150 und von Karfreith bis Tarvis mit der Maximalsteigung von 1 : 40, mit dem kleinsten Krümmungs-Halbmesser von 150 Klftrn. unter für eine Gebirgsbahn günstigen Richtungsverhältnissen ausführbar. — Es kommen bis Karfreith ziemlich bedeutende Felssprengungen und Kunstbauten vor, und muss diese Strecke jedenfalls zu den schwierigen und kostspieligen Bahnstrecken gezählt werden. Dagegen stellen sich in der 7 Meilen langen Strecke von Karfreith bis Tarvis solche Bauschwierigkeiten entgegen, wie sie nur am Semmering und auf der Brenner-Bahn zu finden sind, und welche voraussichtlich auch verhältnissmässig grosse Kosten in Anspruch nehmen werden. Andererseits wird bemerkt, dass ein grosser Theil der erforderlichen Baumaterialien mit Ausnahme des Bauholzes in der Nähe der Bahn selbst gewonnen werden dürfte, und dass bei zweckmässiger Einleitung die Bauzeit auf 5 Jahre beschränkt werden könnte. Die Terrainverhältnisse zwischen Karfreith und Tarvis, wo die Bahn durch colossale Felsenabstürze und Schutthalden geführt werden müsse, an deren Fusse der Isonzo, die Koritenza und jenseits des Predil die Schlitza mit reissender Geschwindigkeit strömen, machen die äusserste Vorsicht und Solidität bei Herstellung des Dammkörpers und der Bauobjecte nothwendig. An einigen Stellen, insbesondere zwischen Koritenza und Flitsch, wird die Bahn an steilen Felswänden und Bergabhängen zum Schutze in gedeckten Galerien geführt werden müssen, da einerseits die Anbringung von Stützmauern nicht möglich ist, anderseits Anpflanzungen nicht mehr ausreichen. — Das K. K. Handelsministerium hat nun mit Erlass vom 31. Januar d. J. das Triester Eisenbahn-Comité durch die dortige Landesbehörde von dem Resultate der Begehung in Kenntniss setzen und auffordern lassen, nach dem Commissions-Antrage das Project umarbeiten zu lassen, wobei insbesondere als wünschenswerth bezeichnet wurde, dass die Trace mindestens in der Strecke von Görz bis Tolmein auf dem linken Isonzo-Ufer geführt werde.

⊙ **Oesterreichische Eisenbahn-Projecte.** Durch die Feststellung der Arlbergbahn besteht nun kein Zweifel mehr, dass auch baldigst die Bahn Innsbruck-Mittersill-St. Johann mit einer Abzweigung nach Salzburg gebaut werden wird, so dass die Verbindung zwischen dem Centrum der Monarchie und dem Bodensee hergestellt sein wird. Man scheut in dieser Beziehung vor den grössten Schwierigkeiten nicht zurück, wie die Annahme des Arlprojectes neuerdings beweist. Ueber den Bau der Arlbergbahn selbst bringt der „Tyroler Bote" folgende Einzelheiten. Die Bahn wird, soweit bis jetzt bestimmt, für ein einfaches Geleis ausgeführt werden. Die Bahn übersetzt mittelst eines Viaductes das Platznauer Thal und überschreitet den Arlberg in einem 18000′ langen Tunnel, der zur Sicherheit des Betriebs für die Anlage eines zweiten Geleises hergestellt wird. Ueber Dannöven und den Vermotteu-Tobel steigt sie nach Klösterle herunter und verfolgt die Strasse nach Bludenz und Feldkirch. — Diese Bahn wird sich in Grossartigkeit der Bauten und herrlichen Landschaftsstaffage würdig an die Semmering- und Brennerbahn anreihen. Das Comité zur Herstellung dieser Bahn wurde überdies noch aufgefordert, auf die Fortsetzung der Bahn von Feldkirch nach Bayern resp. an die Oesterr.-Bayerische Grenze zum Anschlusse an die Bodensee-Gürtelbahn Bedacht zu nehmen. — Nach Herstellung der Arlbergbahn muss die Bodensee-Gürtelbahn für den Verkehr nach der Schweiz von grösster Wichtigkeit sein. Die Concession hierfür wird wahrscheinlich, nachdem das Consortium der Bodensee-Gürtelbahn Staatsgarantie verlangt hat, auch derjenigen Gesellschaft zufallen, die die Bahn Innsbruck-Feldkirch bauen wird, was für den Betrieb ohnehin fast eine unvermeidliche Nothwendigkeit ist.

Eisenbahn-Betrieb.

m. — **Bayerische Staatsbahnen. Belastung der Bahnzüge.** Es ist jedem Eisenbahnbetriebsbeamten bekannt, dass sich bezüglich der Mitnahme der Wagen sehr häufig Differenzen zwischen den Zug- und Locomotivführern einerseits und dem Stationspersonale andererseits ergeben.

Die Zugführer lieben kleine Züge, um der rechtzeitigen Ankunft auf der Endstation möglichst sicher und auf den Unterwegsstationen mit geringerer Mühe belastet zu sein, und deshalb wird von denselben theils eigenmächtig, theils nach vorgängigem Benehmen mit dem Maschinenführer häufig die Mitnahme der bereitstehenden Wagen beanstandet.

Dem Stationspersonale dagegen muss daran gelegen sein, die im Bahnhofe befindlichen Wagen möglichst rasch fortzuschaffen, um Platz zu gewinnen und einer Ueberschreitung der Lieferfrist oder einer Verurtheilung zur Bezahlung der Wagenstrafmiethe zu begegnen.

Andererseits wird auch oft die Erfahrung gemacht, dass von Locomotivführern, welche eine hohe Feuerungsprämie sich erwerben wollen, mehr Wagen mitgenommen werden, als die Maschine ohne Nachtheil zu befördern vermag, so dass dadurch theils Versäumnisse oder Fahrtstörungen veranlasst, theils Defecte an der Maschine herbeigeführt werden.

Um nun sowohl das Stationspersonal vor ungegründeter Zurückweisung von Wagen sicher zu stellen, als auch den Beschädigungen der Maschinen durch eigennützige Führer entgegenzuwirken und Fahrtstörungen zu vermeiden, welche in Ueberlastung der Züge ihren Grund haben, erscheint es als ein Bedürfniss, für die Belastung der verschiedenen Bahnzüge nach Maassgabe der Leistungsfähigkeit der einzelnen Maschinen und mit Rücksicht auf die einzuhaltende Fahrgeschwindigkeit, sowie auf die Steigungsverhältnisse der zu befahrenden Bahnstrecken bestimmte Normen aufzustellen, welche das Zug- und Stationspersonal in den Stand setzen, vor Abgang eines jeden Zuges sofort zu ermitteln, in wie weit die zur Mitnahme bereit stehenden Wagen ihre Beförderung finden können und dürfen.

Diesem Bedürfnisse ist unlängst auf den Bayerischen Staatsbahnen Rechnung getragen worden durch eine Zusammenstellung der Maximal-Achsen und Brutto-Centner, welche von den verschiedenen Classen der Locomotiven mit den verschiedenen Arten von Zügen (Schnell-, Personen- und Güterzügen) auf den verschiedenen Bahnstrecken unter gewöhnlichen Witterungsverhältnissen befördert werden dürfen und müssen.

Dabei wurde angeordnet, dass, so oft thunlich, das wirkliche Gewicht eines Zuges mit Ausschluss der Locomotive und des Tenders ermittelt und erst, wenn dies nicht möglich, die Belastung nach Achsen erhoben werden soll.

Als Einheitssatz für letztere Berechnung ist die Achse eines unbeladenen doppelt tragfähigen Wagens mit einem Durchschnittsgewichte von 75 Centner angenommen und in Uebereinstimmung hiermit die Achse eines unbeladenen einfachen 4rädrigen Wagens (80—100 Ctr. Tragkraft) zu $^1/_2$, jene eines unbeladenen 6rädrigen Wagens (120 Ctr. Tragkraft) zu $^3/_4$ Achse veranschlagt worden. Jede belastete Achse wird doppelt gerechnet, und für die Personenwagen sind je nach ihrer Construction 2—3 Achsen zu rechnen.

Durch diese Directiven ist den Stationsvorstehern das Mittel geboten, auch bei kurzem Aufenthalte der Züge sofort zu ermessen, ob und welche Wagen ein Zug noch mitnehmen kann und muss, und sind dadurch nicht nur alle diesfallsigen Differenzen zwischen dem Stationsvorsteher und dem Zugpersonale beseitigt, sondern auch die Maschinen vor schädlicher Ueberlastung geschützt, da die Zug- und Locomotivführer ebenso für willkürliche und unbegründete Zurückweisung von Wagen, wie für die Folgen einer Ueberschreitung der festgesetzten Maximal-Achsen und Centnerzahl einzustehen haben, es mögen dieselben in Fahrtversäumnissen oder in Beschädigungen der Locomotiven bestehen.

* **Oberschlesische Eisenbahn.** Malz wird auf den Linien der Oberschlesischen Eisenbahn zum Frachtsatz der zweiten ermässigten Classe des Localtarifs befördert. Cfr. off. Bekm. S. 104.

+ **Braunschweigische Eisenbahnen.** (Betriebsresultate pro 1866.) Im Personenverkehr wurden tarifmässig befördert 1114708 Personen (gegen 1865 96481 Personen oder etwa 8% weniger) und zwar 50891 in I., 405707 in II., 631682 in III. und 26428 in IV. Classe, ausserdem noch 204806 Militärpersonen, 11848 Auswanderer, 262766 Mann Fahrpersonal und 56804 Freipassagiere, also zusammen 1650932 Personen (mehr 125143 oder über 8%) auf eine mittlere Entfernung von $5,_{74}$ Meilen. Ausserdem wurden befördert 182508 Ctr. Gepäck (3608 Ctr. mehr), 310259 Ctr. Eilgut (46097 Ctr. mehr, 149 Equipagen (134 weniger), 615330 Ctr. Vieh (oder 306719 Ctr. mehr; im Einzelnen 30743 Pferde, 28387 Stück Rindvieh, 182330 Kälber, Schafe und Ziegen, 41170 Schweine, 3005 Hunde, 18658 Stück verschiedenes kleineres Vieh und 70 4räderige Wagenladungen grosses Vieh); 26713441 Ctr. Normalgut und Producte (29509 Ctr. mehr als 1865) auf eine mittlere Entfernung von $9,_{27}$ Meilen, 3859 Locomotiven und Fahrzeuge, zusammen 30035988 Ctr. (1461001 Ctr. oder 5% mehr), worunter 2004199 Centner Freigut. Der Quantität nach standen folgende Artikel obenan: 7624387 Ctr. Steinkohlen, 2025670 Ctr. Getreide, 1462761 Ctr. Braunkohlen, 1200410 Ctr. Cokes, 1122001 Ctr. Steine, 997798 Ctr. Bau- und Nutzholz, 783386 Ctr. roher Zucker, 713765 Ctr. verarbeitetes Eisen und 624603 Ctr. Eisenbahnschienen, 526194 Ctr. rohes Eisen, 733082 Ctr. Eisen-, Stahl- und Eisengusswaaren, 531548 Centner Spiritus. Die Zahl der Personenmeilen war 9471028, die der Centnermeilen 266251302.

Die Betriebseinnahmen betragen: für Personen 675040 Thlr, für Gepäck 22143 Thlr., für Eilgut, Postbeförderung, Militäreffecten, Equipagen und Vieh 209788 Thlr., für Frachtgut 1645225 Thlr.. vom electrischen Telegraphen 4637 Thlr., ausserdem 11300 Thlr., zusammen 2568133 Thlr. oder mehr als in jedem der verflossenen Jahre. Dies beträgt 75980 Thlr. pro Meile (1864: 79621, 1865: 76865 Thlr.) und 351859 Thlr. oder 16% mehr als 1865. Hiervon kommen noch 17090 Thlr. für den Betrieb der Vienenburg-Goslarschen Bahn und 2841 Thlr. Erstattungen des Extrabaufonds. Nach Abzug der Betriebsausgabe mit 1361803 Thlr. (etwa 53% der Einnahme) bleibt ein Reinertrag von 1206330 Thlr., wovon für Neubaugegenstände 33286 Thlr. verwandt und 229500 Thlr. dem Holzmindener Bahnbaufonds, 318987 Thlr. dem Reserve- und extraordinären Baufonds überwiesen wurden. Der letztere hatte Ende 1866 einen Bestand von 620120 Thlr. — Das ursprüngliche Anlagecapital von 12416300 Thlr. oder 368655 Thlr. pro Meile (worunter 3960000 Thlr. für Kreiensen-Holzminden) hat sich durch den Reinertrag mit $9,_{715}$%, das ganze nutzbare Anlagecapital von 16764940 Thlr. (pro Meile 497771 Thlr.) mit fast $7,_{2}$ % verzinst.

Auf den directen und durchgehenden Verkehr kommen über $33,_{7}$% aller Personen und $76,_{16}$% aller Güter, ferner 65% der Einnahme für Personen, $84,_{9}$% der Einnahme für Güter und über 79% der ganzen Einnahme.

Die gesammte Bahnlänge (ohne die am 22. März 1866 in Betrieb genommene, $1^3/_4$ Ml. lange Preussische Bahn von Vienenburg nach Goslar) beträgt $33,_{684}$ Meilen, wovon $11,_{256}$ Ml. doppelgeleisig; horizontal sind $6,_{909}$ M., steigend von Braunschweig aus $17,_{277}$ Ml., fallend $9,_{498}$ Ml. In gerader Linie liegen $19,_{817}$ Ml.; der kleinste Radius der Curven (auf der Holzmindener Bahn) beträgt 80 Ruthen. Die grösste Höhe der Dämme 110 Fuss, sowie die grösste Tiefe der Einschnitte 124 Fuss kommt auch nur auf der letztgenannten Bahn vor. Im Mittel sind die Dämme $9,_{37}$ Fuss hoch, die Einschnitte $12,_{13}$ Fuss tief. Die Transportmittel bestanden Ende 1866 in 80 Locomotiven (9 mehr als 1865), wovon 71 von Egestorff in Hannover, 5 von Stephenson in Newcastle, 2 von Forester in Liverpool und je 1 aus der Maschinenfabrik in Zorge und der Bahnhofswerkstatt in Braunschweig (7 ältere sind ausser Betrieb gesetzt); ferner 114 Personenwagen mit 5543 Plätzen, 645 offenen und 576 bedeckten Güterwagen mit 183350 Ctr. Tragfähigkeit und 8 kleinen Erdwagen.

Buschtêhrader Eisenbahn. In der zu Prag am 20. Februar abgehaltenen Generalversammlung der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Auszahlung des fälligen Coupons mit 40 fl. per Actie und 26 fl. $87^1/_2$ kr. per Genussschein beschlossen (cfr. off. Bekm. S. 104). Da der Juli-Coupon bereits mit $13^1/_8$ fl. eingelöst worden ist, so beziffert sich der gesammte Ertrag auf $53^1/_8$ fl., was eine mehr als 10procentige Verzinsung des Actien-Nominal-Capitals ausmacht. Weiter beschloss die Generalversammlung: Die Direction wird ermächtigt, die erforderlichen Schritte zu veranlassen behufs Erlangung der Concession zur Fortsetzung der Bahn über Saaz-Kommotau nach Annaberg mit der Abzweigung von Saaz über Karlsbad nach Eger, eventuell zur Anerbietung entsprechender Cautionsleistung bei der Staatsverwaltung. (Bei Schluss der Nummer geht uns noch eine ausführliche Mittheilung der Direction zu, welche wir in nächster Nummer zum Abdruck bringen werden. Die Red.)

tz. — **Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen pro 1867.** Nach den vorläufigen Zusammenstellungen der Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen pro 1867 im Königl. Preuss. Handelsministerium (vgl. Staats-Anz. vom 22. Januar No. 19) haben sich die Betriebs-Resultate während des abgelaufenen Jahres (welche bis auf diejenigen des Monats December authentisch sind) trotz der allgemeinen Geschäftslosigkeit und des Misswachses in den östlichen Provinzen nicht ungünstig gestaltet, wovon die in der nachstehenden Zusammenstellung gemachten Zahlen-Angaben ein beredtes Zeugniss ablegen.

Lfde. No.	Namen der Eisenbahnen.	Bahn-Betriebs-Länge im December 1867	1866	Anlage-Capital. im Ganzen.	pro Meile (d. i. Baulänge)	Die Einnahmen haben im Jahre 1867 betragen: im Ganzen.	pro Meile Betriebslänge	pro Meile und Monat	Gegen die Einnahmen des Vorjahres verglichen, ergiebt sich mehr		weniger		Zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäten sind pro 1867 erforderlich	An der Dividende pro 1867 nimmt ein Stamm-Actien-Capital Theil von	Im J. 1866 wurden an Zinsen u. Dividenden gezahlt.
		Meilen.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		Thlr.	Proc.	Thlr.	Proc.	Thlr.	Thlrn.	Proc.
	I. Staatsbahnen.														
1	a) Ostbahn	108,60	108,60	47 464 750	437 060	6 190 348	57 001	4750	—	—	106 326	1,7	—	—	—
	b) Berlin-Cüstrin	10,95	2,53	5 019 416	458 394	204 829	44 144	3679	200 754	—	—	—	—	—	—
	c) Danzig-Neufahrwasser	1,50	—	575 854	383 903	4 665	12 276	1023	4 665	—	—	—	—	—	—
2	a) Niederschles.-Märkische	51,62	51,62	32 103 984	621 881	7 282 271	141 075	11 756	—	—	282 107	3,7	—	—	—
	b) Schles. Gebirgebahn	20,07	13,16	—	—	315 115	19 957	1663	157 223	—	—	—	—	—	—
3	Berliner Verbindungsbahn	1,43	1,48	452 232	317 356	114 715	80 220	6685	1 191	1,0	—	—	—	—	—
4	Westfälische	33,27	33,27	17 686 253	531 598	1 882 538	56 584	4715	177 698	10,4	—	—	—	—	—
5	Saarbrücker	20,26	20,26	14 798 870	764 010	1 793 206	88 510	7376	126 381	7,6	—	—	—	—	—
6	Hannoversche	122,50	119,75	56 532 297	461 488	7 525 976	62 250	5187	982 992	—	—	—	—	—	—
7	Nassauische	25,08	25,08	18 355 832	731 891	912 008	36 364	3030	64 892	7,7	—	—	—	—	—
8	Bebra-Hanauer	11,80	7,50	—	—	117 758	11 356	946	56 731	—	—	—	—	—	—
9	Main-Weser-Bahn	18,70	18,70	11 249 416	601 573	1 554 212	83 113	6926	196 616	14,5	—	—	—	—	—
	II. Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung.														
1	Wilhelmsbahn	24,74	24,74	8 840 707	390 146	800 113	32 341	2695	111 937	16,3	—	—	198 478	5 300 000	2 1/3
2	a) Oberschlesische	35,35	35,35	19 979 432	565 189	5 603 203	158 506	13 209	958 906	20,6	—	—	495 093		
	b) Zweigb. im Bergwerks- u. Hüttenreviere	12,0	12,0	3 388 402	282 367	108 209	9 017	751	9 608	9,7	—	—		12 501 000	12
	c) Breslau-Posen-Glogauer	27,84	27,84	12 214 845	438 752	1 529 137	54 926	4577	—	—	10 190	0,7	471 500	—	—
3	Stargard-Posener	22,63	22,63	6 683 934	295 357	1 082 392	47 830	3986	109 291	11,2	—	—	84 375	5 000 000	4 1/2
4	a) Bergisch-Märkische	62,62	56,29	43 500 000	694 666	6 010 122	100 537	8378	481 027	—	—	—	1 190 563	19 000 000	8
	b) Ruhr-Sieg-Eisenbahn	14,39	14,39	12 639 814	878 375	1 261 085	87 636	7303	96 432	8,3	—	—	647 500	—	—
5	Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,13	16,13	16 147 548	1 001 088	866 804	53 739	4478	40 907	4,9	—	—	401 250	9 000 000	—
6	Hessische Nordbahn	19,82	19,82	11 393 164	593 394	1 189 953	60 038	5003	40 308	3,5	—	—	139 770	8 000 000	4 3/8
	b) in eigener Verwaltung.														
7	Tilsit-Insterburger	7,10	7,10	2 889 000	406 901	83 945	11 823	985	—	—	2 676	3,1	—	3 089 000	—
8	Ostpreussische Südbahn	19,70	13,70	—	—	238 605	16 232	1353	124 068	—	—	—	—	—	—
9	Niederschlesische Zweigb.	9,50	9,50	2 497 433	262 888	262 419	27 623	2302	—	—	42 372	13,9	60 210	1 412 200	5
10	Bresl.-Schweidnitz-Freib.	22,89	22,89	10 497 400	458 602	1 507 531	65 860	5488	—	—	33 236	2,2	214 772	5 100 000	9 1/6
11	Neisse-Brieger	6,18	6,18	1 200 000	205 761	166 886	27 004	2250	—	—	17 848	9,7	5 000	1 100 000	5 1/2
12	Oppeln-Tarnowitzer	10,12	10,12	2 500 000	247 035	228 110	22 541	1878	14 776	7,0	—	—	—	2 500 000	5
13	a) Berlin-Stettin-Stargard	29,63	22,43	10 660 000	359 771	1 965 209	66 325	5527	167 771	—	—	—	40 000	8 001 000	8 7/12
	b) Hinterpommersche	22,80	22,80	9 188 305	402 996	421 176	18 473	1539	—	—	65 259	13,4	—	—	—
	c) Vorpommersche	30,47	30,47	10 930 966	358 745	571 644	18 761	1563	9 526	1,7	—	—	—	—	—
14	Berlin-Hamburger	39,66	39,66	16 267 336	410 149	3 430 335	86 494	7208	112 231	3,4	—	—	435 800	8 000 000	A: 9 B: 8
15	a) Magdeburg-Leipziger	19,36	19,36	9 200 000	475 158	2 095 638	108 246	9021	—	—	156 307	7,0	355 870	3 500 000	20
	b) Halle-Casseler Zweigb.	22,25	13,0	10 120 000	454 831	465 249	26 692	2224	253 922	—	—	—	—	—	—
16	Berlin-Potsd.-Magdeburg	19,54	19,54	13 707 779	701 632	2 442 286	124 989	10 416	167 517	7,4	—	—	376 792	5 000 000	16
17	a) Magdeb.-Halberst.-Thale	11,75	11,75	4 900 000	418 803	1 225 370	104 287	8691	75 208	6,5	—	—	156 560	3 400 000	14
	b) Magdeb.-Wittenberge	14,38	14,28	6 264 836	438 622	571 265	40 005	3334	—	—	19 679	3,3	99 517	3 634 000	3
	c) Cöthen-Bernburger	4,0	4,0	692 585									10 375	415 000	2 1/2
	d) Bernburg-Wegeleben u. Güsten-Stassfurt	7,40	7,40	3 407 803	359 683	282 249	24 759	2063	37 783	15,4	—	—	—	—	—
18	Berlin-Anhaltische	49,14	49,14	17 000 000	345 950	3 462 900	70 470	5873	187 523	5,7	—	—	425 000	8 500 000	13 1/3
19	a) Thüringische	37,26	37,26	20 900 000	560 968	2 998 623	80 478	6707	309 436	11,5	—	—	601 267	9 000 000	7 2/3
	b) Dietendorf-Arnstadt	1,33	—	351 800	264 511	16 686	19 864	1655	16 686	—	—	—	—	—	—
20	a) Köln-Mindener	48,01	46,70	36 329 927	756 605	8 225 142	173 453	14 454	4 301	—	—	—	2 130 180	26 000 000	9 1/12
	b) Köln-Giessener	24,31	24,31	26 439 183	1 087 719	1 521 144	62 573	5214	113 236	8,0	—	—			
21	a) Rheinische	62,37	61,25	44 147 211	707 828	5 404 745	87 968	7331	834 602	18,3	—	—	1 037 000	26 291 500	6 1/2
	b) Osterrath-Essen	5,32	5,32	3 567 787	670 637	238 270	44 788	3732	177 756	—	—	—			
22	Aachen-Mastrichter	8,68	8,68	5 550 000	639 475	348 021	32 076	2673	60 806	21,2	—	—	145 000	2 750 000	—
23	Homburger	2,50	2,50	1 580 000	632 000	142 759	57 103	4759	21 458	17,7	—	—	37 078	457 143	5 1/2
24	Frankfurt-Hanauer	3,29	3,29	2 260 496	687 080	329 909	100 276	8356	18 474	5,9	—	—	41 496	1 519 143	5 8/10
25	Taunus-Eisenbahn	5,84	6,71	2 752 453	410 202	431 081	73 815	6151	106 911	—	—	—	29 497	1 714 285	3 1/5
26	Glückstadt-Elmshorner	4,50	4,50	987 390	219 420	82 428	18 317	1526	12 468	17,8	—	—	26 382	450 000	—
27	Altona-Kieler	32,80	31,50	9 266 404	287 777	1 184 121	36 649	3054	203 991	—	—	—	80 000	6 150 000	9
28	Schleswigsche	29,80	26,50	8 021 206	269 168	501 807	17 788	1482	65 851	—	—	—	191 250	3 771 200	5
	Zusammen	1237,08	1212,93	633 104 050	515 469	87 194 212	70 105	5842	6 913 860	—	736 000	—	10 127 575	190555471	—

Nach Abzug der zu Vergleichungen nicht geeigneten Einnahmen von den Bahnstrecken I. 1 b, 1 c, 2 b, 6, 8. II a, 4 a, II b, 8, 13 a, 15 b, 19 b, 20 a, 21 b, 25, 27 und 28 sind im Jahr 1867 3 173 211 Thlr. = 5,6% oder 3718 Thlr. pro Meile mehr eingenommen, als im Jahre 1866.

Nimmt man die Ausgaben ebenso wie im Jahre 1865 (diejenigen des Jahres 1866 sind noch nicht officiell bekannt) zu 40,34% an, so würde sich das verwendete Anlagecapital zu 8,22% verzinst haben. Dieser Procentsatz betrug im Jahre 1865 8,38%, es würde also ein Minderertrag resultiren, was bei der grossen Vermehrung der für Eisenbahn-Anlagen verwendeten Capitalien und der nicht in derselben Weise gestiegenen Einnahmen sehr leicht erklärbar ist.

So viel erhält aber aus den vorstehenden Angaben, dass die commerziell-industriellen Verhältnisse des Jahres 1867 einen so störenden Einfluss auf den Eisenbahn-Betrieb nicht ausgeübt haben, wie zu befürchten war.

* Die im Jahre 1867 neu hinzugekommenen Strecken sind in No. 2 dieser Zeitung mitgetheilt. Bei der Taunus-Eisenbahn ist die Höchst-Sodener Zweigbahn in Abgang gekommen.

Brennerbahn. Deren Wichtigkeit für den Verkehr Norddeutschlands geht aus einer Stelle in dem Berichte der Leipziger Handelskammer hervor, welche lautet: Seit der Eröffnung der Brennerbahn hat der Verkehr unseres Platzes mit Triest solche Dimensionen angenommen, dass die schleunige Ausführung des schon früher gehegten Planes, auf dem Areal des städtischen Lagerhofes ein besonderes Abfertigungsbüreau für diejenigen Güter zu erbauen, welche in kurzem Ausageverfahren von Triest kommen, zu einer dringenden Nothwendigkeit geworden ist.

Ungarische Eisenbahnen. Da gesetzlich (§ 65 des Gesetzartikels XII vom Jahre 1865/7) die Oberaufsicht jener Eisenbahnen, bezüglich welcher keine gemeinschaftlichen Verfügungen nothwendig sind, jenem Ministerium und Reichstage zufällt, dessen Territorium sie durchlaufen, hat das K. Ungarische Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen die betreffenden Functionen bezüglich 1) der Theissbahn, 2) der Ungarischen Nordbahn, 3) der Bárcs-Fünfkirchner Bahn, 4) der ersten Siebenbürger Bahn und 5) der Mohacs-Fünfkirchner Bahn übernommen und die genannten Bahnverwaltungen aufgefordert, so ferne dies nicht schon geschehen ist, den Sitz ihrer Directionen nach Pest zu verlegen.

Personalnachrichten.

***Berlin-Görlitzer Eisenbahn.** Die Direction derselben besteht aus:

1) dem Regierungs-Rath Hass, als Vorsitzenden,
2) dem Bau-Rath Dulon, als stellvertretenden Vorsitzenden,
3) dem Eisenbahn-Director Philippi, als juristischem Mitgliede,
4) dem Oberbürgermeister Richtsteig,
5) dem Königlichen Landrath Grafen zu Solms-Sonnenwalde,
6) dem Banquier Ferd. Jaques,

(4–6: als stellvertretenden Mitgliedern.)

Unter der Direction fungiren als Ober-Beamte:

1) der Ober-Betriebs-Inspector von Vagedes zu Berlin,
2) der Ober-Maschinenmeister Franck daselbst,
3) der Ober-Güterverwalter Bott daselbst,
4) der Betriebs-Inspector Rust daselbst,
5) der Betriebs-Inspector Pastenaci in Cottbus.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Nachdem dem Senator Dr. Philipp Wilhelm Plessing auf seinen Wunsch die Entlassung aus der Direction gewährt, und an dessen Stelle Dr. Arthur Gustav Kulenkamp zum Mitgliede der Direction erwählt worden ist, besteht dieselbe demnach aus den Herren Dr. jur. Johann Heinrich Behn, Vorsitzender, Anton Ferdinand Benda, technischer Director, Heinrich Behrens, Christian Arnold Behn, Dr. jur. Arthur Gustav Kulenkamp.

Württembergische Staats-Eisenbahnen. Am 17. Februar starb der Bauinspector Stähle in Wildberg, dessen Tod durch einen Sturz von einem Felsen in der Nähe der Thalmühle herbeigeführt wurde.

Ausland.

⊙ **Romanshorn-Rorschach.** Nach vierjährigen Verhandlungen wurde am 13. Februar vom Thurgauischen Grossen Rathe dem Seethal-Comité die Concession zum Bau der Eisenbahn Romanshorn-Rorschach ertheilt, indem er die Ablösungsverträge mit der Nordostbahn und den mit dem Seethalbahn-Comité vereinbarten Concessionsvertrag gutgeheissen hat. Zugleich votirte er den Beitrag des Cantons zu jener Ablösung mit 75 000 Frcs. Es ist nun endlich das letzte Hinderniss beseitigt, welches bisher noch der Inangriffnahme der Bahn Constanz-Romanshorn im Wege stand.

Der Bau der Trajectanstalt Romanshorn-Friedrichshafen hat in Romanshorn bereits begonnen, und werden diese interessanten Bauten weiter fortgesetzt.

⊙ **Italien. Caserta-Ponte. Voltri-Savona.** Die Bahn Caserta-Ponte, deren Eröffnung auf den 24. Februar festgesetzt ist, ist eine Theilstrecke der östlichen Verbindung Neapels mit Foggia. Die ganze über Benevento und Ariano führende Linie durchschneidet den Kern der Apenninen. Von dieser Linie Neapel-Foggia, die später nach Manfredonia weitergeführt wird, ist die Strecke Neapel-Caserta über Aversa und die von Foggia nach Bovino bereits eröffnet.

Diese Theilstrecke Caserta-Ponte ist 48 Kilom. = 48 000 Meter = $9_{,43}$ Deutsche Meilen lang und wird den Weg von Neapel nach Foggia um 6 Stunden kürzen.

An Kunstbauten sind auf dieser neueröffneten Strecke zu verzeichnen:

2 Tunnels zwischen St. Micheln und Maddaloni, wovon der eine 140 Meter, der andere 670 Meter lang ist;
1 Brücke zwischen Valle und Dugenta über den Iselero und
1 Viaduct; hierauf noch einige andere Brücken; dann
der 340 Meter lange Tunnel della Limata zwischen Solopaca und Ponte;
1 eiserne Brücke über den St. Lorenzo-Maggiore und
einige Brücken über die Lenda.

Weitere Eröffnungen auf dieser ganzen Bahn stehen, mit Ausnahme des Apenninenübergangs, wahrscheinlich noch in diesem Sommer in Aussicht.

An der nördlichen Fortsetzung nach Campobasso und Termoli wird fleissig gearbeitet. — Die Strecke Caserta-Ponte wird vorderhand nur den Localverkehr vermitteln und wegen ihrer Romantik auch von Reisenden zur Besichtigung benutzt werden. — Täglich verkehren, nach dem uns vorliegenden Fahrplan, 4 Züge.

Die Wiederherstellungsarbeiten an dem verschütteten Theil des Tunnels von Toretta auf der Strecke Voltri-Savona sind zu Ende geführt und der Tunnel wird bis 19. März vollständig fertig sein. — Für die Stationen werden provisorische Gebäude hergestellt, so dass der Fahrdienst für die Reisenden, wenn nicht die Jahreszeit noch unvorhergesehene Störungen bringt, im Laufe des Monat März eröffnet und die ganze Strecke Genua-Voltri-Savona befahren werden kann.

t. — **Spanische Eisenbahnen.** Zur Vervollständigung der in No. 5 S. 54 dieser Zeitung enthaltenen Mittheilungen über die baulichen Schwierigkeiten der Madrid, Saragossa und Alicante Bahn mögen hier noch einige Angaben folgen über die 411 Engl. Meilen lange Spanische Nordbahn, welche Madrid mit Irun verbindet. Die erste bauliche Schwierigkeit auf dieser Bahn bildete der Uebergang über die aus Granit bestehende Gebirgskette des Guadarrama, welche das Thal des Tajo von den Ebenen Altcastiliens trennt. Ungewöhnliche Schwierigkeiten bot namentlich die 44 Engl. Meilen lange Bahnstrecke vom Escurial bis Avila, wo 16 Tunnels von 4898 Yards Gesammtlänge und 78 grosse Kunstbauten vorkommen, unter den letzteren hohe Viaducte von 100 bis 136 Fuss Höhe, mit einer grossen Zahl von gewölbten Oeffnungen von 50 Fuss, oder mit eisernem Oberbau über mehreren Oeffnungen von je 133 Fuss Spannweite. Die Bahn ersteigt auf dem Scheitel des Guadarrama-Gebirges eine Höhe von 1500 Fuss über dem Meeresspiegel. Die schlimmste Section auf der ganzen Nordbahn ist indessen die nur $22^1/_4$ Engl. Meilen lange Bahnstrecke Otzaurte und Beasain, wo nicht weniger als 23 Tunnels von $6^3/_8$ Engl. Ml. Gesammtlänge und 24 Kunstbauten vorkommen, darunter ein Viaduct mit 9 Bogenöffnungen von 40 bis 50 Fuss Weite, und mit eisernem Oberbau über 5 Oeffnungen, wovon die mittlere 198 Fuss weit und 105 Fuss hoch ist. Auf dieser Strecke war überdies auch die Befestigung der Böschungen an den Einschnitten und Dämmen mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Im Ganzen enthält die Nordbahn 58 Tunnels von $16^1/_4$ Engl. Meilen Gesammtlänge und Kunstbauten in einer gesammten Länge von 1236 Yards.

Im Vergleich zur Nordbahn bietet die Bahn, welche von Sevilla über Xeres nach Cadiz führt, wenig bauliche Schwierigkeiten, namentlich auf der $68^1/_2$ Engl. M. langen Strecke von Sevilla bis Xeres, wo die Bahn fortwährend dem Lauf des Guadalquivir folgt, ohne einen anderen bedeutenden Fluss zu kreuzen, war der Bau sehr leicht. Zwischen Xeres und Cadiz, sowie auf der Trocadero-Zweigbahn, waren dagegen zahlreiche Brücken erforderlich und das morastige Terrain setzte dem Bau grosse Hindernisse entgegen, so dass z. B. zwischen Puerto Real und San Fernando die Ingenieure der Eisenbahn-Gesellschaft sich genöthigt sahen, die ursprünglich ausgewählte Richtung der Bahn, wo die Arbeiten schon begonnen waren und bedeutende Summen gekostet hatten, ganz aufzugeben und eine neue Linie mit einem Umweg von $7^1/_2$ Engl. M. auszusuchen, nur um günstigeres Terrain für den Bau zu gewinnen. Das Ganze gereicht den Ingenieuren eben nicht zu grosser Ehre. Die beiden bedeutendsten Brücken auf dieser Bahnstrecke Xeres-Cadiz sind diejenigen über den Guadalete und den San Pedro, beide mit eisernen Röhrenpfeilern und eisernem Oberbau über mehrere Oeffnungen von je 133 Fuss Spannweite.

Eine andere bemerkenswerthe Spanische Bahn ist die 109 Engl. Meilen lange Bahn von Palencia nach Astorga, welche zum grossen Theil im Thal des Duero liegt und mit einer Menge grosser Brücken die Nebenflüsse des Duero überschreitet, z. B. den Carrion mittelst einer $246^2/_3$ Fuss langen Brücke von 3 Oeffnungen, den Valderaduey mittelst einer 110 Fuss langen Brücke von 1 Oeffnung, den Cea mittelst einer $166^2/_3$ Fuss langen Brücke von 2 Oeffnungen, den Esla mittelst einer 1000 Fuss langen Brücke von 9 Oeffnungen, den Orbigo mittelst einer $333^1/_3$ Fuss langen Brücke von 4 Oeffnungen und den Taerto mittelst einer 166 Fuss langen Brücke von 2 Oeffnungen. Ausserdem kommen daselbst noch mehrere Brücken von je 66 Fuss 8 Zoll Länge vor. Der Bahnhof zu Leon enthält 2 parallele Reihen von Gebäuden, welche durch ein eisernes Hallendach von 80 Fuss Spannweite mit einander verbunden sind.

Die 229 Engl. Meilen lange Bahn von Saragossa nach Barcelona verursachte auf ihrer ersten, 150 M. langen Strecke zwischen Saragossa und Cervera eben keine übermässigen Schwierigkeiten; indessen war auf dieser Strecke, wo die Bahn im Thal des Ebro liegt, der Bau einer grösseren Zahl von Brücken über die Nebenflüsse des Ebro erforderlich, worunter die Brücken über den Callega, den Alcanadre, den Cinca und den Segre, von 133 bis 216 Fuss Spannweite, die bedeutendsten sind. Auf der zweiten, 59 M. langen Bahnstrecke, zwischen Cervera und Tarrasa, waren bedeutende bauliche Schwierigkeiten zu überwinden; es kommen daselbst 16 Tunnels von 11 969 Fuss Gesammtlänge, 11 Brücken, 1 grosser Viaduct und sehr beträchtliche Einschnitte sowie Bahndämme vor; auch finden sich auf dieser Bahnstrecke einige starke Steigungen und scharfe Curven. Der Bau des grössten Tunnels, von 2023 Fuss Länge, zeigte sich wegen des losen, quellenreichen Bodens, worin der Tunnel liegt, als ziemlich schwierig.

Unter den Brücken ist die bedeutendste diejenige über die Rieva da Gaya, welche in einer Curve von 1333 Fuss Halbmesser liegt und 5 überwölbte Bogenöffnungen von 53 bis 60 Fuss Weite enthält. Der grosse Buixadell-Viaduct hat 18 Oeffnungen, jede von 28 Fuss 8 Zoll Weite bei einer grössten Höhe von 136 Fuss. Die letzte Bahnstrecke von 20 M. Länge, zwischen Tarrasa und Barcelona, enthält ebenfalls starke Steigungen und schwierige Bauten, aber doch verhältnissmässig weniger als die vorhergehende Strecke.

(Nach dem Engineer.)

Frankreich. Das „Journal des chemins de fer" vom 22. Februar enthält einen langen Bericht des Handelsministers de Forcade nebst dem entsprechenden Decret des Kaisers über die Reorganisation des Sicherheitsdienstes der Französischen Eisenbahnen. Es ist aus ersterem Folgendes zu entnehmen:

Es sollen an die Spitze der Controle der Eisenbahnen Ingenieurs vom höchsten Range der Verwaltungshierarchie gestellt werden und dieselben verschiedene neue Befugnisse erhalten. Ein General-Inspector der Brücken, Strassen und Minen wird mit der Controle je eines grossen Eisenbahnnetzes und der damit verbundenen Seitenlinien beauftragt werden; er soll Ingenieurs von verschiedenen Graden unter seinen Befehlen haben. Die Generalinspectoren sollen mit berathender Stimme den Sitzungen des Generalrathes der Brücken und Strassen und denen des Generalrathes der Minen anwohnen, so oft eine auf diesen Dienst bezügliche Frage zur Verhandlung kommen wird. Ausserdem sollen sie den Verhandlungen des berathenden Comité's der Eisenbahnen anwohnen. Diese Beamten sollen auch alljährlich einen Gesammtbericht über die Lage ihrer Eisenbahnnetze, über den Zustand der Strasse, die Unterhaltung des Materials, die Beobachtung der Vorschriften für das Gesellschaftspersonal, die Ursachen und Umstände der Unfälle, sowie über die Fortschritte in der technischen Ausbeutung der Eisenbahnen verfassen. Dieser Bericht soll nach vorbergegangener Prüfung durch den Generalrath der Brücken und Strassen und denjenigen der Minen, sowie durch den berathenden Ausschuss der Eisenbahnen im „Moniteur" abgedruckt werden. Der Minister verspricht sich von einer solchen Veröffentlichung verschiedene Vortheile: Dieselbe werde die Maassregeln für die Sicherheit der Reisenden kennen lehren, die allgemeine Aufmerksamkeit auf dieselben lenken, die Gesellschaften gegen oft unbegründete oder übertriebene Angriffe schützen helfen und zugleich ein Sporn für die Agenten und Beamten derselben sein.

t. — **Betriebs-Resultate der Englischen Eisenbahnen im Jahr 1866.** Der Engineer klagt mit Recht darüber, dass die auf Anordnung des Parlaments vom Engl. Handelsministerium veröffentlichten jährlichen Zusammenstellungen über die Betriebs-Resultate der Englischen Eisenbahnen jedes Jahr später erscheinen, wie denn z. B. diese Zusammenstellungen in Betreff des Jahres 1866 erst vor Kurzem veröffentlicht worden sind. Nach diesen officiellen Angaben wurde in den Jahren 1826—1845 ein Gesammtcapital von 153 455 837 £ in Stammactien und Anleihen zu Eisenbahn-Anlagen in Grossbritannien und Irland autorisirt und auch grösstentheils dazu verwendet. Im Jahr 1846, einem Jahr der Eisenbahn-Manie, wurden 272 Eisenbahn-Projecte vom Parlament genehmigt, die ein Capital von 132 617 368 £ erforderten. Im folgenden Jahr kam ein Rückschlag; nur 44 Projecte mit einem Capital von 35 053 324 £ wurden autorisirt. Bis zum Schluss des Jahres 1847 war also das gesammte, zu Eisenbahn-Anlagen concessionirte Anlagecapital 321 126 529 £, und dieses Capital ist bis zum Schluss des Jahres 1866 auf fast das Doppelte, nämlich auf 620 564 406 £ angewachsen, wovon jedoch nur 481 872 184 £ wirklich Verwendung gefunden haben.

Bis zum Schluss des Jahres 1866 waren in Grossbritannien und Irland 13 854 Engl. Meilen Bahn dem Betriebe übergeben, darunter 7711 M. zweigeleisige und 6143 M. eingeleisige. Im Lauf des Jahres 1866 waren 450 M. Bahn in England, 44 M. in Schottland und 71 M. in Irland, zusammen 565 M. Bahn eröffnet. Der gesammte Personenverkehr im Jahr 1866 betrug, ausschliesslich der Abonnenten, 274 293 668 Passagiere, um 22 430 953 mehr als im Vorjahr. In England zeigte sich beim Personenverkehr eine Zunahme gegen das Vorjahr in allen 3 Wagenclassen, in Schottland eine Abnahme in der zweiten Classe, aber eine Zunahme im Ganzen, in Irland eine Abnahme in der ersten und zweiten Classe und auch eine Abnahme im Ganzen. Die Zahl der verkauften Abonnements-Billets betrug 110 227 und hatte gegen das Vorjahr um 13 080 zugenommen. Die Zahl der Personenzüge im Jahr 1866 betrug 3 741 086, die von denselben gefahrenen Zugmeilen 73 383 356, die Zahl der Güterzüge 2 305 133, die von denselben gefahrenen Zugmeilen 69 424 497, zusammen also 6 046 219 Züge und 142 807 853 Zugmeilen. Im Güterverkehr wurden transportirt 2 706 362 Stück Rindvieh, 9 537 324 Schafe, 2 837 936 Schweine, 85 483 444 Tons Kohlen und 38 649 938 Tons sonstige Güter und Producte. Die Zunahme des Kohlenverkehrs gegen das Vorjahr betrug 7 677 658 Tons. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr war 17 395 925 £, aus dem Güterverkehr 20 768 429 £, die gesammte Bruttoeinnahme also 38 164 354 £, um 2 274 241 £ mehr als im Vorjahr. Die Nettoeinnahme betrug 19 352 681 £, die Betriebsausgaben 18 811 673 £, oder 49 Procent der Bruttoeinnahme.

Das Betriebsmaterial wurde im Jahr 1866 vermehrt um 711 Locomotiven, 1654 Personenwagen und 16 540 Gepäck-, Güter- und Kohlenwagen. Am Schluss des Jahres 1866 waren in Grossbritannien und Irland 8125 Locomotiven, 19 228 Personenwagen und 250 223 Gepäck-, Güter- und Kohlenwagen im Betrieb.

Im Lauf des Jahres 1866 ereigneten sich bei den Englischen Bahnen 69 Unfälle bei Personenzügen, wobei 15 Personen ohne eigene Schuld getödtet und 540 Personen verletzt wurden. Einer dieser Unfälle, wobei 6 Personen umkamen, ereignete sich bei einem von Bauunternehmer abgelassenen Vergnügungszug auf der Carnarvonshire-Bahn, bevor diese Bahn dem Betrieb übergeben war. Ein anderer Unfall, auf der Metropolitan-Bahn, wobei 3 Personen den Tod fanden, wurde durch das Herabfallen eines eisernen Trägers veranlasst, der quer über jene Bahn gelegt werden sollte. Auf einigen der grössten Englischen Bahnen wurde in dem ganzen Jahr kein einziger Passagier getödtet oder verletzt.

Dänemark. Kopenhagen, 20. Febr. Der von dem Folketbing zur Prüfung des Gesetzentwurfs, betreffend die Eisenbahnanlagen von Nörre-Sundby nach Frederikshafen und von Skanderborg, nach Silkeborg, niedergesetzte Ausschuss, hat jetzt sein Gutachten abgegeben und den Entwurf, vorbehaltlich einiger Aenderungsvorschläge, zur Annahme empfohlen. Letztere befürworten die Anlage einer Bahn von Holstebro via Ringkjöbing und Varde nach dem Hafen bei Esbjerg und einer Bahn von diesem Hafen nach einem anderen Puncte auf der letztgenannten Bahn nach Vandrup oder einem anderen Puncte auf der Ostbahn, jedoch nicht nördlicher als Veile. Für die Anlage der beiden im Entwurf vorgeschlagenen Bahnen wird die Regierung ermächtigt, bis zu der Summe von 2 490 000 Rd. und für die Holstebro-Esbjergbahn 2 200 000 Rd. auszuzahlen, wobei jedoch die Expropriationsunkosten, Zollentschädigung, Bezahlung für Material und Inventarium, Controle etc. nicht in Berechnung gebracht sind. Die zuletzt vorgeschlagenen Bahnen sollen nach dem Ausschussgutachten spätestens bis zum 1. Juli 1874 vollendet sein, wogegen die beiden, im ursprünglichen Gesetzentwurf genannten beiden Bahnen am 1. Juli 1871 fertig sein sollen. Die Westbahn wird ca. 17¾ Meilen, die südliche Querbahn ca. 7¼ Meilen lang werden. (Pr. St.-Anz.)

t. — **Ostindische Eisenbahnen.** Der Ausbau des Ostindischen Eisenbahnnetzes schreitet gleichmässig vorwärts. Kürzlich ist eine Verbindung hergestellt zwischen der Great Southern of India Bahn und der Madras-Bahn, nachdem von dem letzteren Eisenbahnnetz die Linie zwischen Erode und Caroor dem Betrieb übergeben ist. Die Great Southern of India Eisenbahn-Gesellschaft ist trotz ihres grossartigen Namens noch etwas unbedeutend, nämlich nur zum Bau eines Eisenbahnnetzes von 166 Engl. Meilen Länge unter Staatsgarantie concessionirt, während das Eisenbahnnetz der Madras-Eisenbahn-Gesellschaft 825 M. umfasst. Eine Staatsgarantie von 5 Procent hat sich bei allen Ostindischen Eisenbahnen als erforderlich gezeigt, sonst ist das Geld für den Bau der Bahnen überhaupt nicht aufzutreiben, wie sich u. A. in dem Fall der Indian Branch Eisenbahn-Gesellschaft, die jetzt die garantirte Oude and Rohilcund Eisenbahn-Gesellschaft heisst, gezeigt hat. Die Great Indian Peninsula-Gesellschaft hat noch ihre Verbindungen mit dem East Indian Eisenbahnnetz bei Jubbulpore und mit dem Madras Eisenbahnnetz bei Sholapore zu bewerkstelligen, um eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen Calcutta, Delhi, Bombay und Madras herzustellen. Wenn diese Verbindung hergestellt ist, was voraussichtlich im Jahr 1869 der Fall sein wird, so wird also ganz Vorderindien unter der Herrschaft der Locomotive stehen. Unglücklicherweise hat die Great Indian Peninsula Gesellschaft jetzt mit manchen Widerwärtigkeiten zu kämpfen. Der Wiederaufbau des eingestürzten Mhow-kee-Mullee Viaducts (vgl. No. 47 S. 652 vor. Jahrg. dies. Ztg.) scheint noch nicht ernstlich in Angriff genommen zu sein, aber anstatt dessen ist vorläufig eine temporäre Holzbrücke hergestellt. Die Betriebs-Einnahmen dieser Eisenbahn-Gesellschaft gestalten sich übrigens, im Ganzen genommen, ziemlich gut.

Die Baukosten der Great Southern Bahn, die nur für ein Geleis gebaut wird, betragen nur 7700 £ pro Engl. Meile und sind geringer als bei irgend einer anderen Ostind. Bahn, auch die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind verhältnissmässig gering, so dass man bei dieser Bahn hofft, schon in naher Zukunft mehr als die von der Regierung garantirten 5 Procent Dividende zu bekommen. Im Jahr 1865 war die Brutto-Einnahme 35 236 £, der Betriebs-Ueberschuss 17 785 £, im Jahr 1866 die Brutto-Einnahme 45 582 £, die Netto-Einnahme 24 694 £, oder im Jahr 1865 per Zugmeile Brutto $5\frac{1}{6}$ Sh., Netto $2\frac{7}{12}$ Sh., im Jahr 1866 Brutto $4\frac{11}{12}$ Sh., Netto $2\frac{1}{4}$ Sh. Nachdem die Verbindung mit der Madras-Bahn hergestellt ist, wird der Verkehr auf beiden Bahnen bedeutend zunehmen. Von den 166 Meilen Bahn, welche der Great Southern Gesellschaft concessionirt sind, sind schon 144 M. im Betrieb, die übrigen 22 M. im Bau, und es wird dieselbe Gesellschaft wahrscheinlich noch den Bau einiger weiteren Bahnen übernehmen.

(Nach dem Engineer.)

⊙ **Nordamerica.** Am 20—22. Februar fand in Frankfurt a. M. die Zeichnung auf 6% First Mortage Bonds (Erste Hypothekar-Obligationen) der von der Regierung der Vereinigten Staaten von America gemäss Congress-Acte vom 1. Juli 1862 nebst späteren Amendements durch Schenkung von Land und Vorschuss in 6% United States Bonds unterstützten Central-Pacific Railroad Company of California statt. Diese First Mortage Bonds lauten auf den Inhaber, sind in Stücken von je tausend Dollars ausgefertigt, rückzahlbar in

Gold in New-York in 30 Jahren vom Tage der Ausstellung an gerechnet mit Zinsen zu 6% jährlich, zahlbar in Gold in New-York gegen halbjährige, am 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres fällige Coupons. — Die Central-Pacific Railroad of California geht von Sacramento, der Hauptstadt Californiens aus, um sich an die bereits weit vorangeschrittene Union Pacific Railroad anzuschliessen, wodurch eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen New-York und Californien hergestellt wird. Sie bildet einen wesentlichen Theil des Schienenwegs, welcher nach seiner Vollendung den Continent der Vereinigten Staaten von Osten nach Westen durchschneidet, die beiden Weltmeere, den atlantischen und den stillen Ocean mit einander verbindet und nach verschiedenen Richtungen hin Zweigbahnen aussendet. — Von diesen 6% First Mortage Bonds werden 2000 Stück à 1000 Dollars im Nominal-Betrage von zusammen 2 Millionen Dollars in Frankfurt a.M. zur Subscription aufgelegt. Der Subscriptionspreis ist 68% und sind dabei die aufgelaufenen Zinsen bis zum Tage des Bezugs zu vergüten, der Dollar zu $2^1/_2$ fl. Süddeutscher Währung gerechnet. Diese Bahn schreitet stetig vorwärts und die Fahrzeit zwischen San Francisco und New-York hat sich beim Schlusse des Jahres 1867 bereits auf 15 Tage ermässigt. Bis zum Schlusse dieses Jahres wird eine weitere Verkürzung der Fahrzeit möglich sein. Gegen die Mitte des Jahres 1870, wenn nicht früher, dürfen wir eine Verbindung sämmtlicher Eisenbahnzweige erwarten, wodurch sich die Fahrzeit auf nur 6 Tage von Ocean zu Ocean beschränken wird. Es wird eine grossartige Frequenz von Passagieren und Gütersendungen über diese Hauptlinie dann bevorstehen.

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 11. Februar 1868. Vorsitzender: Herr Wiebe. Als Gast war in der Versammlung anwesend Herr Roebling aus Trenton, New Jersey, Sohn des bekannten Erbauers der Niagara-Hängebrücke und anderer bedeutender Americanischer Brückenbauwerke. Eingeladen durch den Herrn Vorsitzenden, machte Herr Roebling unter Vorlage mehrerer Photographien Mittheilungen über die unter seiner speciellen Leitung von seinem Vater neuerdings ausgeführte Draht-Hängebrücke über den Ohio bei Cincinnati,* bei welcher die grösste bisher überspannte Weite einer Oeffnung von 1057 Fuss Engl. (= 1026 Fuss Rheinl.) erreicht worden ist. Die hauptsächlichsten Verhältnisse des Bauwerks ergeben sich aus folgenden Angaben (mit Englischen Maassen und Gewichten). Der Ohio-Strom hat zwischen den Städten Cincinnati und Covington, zu deren Verbindung die Brücke dient, eine normale Breite von 1000 Fuss, der höchste bekannte Wasserstand im Jahre 1832 erreichte eine Höhe von $62^1/_2$ Fuss über dem niedrigsten, und betrug die Strombreite in diesem Falle ca. 2000 Fuss. Hiernach wurden die beiden Pfeiler an den vorgeschriebenen Stellen in einer für die normale Strombreite ausreichenden Entfernung von 1057 Fuss von Mitte zu Mitte erbaut; die beiden durch Aufhängung an den Rückhalttauen überbrückten Oeffnungen haben eine Weite von je 281 Fuss. In der Mitte des Stromes beträgt die lichte Höhe der Brückenbahn über dem Niedrigwasserstande bei mittlerer Temperatur 103 Fuss. Ausführlicher wurde die Fundirung der beiden Thurmpfeiler auf einer aus fest verbundenen Holzstämmen in zwölf Lagen übereinander gebildeten Plattform beschrieben, und beim Brückenüberbau näher auf einen besonders schwierigen Theil der Bauausführung: die Herstellung der aus 5180 Dräthen bestehenden beiden Drahttaue von $12^1/_3$" Durchmesser eingegangen, welche jedes aus sieben Strängen gebildet wurde, bei deren Anfertigung eine durchaus gleichmässige Anspannung sämmtlicher Drähte bewirkt wurde. Zwischen beiden Drahttauen, deren Verankerungen aus Ketten bestehen, ist die auch mit einem Pferdebahngeleise versehene Brückenbahn 22 Fuss breit, die Fusswege liegen ausserhalb, und beträgt die ganze Breite zwischen den Aussengeländern derselben 36 Fuss. Der im Jahre 1856 begonnene Bau der Brücke ruhte 3 Jahre während des Bürgerkrieges, wurde 1866 wieder aufgenommen und im Frühjahre 1867 zu Ende geführt. Die Gesammtkosten haben rund 1 769 000 Dollars betragen, und rentirt sich dieses durch eine Privat-Actiengesellschaft zusammengebrachte Capital schon jetzt sehr gut. — Herr Engel besprach, dem Wunsche des Herrn Vorsitzenden nachkommend, das am Schlusse des vergangenen Jahres dem Vereine zugesandte Buch des Herrn Fillunger in Wien: „Vergleichende Statistik über die Real- und Productionswerthe der Landwirthschaft, Montan-Industrie, Verkehrs- und Communications-Anstalten im Oesterreichischen Kaiserstaate, sowie Erörterung des Staatshaushaltes daselbst." Nach einer kurzen Uebersicht des gesammten Inhalts des Werkes und einer Besprechung der statistischen Grundlagen desselben erwähnte der Herr Vortragende insbesondere, dass, wenn der Verfasser eine Herabsetzung der Eisenbahn-Tarife auf möglichst niedrige Sätze, wie sie anderwärts schon vielfach in Anwendung gebracht sind, für Oesterreichische Verhältnisse nicht durchführbar erachte, auf mannigfache Bestrebungen im entgegengesetzten Sinne hingewiesen werden müsse, die gerade in jüngster Zeit sich geltend machten. So theilte Herr Engel nach Erwähnung der bekannten Petition des Wiener Maschinenfabricanten Sigl gegen das Monopol der Eisenbahnen mit, dass fast gleichzeitig, im November und December vorigen Jahres, in drei Ländern, deren Eisenbahnwesen sich völlig unbeschränkt entwickelt hätte, in der Schweiz, in England und in Nordamerica Kundgebungen in Vereinen und in der Presse aufgetaucht wären, welche fast übereinstimmend die bisherige Ausbeutung der Eisenbahnen in Privathänden verurtheilt und ein Uebergehen derselben in Staatsverwaltung, welche ja bei dem verwandten Institute der Post so Erspriessliches leiste, befürwortet hätten. Auch Pläne, wie dies ins Werk zu setzen sei, sind bereits angegeben worden, und laufen dieselben im Wesentlichen auf das bei uns bereits practisch erprobte System der Privat-Eisenbahnen unter Staatsverwaltung hinaus. — Her Elsasser machte darauf Mittheilungen über einen neuen electromagnetischen Inductions-Apparat aus der Fabrik der Herren Siemens & Halske, bei welchem zur möglichst zuverlässigen Erreichung des Zwecks: Umsetzung der bewegenden Kraft in Electromagnetismus, statt der von Drähten umkreisten bleibenden Magnete Electromagnete angewendet sind. Ein im Vereinslocale aufgestellter Apparat dieser Art gab der Versammlung Gelegenheit, practische Versuche mit der Vorrichtung anzustellen, welche der Herr Vortragende als vielleicht geeignet zu zweckmässigen Bremsvorrichtungen glaubte bezeichnen zu dürfen. — Vom Vereins-Mitgliede Hrn. Plessner waren eingesandt worden zwei Exemplare einer von ihm verfassten Denkschrift über die projectirten Südthüringischen Eisenbahnen. Eine Besprechung derselben musste wegen vorgerückter Zeit aufgeschoben werden. Am Schlusse der Sitzung wurden durch übliche Abstimmung als ordentliche einheimische Mitglieder aufgenommen die Herren Regierungs-Assessoren Fleck und Hirche und Ober-Telegraphen-Ingenieur Frischen hierselbst, als auswärtige Mitglieder die Herren Fabricanten Budenberg und Schäffer zu Buckau bei Magdeburg.

* Vgl. Jahrg. 1867 No. 9 S. 115 dies. Ztg. Die Red.

st. — **Locomotiv-Feuerröhren und Tyres aus Bessemer-Stahl.** Der Oberingenieur und Materialverwalter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herr Prokesch empfiehlt den Oesterreichischen Eisenindustriellen auf's wärmste die Fabrication von Locomotiv-Feuerröhren und Tyres aus Bessemer-Stahl.

Dem ersteren Artikel steht nach seiner Ansicht eine grosse Zukunft bevor. Die Nordbahn allein braucht jährlich 1000 Ctr. Locomotiv-Feuerröhren als Ersatz, was bei 218 Locomotiven circa 5 Ctr. pro Stück ausmacht. Die Südbahn dürfte 500, die Staatsbahngesellschaft etwa 400 Locomotiven besitzen; dazu die übrigen schon bestehenden und noch im Bau begriffenen Bahnen in Betracht gezogen, ergiebt die enorme Bedeutung dieses Fabricates.

Die Nordbahn zahlt gegenwärtig für messingene Feuerrohre 63 fl. per Zollcentner und erhält 41 fl. für die alten Rohre zurückbezahlt, wobei aber höchstens $^2/_3$ an Gewicht wieder gewonnen werden. Angenommen, dass alte Bessemer-Rohre nur $2^1/_2$ fl. Werth, oder auch gar keinen hätten und dass die Abnutzung bei den messingenen Rohren gleich Null wäre, so könnten Bessemer-Rohre immer zum Preise von 24 fl. pr. Zoll-Ctr. reissenden Absatz finden.

Was die Tyres betrifft, so haben Qualitätsproben von verschiedenen Sorten, wie solche bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durchgeführt worden sind, ergeben, dass die Neuberger Tyres aus Bessemer-Metall die von Krupp'schen Gussstahl an Haltbarkeit noch übertroffen haben. Diese Neuberger Tyres sind jedoch nicht, wie die Krupp'schen aus einem Stück in Ringform gewalzt, sondern aus einem geraden Stücke durch Biegen und Schweissen zu einem continuirlichen Ganzen gebracht worden.

Da nun die Eisenbahnverwaltungen gegen diese Fabricationsmethode mit Recht einiges Misstrauen hegen, so wäre die Vervollkommnung der Tyres-Fabrication nach dieser Richtung anzustreben. Vorzüglich ins Auge fallend ist der Preisunterschied für die erwähnten Fabricate. Gegenwärtig kosten nämlich Krupp'sche Gussstahl-Tyres 27 fl. in Silber loco Wien gestellt, während Neuberg für seine Probe Tyres nur 18 fl. Papiergeld verrechnete.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

Juristisches.

Ueber das Verhältniss der „Prioritäts-Stammactien" zu den Stammactien in Preussen. Nach Inhalt der Statuten gilt der Grundsatz, dass die Inhaber von „Stamm-Prioritäts-Actien" nicht Gläubiger, sondern Theilnehmer der Gesellschaft sind, die Prioritäts-Anleihen gehen denselben also in allen Fällen, sowohl in der Fundirung, als auch im Zinsengenusse voraus.

Die Prioritäts-Stamm-Actien der Berlin-Görlitzer Eisenbahn besitzen das Vorrecht einer 5procentigen Verzinsung aus dem Stammertrage vor den Stamm-Actien. „Sollte — so heisst es im § 22 der Statuten — in einem oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Prioritäts-Stamm-Actien die Dividende von 5% zu gewähren, so wird das Fehlende aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt und die Inhaber der tSamm-Actien erhalten nicht eher eine Dividende, als bis diese Rückzahlung vollständig geleistet ist." Nach Deckung dieser 5% erhalten die Stamm-Actien den Reinertrag bis $6^2/_3$%, der weitere Ueberschuss wird auf die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien pro rata gezahlt.

Die Stamm-Prioritäts-Actien der Nordhausen-Erfurter Bahn besitzen ebenfalls das Recht, aus den Ueberschüssen späterer Jahre etwaige Zinsenrückstände früherer Jahre zu beanspruchen; sie nehmen an der Dividende über 5% gleich den Stamm-Actien Theil,

aber erst nach Deckung der etwaigen Vorschüsse, welche auf die garantirten 4% Zinsen der Stammactien geleistet worden sind.

In Betreff der Stamm-Prioritäts-Actien der Rechten Oderuferbahn enthält der § 22 folgende Bestimmung: „Der Ueberrest (Reinertrag) wird auf sämmtliche Stamm- und Prioritäts-Actien in der Art vertheilt, dass bis auf Höhe von 5% die letzteren in der Verzinsung vorangehen und erst wenn auch die Stamm-Actien 5% per Anno erhalten haben und noch ein Ueberschuss disponibel ist, dieser auf sämmtliche Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien ohne Unterschied abgegeben wird." Die Nachzahlung in einem Jahre etwa nicht aufgekommener 5% Zinsen besteht für die Stamm-Prioritäts-Actien dieser Bahn nicht.

Für die Stamm-Prioritäts-Actien der Märkisch-Posener Bahn sind die Besimmungen des § 23 der Statuten maassgebend. Nach erfolgter Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds tritt folgende Vertheilung ein:

a) Vorerst erhalten die Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien 5% des Nominalbetrages ihrer Actien; b) was nach Deckung dieser 5% noch übrig bleibt, bis zur Höhe von $6^2/_3$% wird unter die Inhaber der Stamm-Actien nach Verhältniss des Nominalbetrages ihrer Actien vertheilt. Von dem Ueberschusse über diese $6^2/_3$% wird bis zur erfolgten Tilgung der Stamm-Prioritäts-Actien ein Drittel zum Amortisationsfonds (§ 8) genommen, wogegen die übrigen zwei Drittel auf die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien pro rata vertheilt werden. c) Sollte in einem oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Stamm-Prioritäts-Actien die unter „a" gedachte Dividende von 5% zu gewähren, so wird das Fehlende aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt und die Inhaber der Stammactien erhalten nicht eher eine Dividende, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist.

Der Amortisationsfonds dient zur Tilgung der Stamm-Prioritäts-Actien, welche durch Ankauf an der Börse oder Kündigung erfolgt. Ausser dem bereits erwähnten Antheile an dem $6^2/_3$% übersteigenden Ueberschusse fliessen demselben zu: 1) die nicht erhobenen Zinsen und Dividenden, welche nach § 25 zu Gunsten der Gesellschaft verfallen sind, sowie die Zinsen des Reservefonds, beide jedoch nur in dem Falle, wenn der Reservefonds in voller Höhe vorhanden ist (§ 6); 2) die Einnahme aus dem Verkaufe alter Materialien des Oberbaues und der Betriebsmittel und die Zinsen des Erneuerungsfonds, wenn dieser soweit angewachsen, dass der Handelsminister eine weitere Verstärkung desselben einstweilen nicht für erforderlich erachtet.

Die Stamm-Prioritäts-Actien der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn erhalten zunächst aus dem Ueberschusse des ganzen Unternehmens $3^1/_2$% und die Hälfte der $8^1/_2$% übersteigenden Dividende.

Die Stamm-Prioritäts-Actien der Ostpreussischen Südbahn erhalten vorweg 5% Zinsen und wird der etwa in einem Jahre nicht aufgekommene Betrag derselben aus den Erträgen späterer Jahre nachgezahlt. Der Ueberschuss über $6^2/_3$% kommt zur Vertheilung pro rata auf die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien. (N. Z.)

Telegraphenwesen.

⊙ Niederlande. Zur Zeit unterrichtet Hughes, der bekannte Americanische Erfinder eines verbesserten Telegraphen, welcher statt der sonst üblichen Zeichen gewöhnliche Buchstaben hervorbringt, auf Einladung der Niederländischen Regierung zu Haag die Amsterdamer Telegraphenbeamten in der Behandlung seines Apparats, welcher verschiedene wesentliche Vorzüge zu bieten scheint.

Miscellen.

Lebensgefährdung auf Eisenbahnen und in den Strassen grosser Städte. Die in den Strassen vorkommenden Todesfälle, bemerkt das Athenäum in Bezug besonders auf London, stehen in einem ungünstigem Gegensatz zu denen, die sich auf Eisenbahnen ereignen. Auf den erstern fanden im Jahr 1867 164 Personen ihren Tod; auf den letztern wurden im Jahre 1866 nur 31 Reisende getödtet und von diesen verloren 16 ihr Leben durch ihr eigenes unvorsichtiges Betragen. In dem nämlichen Jahre wurden 540 Reisende aus ausserhalb ihrer eigenen Controle liegenden Ursachen verletzt Nimmt man die sieben Jahre 1860 bis 1867 — einen Zeitraum, in welchem die Zahl der Reisenden 1 480 000 000 betrug — so belief sich die der Getödteten auf 297, von denen 128 in Folge eigenen Verschuldens den Tod fanden. Kurz, die Aussichten auf den Eisenbahnen sind besser als in den Strassen Londons; denn während der sieben hier in Rede stehenden Jahre ward nur ein Reisender unter 9 000 000 aus Ursachen getödtet, die ausserhalb seiner Controle lagen. Die Berechnung des Procentsatzes in einer Stadt, in welcher binnen 12 Monaten von 3 000 000 Einwohnern 164 getödtet werden, wollen wir unsern Lesern selbst überlassen.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 26. Februar 1868. Das Metallgeschäft scheint dem lange gewünschten besseren Ziele entgegen zu geben, da mehrfache Ankäufe für den Frühjahrsbedarf stattgefunden haben.

Kupfer fest. Die Englischen Berichte sind fester, was auch auf die anderen Märkte von Einfluss sein dürfte. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $25^1/_2$—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr., Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Banca-Zinn 32 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W. H. Marke $6^2/_3$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Die Preise halten sich. Sächsisches und Harzer $6^7/_{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_3$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Warrants auf 53 sh. gestiegen, Verschiffungseisen begehrt. Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh. Langloan I. 55 sh. 6 d. (Diese Marke, welche hier mehr eingeführt ist, bedingt wegen des bei diesem Werke stattfindenden Strikes einen erhöhten Preis.) Sonstige Marken 53 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung 45—$46^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen (Versendungen nach Oesterreich anhaltend) $37^1/_2$—$38^1/_2$ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $42^1/_2$—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes $2^2/_3$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen gefragt. Zum Verwalzen $47^1/_2$—48 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks.** Stückkohlen $19^1/_2$—22 Thlr., Nusskohlen $17^1/_2$—19 Thlr., Coaks knapp. Vom Lager $18^1/_2$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17^1/_2$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

24. März *Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. cfr. off. Bekm. S. 103.

26. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.

30. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen.

Die auf den 23. März anberaumte Gl.-Vers. der Berliner Pferde-Eisenb.-Ges. E. Beesckow ist auf den 30. März verlegt worden.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
3. März zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	VI. u. VII. Loos der Bausection Schwenningen	—
4. „ zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Verkauf alter Materialien etc.	—
6. „ zu Dirschau	Preuss. Ostbahn	Roheisen, Coke etc.	104
9. „ zu Erfurt	Thüringische etc. E.	Verkauf von Meterialabfällen	104
18. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Radreifen etc.	104

Briefkasten.

Herrn R. in Halle: Eisenbahnbeamte können die Vereins-Zeitung zu dem ermässigten Preise von 3 Thlrn. pro Jahrgang beziehen, wenn die Bestellung durch die betreffende Direction erfolgt.

Herrn Sections-Ingenieur Rischer in Zwischenahn: Betrag erhalten. Karte abgeschickt.

Herrn Domer in Michelbach. Auch Barthol's Karte ist zugleich mit dem Stations-Register an Sie abgeschickt worden. Wir senden heute solche nochmals.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26, 28 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu einer ausserordentlichen

am Dienstag den 24. März d. J. Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimation der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Commitirte des Ausschusses

am Dienstag den 24. März d. J. Vormittags von 11 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom andern bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselbon (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommt:

Antrag auf Genehmigung eines Vertrages mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerin'schen Regierung in Betreff der Lübeck-Kleinen Eisenbahn.

Lübeck, den 21. Februar 1868.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 11. November und 11. December v. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass für **den Local-Verkehr** der von uns verwalteten Eisenbahnen mit dem **1. März d. J.** ein neuer Güter-Tarif nebst einem besonderen Tarife für Steinkohlen und Coke in Kraft tritt.

Exemplare dieser neuen Tarife sind in den Güter-Expeditionen, und zwar:

der Güter-Tarif zu . . . . $7^1/_2$ Sgr.
der besondere Tarif für Steinkohlen und Coke zu 2 " Sgr.
das Exemplar käuflich zu haben.

Hannover, den 22. Februar 1868.

Königl. Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Oberschlesische Eisenbahn.

Der Artikel **„Malz"** wird auf den von uns verwalteten Eisenbahnen fortan zum Frachtsatz der **zweiten** ermässigten Classe des Localtarifs befördert.

Breslau, den 18. Februar 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

In der heute abgehaltenen Generalversammlung wurde die Auszahlung des fälligen Coupon mit 40 fl. per Actie und 26 fl. $87^1/_2$ Nkr. per Genussschein bestimmt.

Die entfallenden Beträge können gegen Rückstellung der Coupons bei der Cassa der Gesellschaft in Prag No. 995/I oder bei den Herren Robert & Co. in Wien erhoben werden.

Prag, am 20. Februar 1868. **Die Direction.**

Thüringische und Werra-Eisenbahn.

Die in den Werkstatts-Magazinen der Thüringischen und der Werra-Eisenbahn in Erfurt bezügl. Meiningen bereits vorhandenen, und ausserdem die daselbst fernerhin bis zum 30. Juni d. J. noch vorkommenden Abfälle von Eisen und andern Metallen, nämlich:

A. auf der Thüringischen Eisenbahn in den Werkstatts-Magazinen zu Erfurt:

circa 100 Ctr. alte mess. Siederohre und Rohr-Enden,
„ 50 „ alte kupferne Feuerbuchs-Platten,
„ 30 „ div. Kupfer-Abfälle, Rohre, Spähne etc.,
„ 30 „ in Batzen geschmolzenes Rothmetall,
„ 600 „ Schmelz-Eisen (schmiedeeiserne Abfälle),
„ 150 „ altes Gusseisen,
„ 300 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 200 „ Gussfederstahlbruch,
„ 30 „ alte Radreifen von Gussstahl,
„ 300 „ alte Radreifen von Feinkorn-Eisen,
„ 30 „ alte Radgestelle,
„ 600 „ schmiedeeiserne Drehspähne,
„ 100 „ schmiedeeiserne Bohrspähne,
„ 30 „ alte Locomotiven-Achsen von Feinkorneisen.

B. Auf der Werrabahn in den Werkstatts-Magazinen zu Meiningen:

circa 60 Ctr. alte mess. Siederohre und Rohr-Enden,
„ 60 „ alte kupferne Feuerbuchs-Platten,
„ 40 „ Rothmetall-Batzen,
circa 200 Ctr. Schmelz-Eisen (schmiedeeiserne Abfälle),
„ 60 „ altes Guss-Eisen,
„ 170 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 40 „ Federstahlbruch,
„ 20 „ alte Brandringe von Stahl,
„ 300 „ alte Radreifen von Feinkorn-Eisen,
„ 80 „ alte Radreifen von Gussstahl,
„ 400 „ schmiedeeiserne Drehspähne

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Wir haben zu diesem Zwecke einen Verkaufs-Termin auf den **9. März früh 10 Uhr** in unserm Geschäfts-Locale hier angesetzt, und ersuchen Kauflustige, bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit: „Offerte auf Metall-Abfälle" bezeichnet, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, von welchen ein durch die Unterschrift des Bieters anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, sind im Büreau unserer Werkstatts-Magazin-Verwaltung hier oder in Meiningen einzusehen oder von dort **kostenfrei** zu beziehen; auch können dort die zur Zeit vorräthigen Abfälle in Augenschein genommen werden.

Erfurt, den 20. Februar 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von

292 Stück Radreifen von Gussstahl (Tiegelguss oder Bessemerstahl),
638 Stück Radreifen von Puddelstahl,
3300 Stück schmiedeeiserne Sjederöhren für Locomotivkessel

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissions-Termin auf

Mittwoch den 18. März 1868, Vormittags 11 Uhr,

in dem Büreau des Unterzeichneten auf Bahnhof Bromberg angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Radreifen resp. Sjederöhren für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsort Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken „Bahnhof."

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeldlich zugesandt.

Bromberg, den 19. Februar 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königliche Ostbahn.

Betrieb der Königlichen Maschinen-Bau-Anstalt zu Dirschau.

Für den Betrieb der unterzeichneten Anstalt wird die Lieferung von:

Loos I 2000 Centner Roheisen von einer Qualität gleich denjenigen guten Werkmarken des Englischen Roheisens von der Handelsnummer III und zwar aus dem Cleveland-District,

Loos II 1500 Centner Roheisen von einer Qualität gleich denjenigen guten Werkmarken des Schottischen Roheisens von der Handelsnummer IV und zwar Forth IV oder Carnboe IV,

Loos III 3500 Centner Roheisen von einer Qualität gleich denjenigen guten Werkmarken des Schottischen Roheisens von der Handelsnummer I und zwar Forth I oder Longloan I,

Loos IV 140 Last grosse Original-Coke,

Loos V 280 Last doppelt gesiebte Nusskohlen hiermit zur öffentlichen Submission gestellt.

Die Lieferofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Roheisen, Coke und Kohlen“ bis zu dem auf Freitag

den 6. März 1868 Vormittags 11 Uhr

im Bureau der Königlichen Maschinen-Bau-Anstalt zu Dirschau anstehenden Submissions-Termin franco einzusenden, in welchem Termine dieselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Bedingungen liegen auf den Börsen zu Danzig, Königsberg, Stettin, Berlin und Breslau, sowie in meinem Bureau zur Einsicht aus.

Dirschau, den 19. Februar 1868.

Königliche Maschinen-Bau-Anstalt.
Der Maschinenmeiter.
Rintelen.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat Januar 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Januar 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	—	—	—	—	—	—
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst. .	31994	45904	79143 [1]	+6363	—	—
b. Elmsh.-Glückstadt	2956	4143	7101	—1103	—	—
a. Berg.-Märkische .	—	—	471634	+36949	—	—
b. Ruhr-Sieghahn . .	—	—	108821	+9769	—	—
Berlin-Anhaltische .	62400	161200	228600	—9318	—	—
Berlin-Görlitz [2]	—	—	—	—	—	—
Berlin-Hamburg . . .	59992	186121	252514	+7191	—	—
Berlin-Potsd.-Magdb.	54269	122949	177219	—9817	—	—
a. Berlin-Stettin-Starg.	41635	71928	115738	—7722	—	—
b. Stargard-Cösl.-Colb.	10989	13370	24624	—3694	—	—
c. Vorpomm. Zweigb.	18372	15502	34272	—3910	—	—
Breslau-Schweidn.-Fr.	22906	78282	103830	—4238	—	—
Hessische Nordbahn	14639	68134	82773	+4641	—	—
Homburger E. . . .	5656	968	6624	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	433	481	914	+63	—	—
a. Köln-Mind. Haupth.	80984	405972	511247	—53397	—	—
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	8497	32899	42008	—35	—	—
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken . . .	14593	96878	119085	+8684	—	—
d. Zusammen	104074	535749	672340	—44748	—	—
Leipzig-Dresden . . .	47147	152200	199347	+21721	—	—
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg .	—	—	24610	+2095	—	—
a. Magdeburg-Leipzig	29195	130984	161659	—5720	—	—
b. Halle-Casseler Zwgb [3]	—	—	42461	+13361	—	—
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	21265	69563	90828	+312	} —	} +4111
b. Cöthen-Wegeleben u. Güsten-Stassfurt	6180	20509	26920	+3735		
c. Mgdb.-Wittenberge	8938	32831	42892	+63		
Mecklenburgische E.	17237	24220	41457	+ca. 1600	—	—
Nassauische E. . .	14383	23714	46194	+181	—	—
Neisse-Brieg	4250	9615	14190	+2006	—	—
Niederschles. Zweigb.	5029	11761	17290	—8852	—	—
a. Oberschles. Haupth.	39530	381798	465589	+13450	—	—
b. „ Zweigb.	—	6692	6921	+132	—	—
c. Breslau-Posen-Glog.	22810	81231	113898	+8117	—	—
d. Stargard-Posen . .	13034	56490	76375	+11851	—	—
Oppeln-Tarnowitz . .	2020	13553	19073	—794		
Ostpreuss. Südb., u. zw.					—	—
a. Pillau-Königsberg	1545	9248	11021	—	} 28044	—
b. Kgsb.-Rastenburg [4]	5442	11037	17023	—		—
Preuss. Ostbahn . . .	138359	288843	430455	—93131	—	—
a. Rheinische	111000	277300	398780	+28508	—	—
b. Kempen-Venlo [5] .	850	950	1800	—	—	—
a. Rhein-Nahebahn .	11850	37015	54213	+744	—	—
b. Saarbrücker E. . .	16550	102058	140156	+1287	—	—
Schleswigsche	15168	18618	34877	+6179	—	—
Thüringische	—	—	—	—	—	—
Tilsit-Insterburger E.	2469	3405	6283	—122	—	—
Wilhelmsbahn	7290	72151	93342	+38706	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E. [6] .	2547	46317	48864	+14041	—	—
Böhmische Westbahn	21430	150948	172378	+40807	—	—
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	117000	—	—	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	47518	296128	343646 [7]	—	—	—
Graz-Köflach	2457	39113	41570	+11059	—	—
Kais. Ferd. Nordbahn	220995	1566694	1787689	+298171	—	—
Kais. Elisabethbahn.	90454	758666	870140	+281230	—	—
Lemberg-Czernowitz	25568	120864	146432 [8]	—	—	—
Mohács-Fünfkirchen	1570	34400	35970	+391	64307 [9]	—6067
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie . . .	—	—	978333	+344339	—	—
b. Südöstl. Linie . . .	—	—	1209730	+258994	—	—
c. Wien-Neuszöny . .	—	—	239652	+131368	—	—
d. Zusammen	—	—	2427715	+734701	—	—
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz . .	271760	1741088	2012848	+417391	} 3561615	+431387
b. Italienisches Netz .	578579	970187	1548766	+13995		
Süd-Nordd.-Verbindb.	19033	134319	153352	+26718	—	—
Theissbahn	71805	281122	352927	+29385	—	—
Turnau-Kralup-Prag	10913	59621	70534	+15462	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen .	—	—	—	—	—	—
Bayer. Staatsb.	—	—	—	—	—	—
Frankfurt-Hanau . .	14566	24159	38807	+7223	—	—
Hess. Ludwigsbahn [10]	67945	163160	232369	+22955	—	—
a. Pfälz. Ludwigsb. .	38691	178980	217671	+4805	—	—
b. „ Maximiliansb. .	9582	44697	54279	—5176	—	—
c. Neust.-Dürkheim .	2408	1959	4367	+159	—	—
Taunusbahn	19657	15891	37734	+4597	—	—
Werrabahn	16898	66001	82899	+1325	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht . .	26925	66844	117428	—	—	—
Schweizer Centralb. .	152000	277000	429000	+28000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien . . .	47270	124565	173866	+9420	—	—
Warschau-Bromberg	11790	25973	38445	+2772	—	—
Riga-Dünaburg . . .	22208	71500	93708	+17356	—	—

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	23657	38961	853	63471	+1971
Ost-Holstein	„	4327	4532	283	9142	+1402
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	2909	2287	88	5284	+1744
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1101	124	21	1246	—

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27{,}_{95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die $9{,}_{31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[4] Die am 1. Novbr. 1867 eröffnete Strecke Bartenstein-Rastenburg = $6{,}_{0}$ Meilen lang, wird nur von einem Zuge in jeder Richtung täglich befahren.

[5] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[6] Teplitz-Dux ($1{,}_{50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[7] Die Brutto-Einnahme im Monat Januar 1867 betrug 637 212 fl. 98 kr.

[8] Die Brutto-Einnahme im Monat Januar 1867 betrug 110 831 fl. 26 kr.

[9] Vom 1. December 1867 bis 31. Januar 1868.

[10] Die am 1. Januar 1868 zugetretene Bahnstrecke Worms-Alzey erfordert zur Verzinsung des Baucapitals pro Jahr 153 500 fl. — Die Mehr-Einnahme auf die alten Strecken beträgt 15 540 fl.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der Erdarbeiten für die Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke von Gotha bis Langensalza drei Loose und zwar:

1) ein Loos mit 78 271,2 Schachtruthen zu bewegenden Bodens einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf 86 168 Thaler 29 Sgr. 6 Pf.;
2) ein desgleichen mit 72 121,3 Schachtruthen wie vor 116 559 Thaler 22 Sgr. 1 Pf.;
3) ein desgleichen mit 84 038,1 Schachtruthen wie vor 109 753 Thaler 4 Sgr. 8 Pf.

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen.

Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Eisenbahn“

versehen, bis spätestens zu dem

am 9. März d. J., Vormittags 11 Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termin wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 11. Februar 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister
Witzeck.

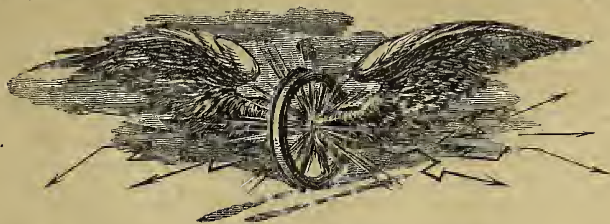
PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 10.

Erscheint jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 6. März 1868. (Schluss der Nummer: 5. März, Vormittags 11 Uhr.)

Die Eisenbahnprojecte der Hessischen Ludwigseisenbahn-Gesellschaft.

Zur Ergänzung der in Nr. 3 S. 26 und Nr. 8 S. 84 über die Projecte der Hessischen Ludwigsbahn gemachten Mittheilungen heben wir noch Folgendes aus dem über dieselben vom Verwaltungsrathe erstatteten Berichte hervor:

I. Der Bau der Rheinhessischen Linien ist seit Jahren eine beschlossene Sache und wurde bereits durch einstimmigen Beschluss der Generalversammlung vom 30. April 1866 der Verwaltungsrath ermächtigt, die Concession zum Bau und Betrieb derselben zu erwerben, deren Bedingungen mit der Grossherzoglichen Regierung endgültig zu vereinbaren und zur Deckung der auf die Gesellschaft fallenden Baukosten eine Prioritätsanleihe von 7 000 000 fl. aufzunehmen.

Damals war indessen — anstatt der Garantie eines bestimmten Reinertrages — nur eine Betheiligung des Staates mit 1 500 000 fl. in Aussicht genommen, für welche der Staat mit Zinsen gegen die Gesellschaft zurückzutreten hatte. Es fällt in die Augen, dass das heute vorliegende Abkommen das Risico der Gesellschaft, wenn sie schon eine grössere Summe aufzuwenden hat, wesentlich vermindert; dagegen hat sich der Verwaltungsrath bereit erklärt, die Mainz-Alzeyer Bahn direct von Mainz ab über Nieder-Olm und Wörrstadt, nicht, wie früher beabsichtigt war, von Bodenheim ab durch das Selzthal zu führen. Letztere Linie bietet zwar günstigere Steigungen und viel weniger Schwierigkeiten; — allein sie ist auf eine ziemlich lange Strecke der Mainz-Wormser Linie parallel oder doch in deren Verkehrsgebiet greifend. Die jetzt in Aussicht genommene Linie[1] führt recht eigentlich mitten durch die Provinz Rheinhessen, schliesst ein viel grösseres Verkehrsgebiet auf, berührt bedeutende Orte, worunter die Cantonshauptorte, Sitze der Behörden und Notare und wird im Ganzen bis Alzey nicht länger als die Linie durch das Selzthal, wenn schon die Baustrecke etwas grösser ist. Die Strecke Wörrstadt-Mainz wird ganz unzweifelhaft bezüglich des Localverkehres eine der besten in der Provinz Rheinhessen.

Die Strecke Armsheim-Alzey wird für Mainz-Alzey und Bingen-Alzey gemeinschaftlich sein; für die Erreichung von Flonheim mit seinen Steinbrüchen ist eventuell eine Zweiglinie in Aussicht genommen, um die directe Linie Alzey-Bingen der Concurrenz wegen möglichst kurz zu halten.

Die Baulänge wird nunmehr unter Voraussetzung der der Regierung zustehenden Genehmigung der Richtung folgende sein:

Mainz-Alzey zur Bayerischen Grenze (gegen Kirchheimbolanden)	$6_{,09}$ Meilen,
Bingen-Armsheim (Alzey) mit Flonheim	$4_{,16}$ „
die Grenzstrecken bei Monsheim (einerseits nach Marnheim-Kaiserslautern, andernseits nach Dürkheim zu)	$0_{,85}$ „
	$11_{,10}$ Meilen.

[1] Vgl. die mit No. 8 ausgegebene Karte.

Es genügt hier nochmals darauf hinzudeuten, dass Rheinhessen ein reiches gesegnetes Land ist, mit einer rührigen und intelligenten, überaus dichten Bevölkerung (9441 Einwohner auf die Quadratmeile nach der Zählung von 1864), dass die Linien sich überall ergänzen und nach Rheinbayern hin in drei Richtungen wichtige Anschlüsse für den durchgehenden Verkehr finden.

Die in der Provinz Starkenburg zu erbauenden Linien, für welche die Regierung einen Reinertrag garantirt, sind die Bahn von Worms nach Bensheim und die Odenwald-Bahn.

Die Worms-Bensheimer Bahn ist zunächst bestimmt, den Verkehr zwischen dem südlichen Theile der Provinz Rheinhessen, namentlich Worms mit der Bergstrasse und dem südlichen Odenwalde zu vermitteln. Sie berührt direct die bedeutenden Orte Bürstadt (mit 2760 Einwohner) und das gewerbreiche Lorsch (3304 E.), in der Nähe liegen Bobstadt und die beiden Hausen mit zusammen über 2000 Seelen, dann das sehr ansehnliche Lampertheim (5177 E.) und die weithin bekannte Fabrik Neuschloss.

Zwischen Worms und Bensheim findet jetzt schon ein reger Verkehr statt; die Bahn wird etwa $2_{,85}$ Meilen lang; der Rheinübergang bei Worms soll durch eine Traject-Anstalt bewerkstelligt werden, wozu die Ludwigsbahn-Gesellschaft von dem eingestellten Trajecte bei Mainz her einen grossen Theil der Einrichtungen, Schiff und Utensilien bereits besitzt.

Die Odenwaldbahn soll von Darmstadt aus über Ober-Ramstadt, Reinheim, an Lengfeld vorüber nach Höchst und von da im Mümlingthale bis Erbach geführt werden, zusammen etwa $6_{,85}$ Meilen; zwischen Lengfeld und Höchst soll eine 2 Meilen lange Bahn über Gross-Umstadt nach Babenhausen abzweigen, wo sie in die Darmstadt-Aschaffenburger Linie der Hessischen Ludwigsbahn mündet, so dass sich hieraus auch eine fast gerade Linie von Babenhausen bis Erbach bildet. Die Grundidee des ganzen Planes ist, einen Theil künftiger Hauptlinien, welche den Odenwald von Nord nach Süd und von Ost nach West kreuzen, herzustellen, indem die Linie Babenhausen-Erbach künftig Fortsetzungen nördlich nach Hanau, südlich nach Eberbach und Neckarelz, die Linie Darmstadt-Reinheim-Höchst aber über König die Fortsetzung nach Miltenberg finden kann. Das liegt freilich noch im weitem Feld; aber es ist wichtig, jetzt schon darauf hinzuweisen, um zu zeigen, dass es nicht die Absicht ist, dauernd in eine Sackgasse zu bauen, und dass man sich in den Besitz dieser Theillinien im Interesse des ganzen Unternehmens setzen will.

Vorerst wird allerdings die Linie wesentlich nur dazu dienen, den Hessischen Odenwald, der bis jetzt keine Bahnverbindung besitzt, auf einer möglichst grossen Breite aufzuschliessen, dessen Verkehr sie nach dem Westen, dem Rheine, (Mainz, Frankfurt etc. etc.,) über Darmstadt, nach dem Osten (Bayern) über Babenhausen vermittelt. Auch die Bedeutung dieses Verkehrs, wie die jedes ganz unaufgeschlossenen Gebietes darf aber nicht unterschätzt werden.

Giebt es auch im Odenwalde, namentlich dem südlichen Theile, einzelne wenig bevölkerte Strecken mit ausgedehnten Waldungen, so ist doch der vordere Odenwald — bis zur Gegend von Reinheim und Gross-Umstadt — den die Bahn in einer Ausdehnung von etwa 4 Meilen durchzieht, ein äusserst fruchtbares, wohlhabendes Land, den Rheinhessischen Fluren vergleichbar; die Thäler des nördlichen

und östlichen Odenwaldes, von denen das Modau-Thal und das Gersprenzthal berührt, das Mümlingthal aber auf eine weite Strecke verfolgt wird, sind üppige Gründe mit einer eng zusammengedrängten Bevölkerung, theilweise bedeutender Viehzucht, zahlreichen Mühlen, überhaupt einer entwickelten Gewerbsthätigkeit und reichen Naturschönheiten, die, wenn sie nur erst leicht zugänglich und bekannt sein werden, ein gesuchtes Ziel der Touristen der Rhein- und Mainstädte bilden werden. Es finden sich zudem im Odenwalde Massenartikel in Hülle und Fülle, namentlich Hölzer, Schwerspathe, Basalte und Bausteine vorzüglicher Qualität, worauf hoher Werth für den Eisenbahn-Verkehr zu legen ist, welcher die zahlreichen Fabricate ausführen und die fehlenden Steinkohlen zuführen wird; möglich, dass auch die früher im Odenwald betriebene metallurgische Industrie wieder auflebt. Von bedeutenderen Orten berührt die Bahn direct Nieder-Ramstadt (1380 E.), Ober-Ramstadt (2379 E.), Reinheim-Ueberau (1365 E.), Lengfeld (1078 E.), Gross-Umstadt (2660 E.), Höchst (1512 E.), König (1719 E.), Michelstadt (3058 E.), Erbach (2355 E.) und eine grosse Zahl kleinerer Orte. Es ist daher zu erwarten, dass die Bahnstrecke von Reinheim bis Darmstadt sich in Bezug auf den Localverkehr den belebtesten Strecken des ganzen Netzes der Hessischen Ludwigsbahn wird zur Seite stellen können.

In Bezug auf die Bauschwierigkeiten beider Gruppen — in Rheinhessen und Starkenburg — sind die Verhältnisse sehr ungleich. Die Linien Worms-Bensheim und Babenhausen-Umstadt bieten gar keine Schwierigkeiten, im Gegentheile ein ungewöhnlich günstiges Terrain für den Bahnbau. Die Strecken von Höchst nach Erbach, von Wörrstadt nach Nieder-Olm und von Armsheim nach Bingen, sowie die verschiedenen Grenzstrecken in Rheinhessen bieten im Allgemeinen nicht ungünstige Verhältnisse und keinerlei erhebliche Schwierigkeiten. Dagegen werden auf den Strecken Alzey-Armsheim bis Wörrstadt und Darmstadt-Reinheim bedeutende und kostspielige Erdarbeiten nöthig. Die grössten Schwierigkaiten aber concentriren sich auf den Strecken von Mainz bis Nieder-Olm und von Reinheim bis Höchst. Auf beiden werden Tunnelbauten nothwendig, deren Ausdehnung im Maximum auf je 650 Klafter (à $2^1/_2$ Meter) angenommen werden muss.

Im Ganzen und durchschnittlich werden die Rheinhessischen Linien etwas theurer werden, als jene in Starkenburg, obschon auf letzteren die schwierigste Strecke liegt.

In Betreff der Rheinhessischen Linien hat mit Rücksicht auf die grösseren Schwierigkeiten (Mainz-Nieder-Olm) und die grössere Baulänge ($11,_{10}$ Meilen) der Voranschlag von 8500000 auf rund 10 000 000 fl. — circa 900 000 fl. per Meile — erhöht werden müssen.

In Starkenburg liegen für die Linie Darmstadt-Reinheim-Brensbach-König-Erbach, sowie für die Linie Dieburg-Höchst-König-Erbach detaillirtere Voranschläge vor, ersterer im Belaufe von ca. 7 000 000 fl. für ca. $6^3/_4$ Meilen, letzterer im Betrage von ca. 5 000 000 fl. für ca. 5 Meilen. Nachdem indessen zwischen beiden Linien eine Combination getroffen ist, welche die schwierigste Strecke vermeidet und die sehr billige Strecke Babenhausen-Umstadt zugefügt worden ist, ist für die ganze Odenwaldbahn von ca. $8,_{85}$ Meilen eine Summe von ca. 7 800 000 fl. angenommen worden, welcher für $2,_{85}$ Meilen Worms-Bensheim ca. 1 600 000 fl. beizufügen sind, so dass für die Starkenburger Linien im Ganzen rund 9 400 000 fl. für $11,_{70}$ Meilen — ca. 800 000 fl. per Meile — veranschlagt sind.

Mit den vorstehenden Summen soll das Maximum der Baukosten — der ersten Anlage mit den Zwischenzinsen etc. — bezeichnet werden. Die Voranschläge sind selbstverständlich mit aller Vorsicht aufgestellt worden; für die Tunnelbauten sind sehr hohe Summen — für die ungünstigsten Fälle berechnet — in Ansatz gebracht.

Gehen wir nun zur Erörterung der von der Regierung gewährten Garantieen und sonstigen Zugeständnisse über, so ergiebt sich zunächst (§ 23 des Concessions-Entwurfs), dass der Staat einen Reinertrag von 35 000 fl. per geographische Meile für sämmtliche oben bezeichnete Linien — eine in die andere gerechnet — garantirt, wogegen die in Folge der Garantie etwa geleisteten Zahlungen dem Staate aus der Hälfte des Reinertrags über 45 000 fl. per Meile zurückerstattet werden müssen. Diese Garantie ist eine unbedingte für die Dauer der Concession und kommt nur dann in Wegfall, wenn die sämmtlichen garantirten Linien während fünf auf einander folgender Jahre einen Reinertrag von 50 000 fl. per Meile geliefert haben, d. h. wenn der Verkehr soweit entwickelt ist, dass die Garantie überflüssig erscheint. Die Garantie ist frei von den lästigen Bedingungen und Einschränkungen, wodurch so häufig die Staatsgarantieen für die Gesellschaften mehr eine Last, als ein Vortheil geworden sind: keine Einmischung des Staates in die Verwaltung, keine theilweise Ernennung der Administratoren, keine Berechtigung bei ungünstigen Erfolgen die Leitung in die Hand zu nehmen, keine Schwierigkeiten bei Flüssigmachung der etwa aus der Garantie in Anspruch zu nehmenden Beträge, kein Gewinn-Antheil des Staates: in Bezug auf Tarifwesen und Betrieb Alles nach den Normen, wie sie dermalen bei dem Unternehmen der Hessischen Ludwigsbahn bestehen. Das nothwendig ausgeschiedene Rechnungswesen ist im Princip wie im Detail in coulanter Weise festgesetzt. Dagegen hat die Gesellschaft die unbedingte Verpflichtung übernommen, im Betrieb der garantirten und nicht garantirten Linien die vollste Unparteilichkeit walten zu lassen und auf concurrirenden Routen der eigenen Linien die Transporte möglichst gleichmässig zu vertheilen.

Die Regierung räumt der Gesellschaft ferner die Wohlthat des Gesetzes vom 14. August 1867 ein, wonach die Gemeinden für die Kosten des Grunderwerbs, so weit er den achtzigfachen Betrag der Normalsteuer-Capitalien überschreitet, aufzukommen haben.

Ausserdem ist vereinbart, dass die der Gesellschaft bisher ertheilten Concessionen, auch die früher erlöschenden, alle auf die Dauer der zu ertheilenden neuen Concession (eventuell zum Jahr 1958) erstreckt werden, und dass das Recht des Staates, die Linien gegen den zwanzigfachen Betrag des Durchschnittsertrages von je fünf Betriebsjahren anzukaufen, allgemein erst nach fünfundzwanzig Jahren von Ertheilung der neuen Concession ab beginnt und überhaupt nur für den ganzen Complex der in je Einer Provinz des Grossherzogthums liegenden Bahnlinien ausgeübt werden kann.

Diess die Summe der der Gesellschaft gemachten werthvollen Zugeständnisse.

Prüft man nun die Natur der zu gewährenden Garantie, so ergiebt sich, dass dieselbe nicht eine bestimmte Zinsengarantie ist,[2] sondern die Garantie eines fixen Rein-Ertrages, der je nach der Höhe der Baukosten mehr oder weniger Zinsen, resp. Gewinn darstellt. Es kommt also Alles darauf an, wie theuer oder wie billig die Gesellschaft baut.

Die Gesammtsumme der Garantie wird für ca. $22^8/_{10}$ Meilen fast genau 800 000 fl. betragen. Auf eine Bausumme von 19 400 000 fl. angewendet ergäbe dies $4^1/_8$ %. Liegt auch die Möglichkeit vor, dass sich der Betrag für die Gesellschaft schlechter stelle, so kann er sich aber auch besser stellen und hofft der Verwaltungsrath Letzteres, welcher obige Summe als das Maximum betrachtet und ansehnliche Ersparnisse erzielen zu können hofft, namentlich für die erste Zeit — bis zur stärkeren Betriebs-Entwickelung.

Die Gründe hierfür sind folgende:

Zunächst sind die Voranschläge unter dem Eindruck ungünstiger Erfahrungen bei der Worms-Alzeyer Bahn aufgestellt; man hat sich gegen die Wiederkehr der dort vorgekommenen unliebsamen Ueberschreitung zu decken gesucht. Bei günstigen Verhältnissen können an den Tunnelbauten sehr ansehnliche Summen erspart werden.

Sodann ist das neue Gesetz (vom 14. August 1867) in Betracht zu ziehen, wodurch wahrscheinlich der Grunderwerb auf die Hälfte des seitherigen Erfordernisses zurückgeführt werden wird; da jedoch hierüber noch die Erfahrung fehlt, so konnte in obigen Anschlägen diese Hoffnung nur sehr gering zum Ausdruck kommen.

Die Voranschläge sind ferner für die einzelnen getrennten Strecken aufgestellt, wodurch mancher Posten wiederholt vorkommen muss, der vielleicht bei einem gleichzeitigen energischen Angriffe der Bauten erspart oder vereinfacht werden kann. Unter Umständen können auch die momentanen billigen Preise mancher Artikel (z. B. der Schienen, Schwellen etc.) bedeutend zu Statten kommen.

Bei successivem Aufbringen des Capitals kann wesentlich an Intercalarzinsen gespart werden.

Weiter ist zu beachten, dass die neuen Linien denn doch der Hauptsache nach mehr dem localen als dem durchgehenden Verkehre dienen werden; es sind deshalb Steigungen bis zu $^1/_{60}$ gestattet — ein wesentliches Moment der Baukosten.

Endlich sind die Voranschläge für die vollständige Herstellung und Ausrüstung der Bahn, der Stationen u. s. w. berechnet; während seither mit Erfolg das System geübt worden ist, sich in der ersten Einrichtung möglichst zu beschränken und zu behelfen und dem Verkehre soweit möglich erst zu folgen. Darin beruht die Hauptsache. Die Regierung ist der Gesellschaft in dieser Beziehung sehr entgegen gekommen. Sämmtliche Linien können in allen Theilen (ausser Tunnels, Pfeiler grösserer Brücken und Wegübergänge) einspurig ausgeführt werden, auch im Grunderwerb und bei den Kunstbauten; in den Stationen können vorerst Provisorien errichtet werden, welche nach Entwicklung des Verkehrs und Erkenntniss des Bedürfnisses in einfache definitive Gebäude umzuwandeln sind; die Weichen können vorerst auf 1600 Klafter Länge beschränkt bleiben; wieviel Betriebsmaterial einzustellen, ist lediglich Sache der Gesellschaft, sie hat keine andere Verpflichtung, als die, den Verkehr zu bewältigen.

Erwägt man zu dem Allen, dass die neuen Linien überall in die bestehenden Hauptbahnhöfe einmünden (mit Ausnahme der Endpuncte Erbach und Bensheim), dass weder Werkstätten, noch bedeutende Remisen zu errichten sind, dass grössere Brücken auf keiner Linie vorkommen, schlägt man endlich die gesammelte Erfahrung unserer Bautechniker an, so wird man gerne zugeben, dass die Hoffnungen des Verwaltungsraths, dass die Baukosten der projectirten neuen Linien unter dem Kostenanschlag bleiben und somit die bewilligten Zinsgarantieen sich höher als $4^1/_8$ % stellen, berechtigt sind.

II. Die ohne Staatsgarantie zu erbauende s. g. Riedbahn führt von Darmstadt direct nach Worms. Sie wird die Orte Griesheim

---

[2] Die Regierung war bereit, der Gesellschaft $3^1/_2$% Zinsen zu garantiren; unter den obwaltenden Umständen glaubte aber der Verwaltungsrath, bei der Grösse der der Gesellschaft zufallenden Aufgabe sei es ganz unmöglich, mit $3^1/_2$ pCt. Zinsengarantie auszukommen; darauf fand schliesslich eine Einigung auf obiges Pauschquantum statt.

(3284 E.), Wolfskehlen (1051 E.), Goddelau (1203 E.), Stockstadt (1096 E.), Bibesheim (1598 E.), Gernsheim (3557 E.), Gross-Rohrheim (1643 E.), Biblis (2185 E.) direct berühren und bei Hofheim (1358 E.) in die Worms-Bensheimer Linie einmünden. Noch viele andere bedeutende Orte, wie Dornheim (1153 E.), Leeheim (1066 E.), Erfelden (845 E.), Crumstadt (1393 E.), Nordheim (926 E.) liegen in grosser Nähe der Bahn und sind für ihren Verkehr auf sie angewiesen. — Die Baulinie wird etwa $4{,}_8$ Meilen lang. Der Bau bietet keinerlei Schwierigkeiten; das Nivellement der Linie ist so günstig, wie es nur an wenigen Puncten Rheinhessens gefunden werden kann; an vielen Stellen kann man gewissermassen ohne Weiteres den Oberbau herstellen — nach den neuesten Ermittelungen werden die Erdarbeiten und Kunstbauten auf der ganzen bezeichneten Strecke voraussichtlich mit 300 000 fl. herzustellen sein. Die Ausführung der Bahn ist so leicht, dass man hofft, dieselbe im Laufe Eines Jahres fahrbar herstellen zu können, was wieder bei dem Kostenbetrage ins Gewicht fällt.

Diese Riedbahn soll zu wichtigen Zwecken des durchgehenden Verkehrs dienen. Die Eröffnung der Badischen Odenwald-Bahn hat nämlich den Verkehr aus der Bayerischen Rheinprovinz nach Altbayern der Hessischen Ludwigsbahn abgeschnitten[3], welchen die letztere s. Z. ins Leben gerufen und jederzeit mit Erfolg (theils via Mainz, theils via Mannheim-Darmstadt) gepflegt hatte.

Von welcher Bedeutung aber der Ausfall in dem früher über die Neckarbahn und Aschaffenburg gegangenen Verkehre ist, kann man daraus entnehmen, dass im Jahre 1866 der Hessischen Ludwigsbahn von der Main-Neckarbahn in Darmstadt

Güterwagen übergeben wurden . .	8214 Stück
und von ihr übernommen	8423 „
zusammen	16 637 Stück,
im Jahre 1867 aber nur übergeben . .	6154 Waggons
übernommen .	6216 „
zusammen	12 370 Waggons,

also 1867 weniger 4267 Waggons, obschon 1866 der Verkehr etwa 6 Wochen ganz stockte; in einzelnen Monaten stieg die Differenz auf mehr als 1000 Wagen. Dazu kommt noch der Ausfall in dem früher aus der Pfalz via Mainz gegangenen Verkehre.

In dieser Beziehung die Hessische Ludwigsbahn für Rheinbayern und Altbayern wieder concurrenzfähig zu machen, soll die Riedbahn dienen; sie wird die Entfernung Ludwigshafen Würzburg via Worms auf etwa $26{,}_2$ Meilen abkürzen, also nur etwa 1 Meile länger sein, als die mit schwierigen Betriebsverhältnissen kämpfende Badische Odenwaldbahn. Noch wichtiger wird die Sache, wenn die Verbindung über Monsheim mit Neustadt und Kaiserslautern (via Marnheim) hergestellt ist. Dadurch wird dann die Verbindung Neustadt-Würzburg über Worms jener über Heidelberg etwa gleich, die von Kaiserslautern nach Würzburg via Marnheim-Worms aber sogar eine Meile kürzer und überhaupt die kürzeste Linie von der Saar nach Würzburg.[4] Die Worms-Bensheimer Linie kann in dieser Beziehung der Hessischen Ludwigsbahn nichts nutzen, weil sie wieder in die Main-Neckarbahn führt.

Dazu ist auf der Linie der Riedbahn ein unzweifelhaft sehr bedeutender Localverkehr zu gewärtigen, indem auf keiner der bestehenden Bahnstrecken der Hess. Ludwigsbahn so bevölkerte Zwischenstationen wie Griesheim und Gernsheim (das einzige Dieburg ausgenommen) liegen, welche zudem bereits eine entwickelte Industrie besitzen, während die ganze Gegend in dieser Beziehung zur weiteren Entwickelung sehr geeignet ist.

Die Gemeinden stellen das Terrain zu dem Preise des Gesetzes vom 14. August 1867 ohne allen Aufenthalt zur Verfügung; sie erleichtern die Regulirung der Wege und Wasserläufe und geben eine Subvention von 50 000 fl. per Meile — also im Ganzen ca. 240 000 fl., welche unverzinslich in den Händen der Ludwigsbahn-Gesellschaft bleiben und erst durch den dritten Theil der Brutto-Einnahmen über 40 000 fl. per Meile zurückerstattet werden.

Indem wir hinsichtlich der Art der Geldbeschaffung auf die S. 84 mitgetheilten Beschlüsse der Generalversammlung hinweisen, behalten wir uns vor, statt des uns mitgetheilten Concessions-Entwurfs demnächst die gesetzlich genehmigte Concession für die fraglichen Linien mitzutheilen.

[3] Gern hätte die Hessische Ludwigsbahn sich in diesem Verkehr concurrirend erhalten; allein via Mainz ist die Concurrenz dauernd nicht möglich, weil die Entfernung Ludwigshafen-Würzburg über Heidelberg $25{,}_{08}$ Meilen, jene von Ludwigshafen über Mainz nach Würzburg aber $31{,}_{27}$ Meilen ist. Da Bayern die Mitwirkung in solcher Concurrenz ablehnte, so wäre schliesslich die ganze Differenz von $6{,}_{21}$ Meilen auf die Ludwigsbahn gefallen, was die Möglichkeit eines rentbaren Erfolges ausschloss. Ueber die Main-Neckarbahn wäre eine Concurrenz leicht möglich gewesen, aber deren Verwaltung liess sich darauf nicht ein. So musste sich vorerst mit einer vorläufigen Vereinbarung begnügt werden, welche der Hessischen Ludwigsbahn wenigstens einen kleinen Theil des über Mainz gegangenen Verkehrs sichert.

[4] Der Verwaltungsrath ist der Ansicht, dass die beschlossene Ausführung der directen Bahn Mannheim-Carlsruhe Seiten Badens seinen Gründen nur ein sehr vermehrtes Gewicht verleihe.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Zur Statistik der Güterbewegung.) Um die Statistik der Güterbewegung nach Maassgabe des letztjährigen Beschlusses der Generalversammlung des Vereins führen zu können, ist die Kenntniss des in den Frachtbriefen angegebenen Absende- und Bestimmungsortes der Güter erforderlich.

Diese Angaben finden sich zwar in den Frachtbriefen, nicht aber in den Frachtkarten, welche allein die Unterlagen für jene statistischen Notizen bilden. Da nun bei Umkartirungen diese Orte mit den Kartirungs-Stationen nicht übereinstimmen, so hat die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken die geschäftsführende Direction des Vereins ersucht, darauf hinwirken zu wollen, dass — analog der Frachtkarten im Verkehre mit Frankreich — in sämmtliche Vereins-Eil- und Frachtgutkarten die Rubriken

„Abgangsort“ und „Empfangsort“

und zwar erstere vor die Rubrik „Absender“ und letztere hinter die „Empfänger“ ausgefüllt werden, da ohne diese Angaben die Führung der qu. Statistik im Sinne des obenbemerkten Beschlusses unmöglich ist.

Die bei der Saarbrücker und Rhein-Nahe-Bahn im Gebrauche befindlichen Frachtkarten enthalten in dieser Richtung nämlich folgende Rubricirung:

etc.	Abgangsort.	Namen der Versender.	Namen der Empfänger.	Bestimmungsort.	etc.

Die geschäftsführende Direction hat demgemäss diejenigen Verwaltungen, in deren Frachtkarten sich die Rubriken „Abgangs-“ und „Bestimmungsort“ nicht befinden sollten, ersucht, dieselben bei dem Neudruck von Frachtkarten-Formularen betreffenden Orts (d. h. vor „Versender“ resp. hinter „Empfänger“) einschalten zu lassen.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Pfälzische Nordbahnen. (Concessions-Urkunde vom 12. Februar 1868 zum Baue und Betriebe der sogenannten Alsenzbahn innerhalb des Preussischen Staatsgebiets.) Nachdem der Bayerischen Actiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen Seitens der Bayerischen Regierung die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Hochspeyer durch das Alsenzthal an die Landesgrenze bei Münster a. Stein ertheilt worden, ist der gedachten Bayerischen Gesellschaft auch Preussischerseits die Allerh. Genehmigung zum Weiterbau der eben erwähnten Eisenbahn innerhalb des Preussischen Staatsgebiets von der Landesgrenze zum Anschlusse an die Rhein-Nahe-Eisenbahn bei Münster a. Stein, sowie der demnächstige Betrieb dieser Strecke nach Maassgabe des (auszugsweise im Jahrg. 1866 No. 16 S. 211 dieser Ztg. mitgetheilten) Staatsvertrages zwischen Preussen und Bayern vom 28. October 1865 (Gesetz-Samml. für 1866 S. 142) und des darauf bezüglichen Schlussprotocolls vom gleichen Tage, sowie des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Ges.-Samml. S. 505) gestattet worden, indem zugleich bestimmt wurde, dass die im letztgenannten Gesetze ergangenen Vorschriften über die Expropriation und das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke auf die in das Preussische Gebiet fallende Bahnstrecke Anwendung finden sollen.

Projecte und Bau.

Thüringen. Gera-Saalfeld-Eichicht. (Beschlüsse des Weimarschen und Meiningenschen Landtags.) Dieses Eisenbahnproject war schon in dem letzten ausserordentlichen Weimarschen Landtag Gegenstand eingehender Verhandlungen und wurde die Beschlussfassung nur ausgesetzt, um über den Weiterbau der Bahn nach Süden zum Anschluss an die Bayer. Staatsbahn oder an die Werrabahn sich weiter zu informiren. Inzwischen hat

sich die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft durch einen Vertrag mit den betheiligten Staatsregierungen zum Bau der erwähnten Linie unter Vorbehalt der Genehmigung Seitens ihrer Actionäre und gegen die Zusicherung einer von jenen zu leistenden Zinsgarantie verpflichtet. Die Vorlagen heben hervor, welche ausserordentlich glänzenden Aussichten der Linie Gera-Saalfeld-Eichicht zur Seite stehen und wie auch die Preussische Regierung in der dem Landtag vorgelegten Proposition die unzweifelhaft hohe Rentabilität derselben kräftig betont habe. Bereits habe die Preuss. Regierung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft die Anlage einer Bahn von Leipzig über Pegau nach Zeitz zugesichert. Nur eine Frage der Zeit sei der Weiterbau von Eichicht nach Sonneberg (dermaliger Schluss der Flügelbahn Coburg-Sonneberg der Werrabahn), dann von Coburg über Rodach nach Schweinfurt oder Gemünden, ferner der Bau einer Bahn von Ilmenau und Arnstadt zum Anschluss an die Arnstädter Flügelbahn der Thüringischen Eisenbahn; ferner von Ilmenau nach Suhl. Das Netz und der Anschluss aller dieser gesicherten Linien geben dem Project auch für den internationalen, insbesondere für den Güterverkehr unzweifelhaft diejenige grosse Bedeutung, die man der fraglichen Linie für den Binnenverkehr bei der entwickelten Industrie des ganzen Bahngebietes und den zahllosen Naturproducten des Thüringer und Fränkischen Waldes bereits längst zuerkannt habe. Im Hinblick hierauf beantragt die Grossh. Regierung: Genehmigung der dem Landtag vorgelegten Verträge mit der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betreff des Baues und Betriebes der Eisenbahnlinie Gera-Saalfeld-Eichicht.

Ebenso hatte der Finanz-Ausschuss des Sachsen-Meiningenschen Landtags für die Eisenbahn Gera-Eichicht den Antrag gestellt:

mit den Städten Saalfeld und Pössneck Rückgarantie-Verträge auf 100 000 und 125 000 Thlr. abzuschliessen;

unter dieser Voraussetzung die beiden, dem Landtag vorgelegten Eisenbahnverträge zu genehmigen und sodan eventuell

die Herzogl. Staatsregierung zu ersuchen, für eine Fortsetzung der Bahn von Eichicht über Gräfenthal nach Sonneberg dergestalt zu wirken, dass dieselbe ohne weitere Opfer für Meiningen als eine nothwendige Verbindungsbahn zur weiteren Vervollständigung des Norddeutschen Eisenbahnnetzes von Bundeswegen realisirt wird.

und ist am 27. Februar die Zinsgarantie für diese Bahn nach vorstehenden Modalitäten angenommen worden.

* **Neisse-Frankenstein-Glatz-Landesgrenze.** In der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 28. Februar wurde von der betreff. Commission eine Petition der Vertreter der Niederschlesischen Montan-Industrie eingebracht, welche die Königliche Regierung auffordert, die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Bahn von Neisse nach Frankenstein und Glatz und sogar bis zur Landesgrenze nur unter der Bedingung zu verstatten, dass die concessionirte Gesellschaft auf diesen Strecken den von Niederschlesien und der Grafschaft Glatz herkommenden Producten gleiche Tarife wie den Oberschlesischen einräumt; eventualiter den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn über Waldenburg und Glatz hinaus auf Staatskosten baldigst auszuführen, und den Bau der Bahn von Neisse nach Frankenstein-Glatz-Mittelwalde nicht der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zu gestatten. Der Antrag der Commission auf Tagesordnung wird angenommen, nachdem Reg.-Commissar Heise erklärt hatte, dass der Staat nur dann baue, wenn ein geeigneter Privatunternehmer nicht zu finden sei. An einem solchem fehle es für Frankenstein-Glatz-Mittelwalde-Wildenschwert nicht, und verhandle die Regierung insbesondere mit der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft. Es werde auf die Interessen der Niederschlesischen Montan-Industrie Bedacht genommen werden, damit ihre Kohle nicht durch Tarifmassregeln von ihrem Absatzgebiete verdrängt und ihr die Concurrenzfähigkeit mit der Oberschlesischen abgeschnitten werde.

⊙ **Sachsen.** (Landtagsverhandlungen.) Der Abgeordnete Stadtrath Stauss von Glauchau hat in einer der jüngsten Kammerverhandlungen einen Antrag auf Kürzung der Bahnlinie Zwickau-Leipzig unter Vermeidung des Umweges über Altenburg gestellt. Die Bahn musste vor 24 Jahren (1844) auf ausdrücklichen Willen der Altenburgischen Regierung die allen Reisenden bekannte Krümmung nach der Residenz Altenburg machen, wodurch seitdem 16 bis 18 Züge täglich einen Umweg von ½ bis ¾ Stunden zu machen gezwungen sind.

Oesterr. Staats- und Nordwestbahn. Im Handelsministerium hat eine auf die Concessionirung der Oesterr. Nordwestbahn bezügliche Verhandlung zwischen Vertretern der Staatsbahn-Gesellschaft und einem Vertreter des genannten Ministeriums stattgefunden, deren Ergebnisse in einem vom 17. Februar datirten Protocolle niedergelegt sind. Demselben ist zu entnehmen, dass die Staatsbahn-Gesellschaft sich verpflichtete, die ca. 32 Meilen lange Strecke Znaim-Iglau-Kolin-Jungbunzlau (früher stand die Theilstrecke Kolin-Jungbunzlau nicht in dem Projecte der Gesellschaft) als einen Bestandtheil ihres alten Netzes, also ohne Inanspruchnahme einer Special-Garantie und lediglich gegen Erhöhung der für das alte Netz gewährten Annuität um den Betrag jährlicher 900 000 fl., überdies sofort mit Doppelgeleise auf der Strecke Znaim-Iglau-Kolin (während das concurrirende Consortium auf allen Linien nur Ein Geleise legen will), herzustellen. Die genannte Gesellschaft ist ferner bereit, die 12,6 Meilen lange Abzweigungslinie Deutschbrod-Pardubitz unter den Bedingungen der für das Verbindungsnetz ertheilten Concessions-Urkunde vom 1. December 1866 gegen Gewährleistung einer Annuität von 643 600 fl. für Verzinsung und Amortorisirung herzustellen. In gleicher Weise ist die Gesellschaft bereit, die Verbindungsbahn von Znaim nach einem Puncte der Franz-Josephsbahn nach den Bestimmungen der Concessions-Urkunde vom 1. Decbr. 1866 als einen Bestandtheil des betreffenden Verbindungsnetzes herzustellen, wobei rücksichtlich der Festsetzung des Garantiebetrages die Bestimmungen dieser Concessions-Urkunde mit der Beschränkung Anwendung finden sollen, dass die zu gewährleistende Annuität die Summe von 311 960 fl. nicht übersteigen darf. Als besondere finanzielle Begünstigungen begehrt die Gesellschaft eine zehnjährige Steuer- und Stempelfreiheit für die erste Ausgabe der betreffenden Obligationen oder Actien. Die Strecke Znaim-Iglau-Kolin-Jungbunzlau will die Staatsbahn-Gesellschaft binnen 6 Monaten in Angriff nehmen und binnen 4 Jahren vollenden, während sie die Strecke Deutschbrod-Pardubitz spätestens binnen 2 Jahren nach Inbetriebsetzung der Linie Znaim-Jungbunzlau vollenden und dem Betriebe übergeben will. In Betreff der Frachttarife legt die Gesellschaft die Erklärung vor, dass sie den dem Protocolle beiliegenden beträchtlich ermässigten Tarif auf allen ihren Linien am 1. Januar 1869 einführen wolle, dass sie jedoch auf die Vorschläge der Tarif-Enquête-Commission nicht eingehen könne. Die Gesellschaft macht dabei auf jene Vortheile aufmerksam, welche ihr Tarifentwurf im Vergleiche mit dem Elaborate der Enquête-Commission bietet, und führt insbesondere auch das an, dass nach ihren Propositionen ein Agiozuschlag überhaupt erst bei einer Ueberschreitung des Silberagio's von 30% und auch dann nur mit der 30% überschreitenden Differenz eingehoben werden soll. Der Süd-Norddeutschen Bahn sollen besondere Begünstigungen gewährt und mit ihr ein dem Protocolle beiliegender Transportvertrag abgeschlossen werden. Für die Erfüllung der von ihr zu übernehmenden Verpflichtungen will die Gesellschaft eine von der Staatsverwaltung zu bestimmende Sicherstellung leisten. Rücksichtlich aller übrigen Concessions-Bestimmungen soll die Concessions-Urkunde vom 1. Januar 1855 bezw. jene vom 1. Decbr. 1866 maassgebend sein. Dies die Hauptmomente des erwähnten Verhandlungs-Protocolles.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Oesterr. Staatseisenbahn.** Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat eine eigene Verkehrs-Direction für Ungarn nicht errichtet und noch weniger (wie von verschiedenen Blättern mitgetheilt wurde) diesfällige Besetzungen vorgenommen. Die Absicht ist nur dahin gerichtet, für die Vertretung der Gesellschaft in Ungarn irgend ein Organ in Pest zu bestellen, allein die Modalitäten dieser Repräsentanz sind bisher noch nicht näher festgesetzt worden.

* **Buschtêhrader Eisenbahn.** Zu der am 20. Februar stattgefundenen 18. ordentlichen Generalversammlung (über welche wir in voriger Nummer bereits kurz referirten) waren 36 Actionäre erschienen, die 243 Stimmen hatten und 2817 Actien repräsentirten.

Den Vorsitz führte Herr Bergrath Fritsch.

Der Verkehr ist in der abgelaufenen Periode neuerdings bedeutend gestiegen, insbesondere der Kohlentransport.

Die gesammten Betriebs-Einnahmen betrugen	928 156 fl. 65 kr.
die Ausgaben	474 048 „ 48 „
demnach ein Reingewinn von	454 108 fl. 17 kr.

Hierzu kommt noch ein Lottogewinn bei 4 gezogenen Loosen der 1860er Anleihe zu 9507 fl. 50 kr., welcher, wie die vorjährige Dividende per 15 000 fl. der im Besitze der Gesellschaft befindlichen Turnau-Kraluper Actien dem Reservefonds gutgeschrieben wurde.

Von der Vorlage des in der letzten ausserordentlichen Generalversammlung beschlossenen neuen Amortisationsplanes wurde für diesmal noch Umgang genommen, weil der Ausbau der Bubnaer Verbindungsbahn, sowie der Umbau der Pferdeeisenbahn noch nicht realisirt worden ist, mithin die neu emittirten Actien auch noch nicht voll einzuzahlen waren.

Von dem Reinerträgnisse wurden 48 Stück Actien verloost und an Dividende dann Zinsen für das II. Semester 1867 der Betrag von 40 fl. pro Actie, sowie an Dividende für einen Genussschein 26 fl. 87½ kr. festgesetzt.

Für den Pensions- und Unterstützungsfonds wurde ein Betrag von 4227 fl. 50 kr. votirt und der Ueberrest der Einnahmen per 152 265 fl. 66½ kr. dem Reservefonds zugewiesen.

Bezüglich der Erweiterungs- und Fortsetzungsbauten wurden die Directionsanträge:

„a) den mit der Regierung vereinbarten Concessionsentwurf zur genehmigenden Kenntniss zu nehmen.

b) Die Direction zu ermächtigen, die wegen der Ertheilung der Concession zum Baue der Fortsetzung der Buschtêhrader Eisenbahn

über Saaz-Komotau an die Chemnitz-Annaberger Bahn mit der Abzweigung über Saaz und Priesen resp. Komotau über Karlsbad nach Eger weiter nöthigen Schritte zu veranlsssen und allenfallsige Aenderungen der Bestimmungen dieses Concessionsentwurfes zu vereinbaren und anzunehmen.

c) Für den Fall der Ertheilung dieser Concession die Direction zu ermächtigen:

1) das zum Ausbau dieses Bahnnetzes und speciell auch das zum Ausbau der Strecke von der Sächsischen Grenze bis zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger-Bahn Nöthige zu verfügen und
2) behufs der Beschlussfassung über die Geldbeschaffung eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen"

mit dem Amendement, „die Direction werde ermächtigt, der Regierung eventuell eine Caution anzubieten," einstimmig angenommen.

Zu Directionsmitgliedern wurden die Herren J. W. Bayer und C. A. Fiedler, und zu Rechnungscensoren die Herren G. Pilz, H. Nägler und J. U. Dr. Nowotny wiedergewählt.

⊙ **Pfälzische Eisenbahnen.** Die Generalversammlung der Ludwigsbahn ist auf den 30., für die Maximilians- und Dürkheimer Bahn auf den 31. März anberaumt (siehe off. Bekm. S. 112). Die Actionäre der Ludwigsbahn (Bexbacher) werden für das abgelaufene Betriebsjahr ausser 4% Zinsen noch eine Superdividende von 27 fl. für die Actie von 500 fl. erhalten. Die Eröffnung der St. Ingberter Bahn hat die Rente etwas geschmälert, da die Erträgnisse der alten Linie zugenommen haben. Die Maximiliansbahn (Neustadt-Weissenburg; Winden-Maxau) rentirte sich im abgelaufenen Jahre zu 6%, jedoch wird 1% an den Staat für Zinszuschüsse zurückvergütet, worauf die Summe noch 91 676 fl. betragen wird. Ausser den Zinsen erhalten die Actionäre noch ½% oder 2 fl. 30 kr. für die Actie von 500 fl. — Die Dürkheimer Bahn weist im letzten Jahre ein Deficit von 54 126 fl. aus.

⊙ **Main-Weser-Bahn.** Die Errichtung einer Station zu Kölbe an dieser Bahn ist nunmehr angeordnet. Wegen dieser für das Hinterland, namentlich für die Gegend von Biedenkopf, Laasphe, Battenberg, Frankenberg, Wetter etc. so wichtigen Station wurde seit Jahren petitionirt.

Eisenbahn-Tarife. Vom 1. März d. J. an werden im gesammten Verkehre des Norddeutschen Eisenbahnverbandes die Artikel Salz (Siedesalz, Steinsalz, Seesalz), Abraum-, Abfall-, Fege- und Düngesalz, sowie Viehsalzlecksteine bei Aufgabe von mindestens 100 Centnern mittelst eines Frachtbriefes zu dem Frachtsatze von 1,35 Pfennig pro Centner und Meile unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 3,6 Pfennig pro Centner (1 Thlr. pro 100 Centner) befördert. Quantitäten unter 100 Centner werden dem Frachtsatze von 3 Pfennig pro Centner und Meile unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 6 Pfennig pro Centner unterzogen.

Mit dem 1. März d. J. treten ausser dem bereits für den Localverkehr der Hannoverschen Eisenbahnen herausgegebenen neuen Güter-Tarife noch folgende neue Tarife in Kraft:

1) für den Verkehr zwischen Hannoverschen und Oldenburgischen Stationen,
2) für den Verkehr zwischen Hannoverschen Stationen einerseits und Stationen der Westfälischen Bahnstrecke Rheine-Emden andererseits,
3) für den Verkehr zwischen Braunschweigschen Stationen einerseits und Hannoverschen Stationen, sowie Stationen der Westfälischen Bahnstrecke Rheine-Emden und der Oldenburgischen Bahn andererseits.

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn hat für den Transport von Eisen, Zink, Kartoffeln, Coaks, künstlichen Düngungsmitteln, Kalk, Salz, unbearbeiteten oder roh bearbeiteten Steinen, Steinkohlen und Braunkohlen auf ihrer Bahn ermässigte Special-Tarife festgesetzt.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem Geheimen Regierungs-Rathe Hoffmann zu Altona ist die bisher commissarisch von ihm verwaltete Stelle eines Staats-Commissarius für die Schleswigschen Eisenbahnen definitiv verliehen und ihm zugleich die Wahrnehmung der Functionen als Staats-Commissar für die Holsteinischen Eisenbahnen übertragen; der Baumeister Wollanke zu Saarbrücken ist zum Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Saarbrücker Eisenbahn angestellt worden.

Ausland.

⊙ **Türkei. Belgrad-Constantinopel.** Die Arbeiten sollen schon im Monat März beginnen und zwar gleichzeitig in Stambul, Adrianopel, Enos und Salonichi.

⊙ **Russland.** An der Mitau-Rigaer Bahn werden die Arbeiten, soweit es die Jahreszeit gestattet, fleissig fortgesetzt.

Die Erbauung einer Pferdeeisenbahn zur Verbindung der Festung Brzesc mit der Warschauer Bahn ist im Werke und soll nebst einer eisernen Brücke über den Bug in kürzester Frist hergestellt werden.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 4. März 1868. Auch in dieser Woche hat sich die Nachfrage nach Metallen gut erhalten, weshalb mehrere Geschäfte gemacht wurden.

Kupfer. Die Englischen Berichte sind sehr fest und von anderen Kupfermärkten wird ebenfalls günstiger berichtet. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches 25½—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Banca-Zinn 32 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W. H. Marke 6⅔ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken 6½ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Die Preise unverändert. Sächsisches und Harzer $6\frac{7}{12}$ Thlr., Tarnowitzer 6¾ Thlr., Spanisch 6⅚—7⅓ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Warrants 52 sh. 9 d. Verschiffungseisen begehrt. Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh. Langloan I. 55 sh. 6 d. Von dieser Marke ist Maker Eisen wenig vorhanden. Andere Schottische Marken 53 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager 47½ Sgr., auf Lieferung 45—46½ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen (Versendungen nach Oesterreich dauern fort) 37½—38½ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 42½—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes 2⅔—3⅓ Thlr., geschmiedetes 3½—3¾ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen gefragt. Zum Verwalzen 47—48 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen 2¼—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks. Stückkohlen 19½—22 Thlr., Nusskohlen 17½—19 Thlr., Coaks. Vom Lager 18½—19 Thlr., auf Lieferung 17—17½ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

9. März Homburger Eisenbahn zu Homburg v. d. H.
9. „ *Ungarische Nordbahn in Pest.
23. „ Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenbahn-Gesellschaft in Wien.
24. „ *Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck. cfr. off. Bekm. S. 103.
26. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
30. „ Berliner Pferdeeisenb.-Ges. E. Beesckow zu Berlin.
30. „ Pfälzische Ludwigsbahn
31. „ Pfälzische Maximiliansbahn
31. „ Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn } zu Ludwigshafen. cfr. off. Bekm. S. 112.

Ausgabe neuer Coupons.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Ausgabe der am 1. April d. J. fälligen neuen Coupons-Serie zu den 4½% Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B und Lit. Ba beginnt am 16. März.

Einzahlungen.

15. März Böhmische Nordbahn 10%.
1—15. April Nordhausen-Erfurter Eisenbahn 10%.
30. April Böhmische Nordbahn 10%.
15. Juni Böhmische Nordbahn 10%.

Auszahlungen.

Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlen-Eisenbahn. Für das Jahr 1867 kommt eine Restdividende von 51 Thlr. pro Actie zur Vertheilung; dieselbe gelangt vom 1. April bei Herren C. Wilh. Stengel in Zwickau und Wilhelm Stengel in Leipzig zur Auszahlung.

Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf. Der Verwaltungsrath hat die Dividende pro 1867 auf 12½% festgesetzt.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
10. März	zu Hannover	Telegr.-Direction	Morse-Rollen	—
10. „	zu Köln	Rheinische E.	Brückenbauten Neuss-Düren	—
11. „	zu Mühldorf	Bayer. Staatsb.	16. Loos } München-Braunau	—
13. „	zu Schwaben	dieselbe	9. „ } München-Braunau	
14. „	zu Hamburg	Telegr.-Direction	Schraubenstützen zu Doppelglocken	—
17. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Hochbauten zur Reparaturwerkstätte Rottweil	—
17. „	zu Glogau	Niederschles. Zwgb.	Verkauf alter Schienen etc.	112
20. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Brücken-Oberbau	112
31. „	zu Frankfurt a/O.	Ndrschl.-Märk. E.	40000 Ctr. Locomotiv-Coaks	—

Briefkasten.

An die Direction der Seeländischen Eisenbahn zu Kopenhagen: Gleichzeitig mit unserem Schreiben vom 25. v. M. sandten wir per Fahrpost Stationsregister und Uebersichtskarte an Sie ab. Sollten Sie inzwischen solche nicht erhalten haben, so bitten wir dieses Blatt unter Kreuzband uns als Antwort zurückzusenden. Für Ihre gütigen Mittheilungen unseren verbindlichen Dank.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der Gesellschafts-Satzungen zu den nachstehend bezeichneten, zu **Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude** abzuhaltenden

General-Versammlungen

ergebenst eingeladen und zwar für die

I. Ludwigsbahn

Montag, den 30. März 1868, Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Erneuerung eines Dritttheiles der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

II. Maximiliansbahn

Dienstag, den 31. März 1868, Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Erneuerung eines Dritttheiles der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5) Neuwahl eines weiteren Mitgliedes des Verwaltungsrathes für ein ausgetretenes Mitglied.

III. Neustadt-Dürkheimer Bahn

Dienstag, den 31. März 1868, Morgens 11 Uhr

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867.

Diejenigen Herren Actionäre, welche diesen Versammlungen beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum **24. März l. Js.** auf dem **Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein** über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten berechtigen nicht zur freien Fahrt.

Ludwigshafen, den 24. Februar 1867.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen:
Mahla.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von

292 Stück Radreifen von Gussstahl (Tiegelguss oder Bessemerstahl),
638 Stück Radreifen von Puddelstahl,
3300 Stück schmiedeeiserne Sideröhren für Locomotivkessel

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissions-Termin auf

Mittwoch den 18. März 1868, Vormittags 11 Uhr,

in dem Büreau des Unterzeichneten auf Bahnhof Bromberg angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Radreifen resp. Sideröhren für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsort Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken „Bahnhof."

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeldlich zugesandt.

Bromberg, den 19. Februar 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Niederschlesische Zweigbahn.

Viertausend Centner alte zum Theil noch brauchbare, zum Theil nur zum Verwalzen zu gebrauchende 3¼", 4" und 5" hohe Eisenbahnschienen, sowie circa 230 Centner Gusseisen und circa 230 Centner Schmiedeabgangseisen und Stahl, 8 Centner Zink und 2 Centner alten Gummi, welche auf unserem Bahnhofe Glogau lagern, sollen an den Meistbietenden in verschiedenen Loosen von 1 bis 300 Centner verkauft werden und sind Verkaufsbedingungen und Nachweisung aller Loose gegen Erstattung von 2 Sgr. Copialien durch unsere Registratur in Glogau zu beziehen.

Die Eröffnung der Offerten findet

Dienstag, den 17. März cr., Nachmittags 4 Uhr

im Empfangshause zu Glogau statt.

Glogau, den 26. Februar 1868.

Die Direction.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.

Für einen Theil der im Bau begriffenen Unteren Jaxtbahn (Jaxtfeld-Osterburken) ist der eiserne Oberbau zu 12 Brücken und Durchlässen mit Oeffnungen von 6 bis 60 Fuss lichter Weite zu liefern. Das Gesammtgewicht beträgt

an Schmied- und Walzeisen 591 Zoll-Ctr.
„ Wellenblech 66½ „
„ Gusseisen 51½ „

Die Lieferung und Aufstellung hat im Laufe des Sommers 1868 stattzufinden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Bureau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens

bis 20. März d. J.

unter Angabe des Preises pr. Ctr. Schmied- und Walzeisen, Wellenblech und Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues

bei der unterzeichneten Stelle schriftlich einzureichen.

Stuttgart, den 29. Februar 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat Januar 1868.

(Nachtrag zur Uebersicht in Nro. 9 S. 105.)

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Januar 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	3962	16830	20793	—867	—	—
Thüringische	50916	141901	192817	—4217	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen .	85817	505139	601529	+164560	—	—
Bayer. Staatsbahnen	253194	1052704	1337758	+142007	—	—

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 29. Februar 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	4	B.	30 1/4	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7	4	L.	147	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/8	10	9	4	B.	123 1/4	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 19/20	7 1/4	4 3/4	4	B.	101 3/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	oh. Z.	W.	285	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	4 1/2	F.	120	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	4	B.	136 3/4	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/8	13	13 1/8	4	B.	208	% à 200 "
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	4	B.	79 5/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	B.	97	% à 200 "
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	4	B.	163 3/4	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	4	B.	195 3/4	% à 100 "
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/8	7 5/8	8	8 7/12	4	B.	136 1/2	% à 200 "
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	W.	147 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/8	4	B.	119 1/2	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/3	5 5/12	5 1/2	4	B.	91 1/2	% à 100 "
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	5	W.	725	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/8	11	8	4	L.	131	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	3 1/2	B.	135 3/4	% à 200 "
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/3	4	B.	85	% à 100 "
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	87	% à 100 "
do. do.	5	5	5	5	5	5	B.	90 7/8	% à 100 "
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 11/20	4	W.	203 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	oh. Z.	W.	107	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/8	8 2/3	10 1/8	9 2/3	8 5/8	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	4	F.	131	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	5	W.	175 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. * ca. 5	—	—	—	—	—	5	W.	158	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	W.	141 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	5	W.	79 3/4	fl. ö. W. pr. 80 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	4	L.	271 1/2	% à 100 Thlr.
do. m. 80% Einz.	—	—	—	—	5	5	L.	250	% à 100 "
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	5	W.	182 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	4	L.	45	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	L.	70 1/2	% à 25 "
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 3/4	4	H.	—	% à 200 "
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9 1/5	10	10 2/5	4	F.	156 3/4	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	4	B.	166	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	72 7/8	% à 100 "
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	4	L.	203	% à 100 "
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	188 1/2	% à 100 "
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	L.	88	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	4	B.	68	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	B.	85	% à 200 "
Mecklenburgische	2 1/8	2 1/2	3 1/2	3	8	4	B.	77 7/8	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 "
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	F.	87	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	4 1/2	F.	107	% à 500 " "
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	B.	88 1/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	5	B.	75	% à 100 "
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	4	B.	76	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	B.	92 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	3 1/2	B.	185	% à 100 "
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	3 1/2	B.	163	% à 100 "
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	5	W.	255 1/4	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	5	W.	170 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	B.	73	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	B.	72 1/2	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	4 1/2	W.	136	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordb. * m. 25% E.	—	—	—	—	4	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	5	B.	73 1/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	B.	88 3/4	% à 200 "
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	4	B.	—	% à 250 "
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2	4	B.	—	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	4	B.	30	% à 200 "
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	B.	79 3/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—	5	W.	139 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4 5/8	3 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	92 1/2	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	oh. Z.	F.	332	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/8	7 2/3	4	L.	133 1/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	5	L.	—	% à 100 "
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—	4	L.	85 1/4	% à 100 "
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	W.	147	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	5	W.	180	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—	5	B.	70	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3	5	B.	58 3/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	oh. Z.	Ba.	460	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	"	Ba.	626 1/4	fs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	"	Ba.	32 1/2	fs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	"	Ba.	35	fs. pr. 500 " "
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	oh. Z.	P.	991 1/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2	"	P.	1177 1/2	fs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	"	P.	545	fs. pr. 500 " "
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8	"	P.	555	fs. pr. 500 " "
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7	"	P.	570	fs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	"	P.	906 1/4	fs. pr. 500 " "

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	82 1/2	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% } à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	70 3/4	% } à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	5	B.	74	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	99 1/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	99 1/4	% } à 100 Thlr.
do. III.	4 1/2	L.	99 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	99 1/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102 1/4	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	99 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	98 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	—	%
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	94	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	77 1/4	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3 1/2	B.	77 1/4	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	91 1/2	%
do. V. Serie	4 1/2	B.	91 1/8	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	88 7/8	%
do. Nordbahn	5	B.	95 7/8	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	91	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	82 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	91	%
Berlin-Anhalt	4	B.	89 7/8	% } à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	96 1/2	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	—	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	91 1/4	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	91 1/4	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	% } à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	85	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 3/4	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 3/8	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	87 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	89 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	77 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	92	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97 1/2	%
do. II. Emiss.	5	B.	102 1/2	%
do. do.	4	B.	84 1/4	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 1/2	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. Ba.	4 1/2	B.	94	%
do. IV Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	82 1/2	% } à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	86	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	—	% fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	83 1/4	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i. S.	L.	82 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	—	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	75 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i. S.	L.	62	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	91 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000,
ditto	ö. W. 5	W.	88	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i. S.	W.	103 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	86 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	100 1/2	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	87	do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	85 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S.	W.	81 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	105 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	90 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 3/4	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	72 1/2	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	—	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	—	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 3/4	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	95	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	67 3/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88 1/2	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86 5/8	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 3/4	%
do. II. Ser.	4	B.	84 3/4	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87 3/4	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	85 3/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	95 1/4	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100 1/2	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	77 1/2	%
do. C.	4	B.	85	%
do. D.	4	B.	85	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	77 3/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. G.	4 1/2	B.	92 1/8	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	121 3/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	118 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	99 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	207 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	78	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	87 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3 1/2	B.	78 1/4	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	91 1/2	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	91 1/2	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92 1/2	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92 1/2	%
Riga-Düneburg * 4 1/2	5	B.	84	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86	% à 200 "
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	79 3/4	% à 200 "
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	76 5/8	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	75	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	75 1/2	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	90 1/2	%
do. II. Emiss.	4	B.	81 1/4	% } à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	91 7/8	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i. S.	W.	81 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	92	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	92	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	—	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	88 1/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	97 1/4	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	88	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	97	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	82	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol	5	B.	73 1/2	% à 1000 u. 100 S. R. = 107 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	95 1/2	% à 50, 200 u. 100 Thlr.

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau Anstalt von WILH. HORN in Berlin.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Union	14. März.	9. April.	D. Hermann	18. April.	14. Mai.
D. Deutschland	21. März.	16. April.	D. Newyork	25. April.	21. Mai.
D. Hansa	28. März.	23. April.	D. Union	2. Mai.	28. Mai
D. Bremen	4. April.	30. April.	D. Deutschland	9. Mai.	4. Juni.
D. Weser	11. April.	7. Mai.			

und ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. März.	1. April.	D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni	1. Juli.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Bremen, 1868. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Zu bestellen bei jeder Buchhandlung, Postanstalt sowie durch die Allgemeine Deutsche Verlags-Anstalt in Berlin.

Romberg's Zeitschrift für practische Baukunst,

das weitverbreitetste Bau-Organ Deutschlands, hat sich durch ihre practische, durchaus unabhängige Richtung, in allen Kreisen des Baufaches seit nunmehr sieben und zwanzig Jahren dauernd befestigt. Die Zeitschrift wird auch fernerhin den Fortschritt auf allen Gebieten der Baukunst, des Bau-Gewerkes und der Technik kräftig vertreten. Unter Mitwirkung der tüchtigsten practischen Architecten bringt sie wie in den früheren Jahrgängen, so auch im neuen Jahrgange das Beste im Gebiete der technischen Erfindungen, Verbesserungen und Erfahrungen in allen Zweigen des Baufaches, des Prachtbaues mit Inbegriff von Façaden, Rohbau und Holz-Architectur, sowie Constructionen von Eisen, Zink etc.; Abbildungen und Erläuterungen von Maschinen und neuen Instrumenten; sowie Auszüge aus Deutschen und fremden hervorragenden Werken und Journalen.

Von den Regierungen vieler Deutschen Staaten empfohlen, bietet die Romberg'sche Zeitschrift sowohl die interessantesten Neubauten Deutschlands, als auch Bau-Ausführungen kleiner Städte, welche überall mit geringen Kosten-Anschlägen practische Anwendung finden und ist deshalb nicht nur für den höheren Bau-Beamten und Techniker, sondern auch für den so strebsamen Bau-Gewerksstand eine unentbehrliche Fundgrube des Wissenswerthen und des Fortschrittes in der Baukunst.

Inserate und Ankündigungen aller das bauliche Gewerbe betreffenden Gegenstände und Werke finden in der Romberg'schen Bauzeitung die ausgedehnteste Verbreitung und sind zu senden „An die Expedition der Romberg'schen Zeitschrift für practische Baukunst in Berlin, Kronenstrasse 42."

Jede Post-Anstalt, Buchhandlung und Zeitschrift-Expedition liefert pünctlich die Romberg'sche Zeitschrift auf Bestellung entweder in Quartal- oder Monats-Ausgabe. Preis für den ganzen Jahrgang 4 Thlr.

Mit Bezug auf die in No. 1 d. Jahrganges pag. 4 gegebenen Mittheilungen über die Verwendung von Petroleum als Schmieröl empfehlen die Unterzeichneten

das Americanische Vulcanöl

als das beste und billigste Schmiermittel den p. p. Eisenbahn-Directionen zur geneigten Beachtung. Das Vulcanöl ist nämlich nichts als ein Petroleum, welches auf mechanischem Wege für die Verwendung als Schmieröl besonders präparirt worden ist, und alle die in dieser Zeitschrift an dem bezeichneten Orte demselben nachgerühmten vortrefflichen Eigenschaften in hohem Grade besitzt. Zeugnisse über die Bewährung des Vulcanöls als Schmiermittel liegen zur Kenntnissnahme bereit.

Die Generalagenten der Vulcanoil-Company of West-Virginia für Norddeutschland:

C. Kayser, Civil-Ingenieur in Breslau. **C. Kesseler**, in Firma C. Kesseler & Sohn in Greifswald. **L. Schmelzer**, Civil-Ingenieur in Buckau-Magdeburg

---

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit **Garantie für Bruch**, bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu **Düsseldorf.**

Maschinen-Treibriemen

von bestem Rheinischen Leder, Näh- und Schnürriemen, Lederschnuren und Schlagriemen von Russisch fettgarem Leder, desgleichen in ganzen Häuten, Spindelschnuren, 16fach geklöppelt, Trommel- u. Selfactorleinen fabricirt und liefert in feinster Qualität billigst

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Für Eisenbahn-Bau-Unternehmer

liefern wir Universalkippwagen mit Hebelverschluss und Hartgussrädern.

Die Wagen wurden wegen ihrer ausgezeichneten Construction in Paris prämiirt.

Thelen & Weydemeyer,

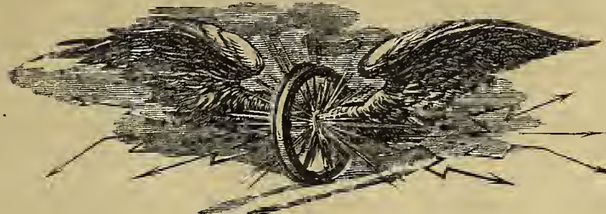
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel Fabrik in **Nordhausen.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 11.

Erscheint
jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 13. März 1868. (Schluss der Nummer wegen des Busstags am 12. d. M. bereits am 11. März, Vormittags 11 Uhr.)

Zur Nachricht.

Wir theilen hierdurch ergebenst mit, dass die 1. Auflage unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungsgebiete Europas vollständig vergriffen ist und dass wir daher die in den letzten Tagen noch eingegangenen Bestellungen bis auf Weiteres nicht effectuiren können. Wir werden jedoch bereits Anfangs des nächsten Monats, sobald wir über den Stand des Eisenbahnnetzes im Frühjahr 1868 die entsprechenden officiellen Mittheilungen erhalten haben, eine neue Auflage unserer Karte veranstalten und wäre es uns deshalb erwünscht, etwaige weitere Bestellungen im Laufe dieses Monats zu empfangen, um die Grösse dieser neuen Auflage entsprechend bestimmen zu können.

Die Redaction.

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

Wie in den Vorjahren beabsichtigen wir über die im Frühjahr d. J. im Bau begriffenen und fest projectirten Eisenbahnlinien in unserer Zeitung Bericht zu erstatten. Wir haben zu diesem Zweck am 2. d. M. das Ersuchen an sämmtliche dem Vereine angehörigen Bahnverwaltungen gestellt, über ihre betreffenden Bahnlinien baldgefällig Auskunft uns in folgenden Beziehungen zu ertheilen:

1) Tag der Concession resp. des Gesetzes, durch welches der Bau angeordnet wurde.

2) Bahnlänge in Meilen und Kilometern.

3) Angabe, ob a) der Unterbau für 1 oder 2 Geleise hergestellt, oder doch b) das Terrain für 2 Geleise erworben wird.

4) Veranschlagtes Baucapital in Thalern sowohl im Ganzen als pro Meile.

5) Zeit der Inangriffnahme und der voraussichtlichen Fertigstellung der Bahn.

6) Stand der Acquisition des Terrains.

7) Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr; etwaige Bedeutung in strategischer Hinsicht.

8) Bedeutung des Localverkehrs, unter Angabe der wichtigsten Bodenproducte und Industriezweige, welche durch die Bahn aufgeschlossen werden.

9) Angabe der wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen in Meilen.

10) Bemerkungen über besondere technische Schwierigkeiten.

11) Bauleitender Techniker; Benennung der Bauunternehmer und Bezeichnung der Bau-Abtheilungen.

Der Tendenz unseres Blattes entsprechend haben wir, wie man sieht, bei diesen Notizen die Eisenbahn-Technik mehr wie bei den bisherigen Mittheilungen in den Hintergrund treten lassen, wobei wir von der Annahme ausgehen, dass eine trockene Aufzählung der Bauwerke einer Bahn weder das grössere Publicum, noch auch selbst den Techniker interessiren möchte. Dagegen haben wir die volkswirthschaftliche Bedeutung der betreffenden Bahnlinien mehr in den Vordergrund gestellt und hoffen hiermit den Wünschen unserer Leser entgegenzukommen.

Da wir aus Erfahrung wissen, dass uns die gewünschten Notizen zu sehr verschiedenen Zeiten zugehen, so werden wir — um die betreffenden Mittheilungen noch vollkommen frisch unseren Lesern mittheilen zu können, solche, so wie sie eingehen in unserer Zeitung zum Abdruck bringen und behalten uns nur vor, eine kurze Uebersicht über die sämmtlichen im Bau begriffenen Linien später zu geben.

1. Oldenburgische Staats-Eisenbahn-Bauten.

Im Bau begriffen ist nur die Linie von Oldenburg nach Leer. Der Bau wurde angeordnet für die Oldenburger Strecke durch Patent vom 5. März 1867, für die Preuss. Strecke durch Kgl. Erlass vom 12. Juli 1867.

Die $7{,}_{26}$ Meilen = $53{,}_{9}$ Kilometer lange Bahn wird eingleisig ausgeführt; nur das Terrain wird für 2 Gleise erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 1 812 500 Thlr., pro Meile auf 250 000 Thlr. veranschlagt worden.

Die Bahn ist im October 1867 in Angriff genommen und soll zum Theil im Sommer 1868, die ganze Bahn im Mittelsommer 1869 fertiggestellt sein.

Die Acquisition des Terrains ist eingeleitet, für einen kleinen Theil bereits geschehen und der Angriff überall gestattet.

Die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr

ergiebt sich daraus, dass dieselbe sowohl die kürzeste Eisenbahnlinie von Ostfriesland nach Bremen, Hannover und Berlin, als auch (nach Fertigstellung der Paris-Hamburger Bahn) von Amsterdam nach Bremen und Hamburg darstellt, während sie vom Gesichtspuncte der Küstenvertheidigung auch strategische Wichtigkeit hat. —

Weniger bedeutend wird sich der Local-Verkehr für die Bahn gestalten. Denn die Bodenproduction ist gering; nur Holz im sogenannten Ammerlande. Der Verkehr mit Vieh von Ostfriesland in östlicher Richtung wird zwar auf die Bahn kommen, ist hier aber nur Durchgangs-Verkehr. Dazu findet sich nur ein nennenswerthes industrielles Etablissement, die auf Torfbetrieb eingerichtete Eisenhütte zu Augustfehn an der Bahn.

Die wichtigsten Stationsorte, welche an der Bahn liegen und deren Entfernungen von Oldenburg in Meilen angegeben werden, sind: 1) Oldenburg 2) Bloh $0_{,81}$; 3) Zwischenahn $2_{,08}$; 4) Ocholt $3_{,02}$; 5) Apen $3_{,94}$; 6) Augustfehn $4_{,32}$; 7) Detern $5_{,22}$; 8) Stickhausen, 9) Nortmoor $6_{,00}$; 10) Leer $7_{,26}$.

Nur die niedrige Lage des von der Bahn im Gebiete der Ems überschrittenen Terrains bereitet durch die häufigen und anhaltenden Inundationen meilenlanger Strecken bei dem Bau nicht unerhebliche Schwierigkeiten.

Den Bau leitet der Königl. Preussische Eisenbahnbetriebs-Director Herr E. Buresch, z Z. Baudirector der Oldenburgschen Staats-Eisenbahnen und wird der Bau in 5 Bausectionen ausgeführt.

2. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur Vereinigung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Linie bei Station Cöthen wird der Bau einer Verbindungsbahn (zur Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Strecke Dessau-Cöthen gehörig) am 1. April d. J. begonnen und voraussichtlich zum 1. November d. J. vollendet.

Der Bau der zu verlegenden Bahnstrecke, welche unter der Magdeburg-Leipziger Bahn, 200 Ruthen von deren Bahnhofe zu Cöthen entfernt, hindurchzuführen ist, wird von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft und auf deren alleinige Kosten, der Bau des neuen Bahnhofes dagegen auf gemeinschaftliche Kosten mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn ausgeführt.

Die Concession zum Bau der zu verlegenden Linie ist Seitens Anhalts durch Höchste Resolution vom 30. April 1866 ertheilt worden.

Die Bahnlänge der zu verlegenden Linie beträgt $0_{,28}$ Meile = $2_{,11}$ Kilom. und wird für zwei Gleise ausgeführt.

Das Baucapital für dieselbe ist auf 130 000 Thlr. angenommen, beträgt mithin pro Meile 464 285 Thlr. Das Bau-Capital für den auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführten Bahnhof hoffen wir demnächst angeben zu können.

Das Terrain ist bereits zum grossen Theil im Wege des Vergleichs erworben, für die noch verbliebenen Grundstücke ist Expropriation beantragt.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte und Bau.

* Leipzig-Dresden. (Bau der Borsdorf-Meissner Bahn nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1867.) Am 28. October 1867 ist die Strecke der Borsdorf-Meissner Bahn, Grimma-Leisnig, 3 Meilen, dem Verkehr übergeben worden, nachdem bereits am 14. Mai 1866 die Strecke Borsdorf-Grimma in Betrieb gesetzt war. Die Eröffnung des Betriebes auf dieser Strecke konnte, der bedeutenden Brückenbauten halber, sowie auch, weil die Herstellung der Bahn auf dem Tracte zwischen Traguitz und dem Bahnhofe Leissnig äusserst schwierig und aufhältlich war, nicht früher stattfinden.

In Folge des im vorigen Jahre frühzeitig eingetretenen Winters, welcher die Fertigstellung der Betriebs-Anlagen auf dem Bahnhofe an der Bahnkreuzung bei Döbeln unterbrach, wurde die Bahnverwaltung gehindert, die im Bau völlig vollendete Bahnstrecke Leisnig-Döbeln noch im Jahre 1867 dem Betriebe zu übergeben. Dies wird nun erst im Laufe dieses Jahres stattfinden können und zwar, sobald der Eintritt günstiger Witterung zulässt, die noch erforderlichen Betriebs-Anlagen auf gedachtem Bahnhofe zu vollenden, was aber selbst im günstigsten Falle vor Mitte April d. J. nicht zu erwarten steht.

Auf der Strecke Döbeln-Meissen ist das zum Bau der Bahn erforderliche Land im Laufe des verflossenen Jahres vollständig abgetreten und in Folge dessen der Bahnbau auf allen Puncten kräftig begonnen worden.

War schon der Bahnbau auf der Strecke Grimma-Leisnig-Döbeln in Folge der sehr bedeutenden Brückenbauten über die Mulde bei Kössern, Röda, Leisnig und Schweta, durch den Bau der Viaducte bei Kötteritzsch und Leisnig, durch Herstellung grösserer Ufermauern und umfängliche Erdarbeiten und Felsensprengungen, mit Schwierigkeiten aller Art und Aufenthalt verbunden, so steht die Strecke Döbeln-Meissen der ersteren hierin in keiner Weise nach. Denn wenn auch auf der ebengedachten Strecke mit Ausnahme der Elbbrücke bei Meissen keine so grossen Brückenbauten wie zwischen Grimma und Döbeln vorkommen, so sind doch auf der Strecke Döbeln-Meissen die Brücken wie auch die sonstigen Kunstbauten zahlreicher, die aufzuführenden Dämme höher, die Einschnitte tiefer und die Felsensprengungen massenhafter. Demungeachtet sind in Folge energischer Führung des Baues die Arbeiten im vorigen Jahre so weit vorgeschritten, dass, wenn nicht ganz besondere unvorherzusehende Hindernisse eintreten, der Bau der Bahn noch vor Eintritt des nächsten Winters vollendet und dieselbe vor Ablauf dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden soll.

Zu dieser Hoffnung berechtigt der Umstand, dass das grösste und wichtigste Bauwerk der neuen Bahn, die Elbbrücke bei Meissen, bis zur Auflage des eisernen Oberbaues, womit im Laufe des Sommers vorgegangen werden soll, vollendet ist. Die rechtzeitige Lieferung dieses Oberbaues ist contractlich gesichert. Hoher Wasserstand der Elbe kann der Vollendung der Brücke nicht mehr hinderlich sein. Auch der Bau der 7 Brücken über die Freiberger Mulde zwischen Döbeln und Nossen kann nicht mehr durch hohe Wasserstände verzögert werden, da sämmtliche Pfeiler schon jetzt über den höchsten Wasserstand des Flusses herausgemauert sind. Die rechtzeitige Lieferung der Gitterträger, womit ein Theil dieser Brücken versehen werden soll, ist ebenfalls contractlich gesichert Ebenso sind die Schwierigkeiten beseitigt, die sich der Gründung einzelner Brücken im Triebischthale entgegenstellten.

Für den Oberbau auf der Strecke zwischen Döbeln und Meissen sind die Schienen und Schwellen, sowie das sonstige Material contrahirt und wird die Lieferung derselben schon in den nächsten Monaten erfolgen.

Bis zum Schlusse vorigen Jahres waren von der $12_{,75}$ Meilen langen Bahn Borsdorf-Meissen $8_{,7}$ Meilen Planie fertig, $7_{,33}$ Meilen im Oberbau vollendet und $5_{,5}$ Meilen in Betrieb gesetzt.

Was die Hochbauten anlangt, so sind die Bahnhofsgebäude in Grimma, sowie die Bahnwärterhäuser auf der Strecke Borsdorf-Döbeln mit wenig Ausnahmen vollendet, auf dem Bahnhofe Leisnig ist der Bau des Stationsgebäudes in Angriff genommen, während der Güterschuppen und das Wirthschaftsgebäude bereits in Benutzung sind. Auf dem Bahnhofe bei Döbeln ist der Güterschuppen und das Maschinenstationsgebäude ebenfalls vollendet, für den Personenverkehr wird dort die Herstellung provisorischer Einrichtungen beabsichtigt.

Die Hochbauten auf den Bahnhöfen in Rosswein und Nossen werden baldmöglichst in Angriff genommen werden.

Die Betriebsmittel für die neue Bahn an Maschinen und Wagen sind zum Theil schon im Jahre 1866 beschafft und im vergangenen Jahre noch vermehrt worden. Das Fehlende wird im Laufe dieses Jahres ergänzt und ist namentlich die weitere Lieferung von 10 Locomotiven pro Monat September und October d. J. mit der Maschinenfabrik in Esslingen abgeschlossen.

Die vorsorgliche Bestellung der Betriebsmittel für die neue Bahn hat bei dem so ungewöhnlich grossartig eingetretenen Getreidetransport sehr gute Dienste geleistet, indem 7 Locomotiven und 90 Wagen der Borsdorf-Meissner Bahn sofort auf die alte Bahn übernommen wurden, deren Ersatz an Erstere im laufenden Jahre vorbereitet ist.

Für den Bau der Borsdorf-Meissner Bahn sind von Beginn desselben bis zum Schluss des Jahres 1867 im Ganzen rund 3 859 188 Thlr. verausgabt worden.

Köln-Mindener Eisenbahn. Am 4. März begannen (nach dem

„St.-Anz.") in der Nähe der Stadt Münster die Bauten der Venlo-Hamburger Eisenbahn resp. der Zweigbahn Essen-Münster.

Rheinische Eisenbahn. Coblenz, 3. März. Mit dem Bau der Rechtsrheinischen Bahn ist nunmehr begonnen worden. Seit einigen Tagen hat man mit dem Abbruche des der Rheinfronte zugekehrten Gasthofes „Zum weissen Ross", welches in die Bahnlinie fällt, die ersten Arbeiten in Angriff genommen. (Pr. St.-Anz.)

Nordwestböhmisches Bahnnetz. Wien, 2. März. In den letzten Tagen des Monats Februar sind die Verhandlungen zwischen dem Handelsministerium und dem aus der Oesterreichischen Creditanstalt im Vereine mit den Bau-Unternehmern Gebrüder Klein gebildeten Consortium in Betreff der Concessionirung und des Baues des Nordwesthöhmischen Bahnnetzes zu einem vorläufigen Abschlusse gelangt. Das genannte Consortium übernimmt die Verpflichtung: a) eine Locomotiv-Eisenbahn von Prag (Smichow) im Anschlusse an die Böhmische Westbahn und die Kaiser-Franz-Josephsbahn über Saaz und Kommotau bis zur Königl. Sächsischen Grenze zum Behufe eines Anschlusses an die Chemnitz-Annaberger Bahn; b) eine Verbindung der Linie von Saaz und von Kommotau über Karlsbad nach Eger und Franzensbad; c) nach Vollendung aller in den beiden ersten Puncten bezeichneten Linien auf Verlangen der Staatsverwaltung auch eine Flügelbahn nach Rakonitz, bezw. in das dortige Kohlenrevier herzustellen. Die Concessionswerber verpflichten sich, den Bau der Strecke Kommotau-Sächsische Grenze binnen zwei Monaten, jenen der Strecke Karlsbad-Eger und Franzensbad binnen sechs Monaten nach Verleihung der Concession zu beginnen und die Strecke Karlsbad-Eger und Franzensbad binnen zwei Jahren, die Strecke Prag-Sächsische Grenze binnen dritthalb Jahren, dann die Verbindung von Saaz und Kommotau und Karlsbad binnen drei Jahren vom Tage der Verleihung der Concession an herzustellen und die fertigen Strecken dem Verkehr zu übergeben. Für den Fall, als in Betreff der Verbindungsstrecke von der Königl. Sächsischen Grenze bis zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberg-Bahn der Staatsvertrag mit der Königl. Sächsischen Regierung binnen sechs Monaten nach Verleihung der Concession zu Stande kommen sollte, übernehmen die Concessionswerber auch die Verpflichtung, diese Verbindungsstrecke binnen zwei Jahren und sechs Monaten nach Verleihung der Concession herzustellen und dem Verkehre zu übergeben. Sollte jedoch der Staatsvertrag nicht in der angedeuteten Frist zum Abschlusse gelangen, so verpflichten sich die Concessionswerber, den Bau der Strecke von der Grenze bis zum Anschlusspuncte binnen sechs Monaten vom Tage des Abschlusses des Staatsvertrages zu beginnen und binnen weiteren achtzehn Monaten zu vollenden. Die Flügelbahn nach Rakonitz soll in dem Falle, als die Staatsverwaltung die Aufforderung zum Baue derselben noch vor Vollendung des Hauptnetzes erlassen sollte, spätestens binnen zwei Jahren nach Vollendung der übrigen concessionirten Linien, in dem Falle aber, wenn die Staatsverwaltung die Aufforderung zum Baue dieser Flügelbahn erst nach Vollendung des Hauptnetzes erlassen sollte, spätestens binnen zwei Jahren vom Tage der erfolgten Aufforderung an hergestellt und dem Betriebe übergeben werden. Das Nominal-Anlage-Capital ist für das ganze Netz auf 40 Millionen Gulden, und zwar für die Section Prag-Sächsische Grenze auf 24 Millionen Gulden, für die Section Karlsbad-Eger und Franzensbad auf 7 Millionen Gulden und für die Section von Saaz und Kommotau nach Karlsbad auf 9 Millionen Gulden festgesetzt. Von dem Anlage-Capitale soll die Hälfte in Actien, die Hälfte in Obligationen emittirt werden. Für die zu emittirenden Prioritäts-Obligationen wird die vom Staate zu leistende Garantie einer 5procentigen Verzinsung und einer Tilgungsquote von $^4/_{10}$ Procent, beide in Silber, bis zum Ablaufe des 54. Jahres der Concessionsdauer, dann für die Actien die Garantie einer 5procentigen Verzinsung in Silber bis zum Ablaufe des 15. Jahres vom Tage der Eröffnung der Strecke vn Prag bis zur Sächsischen Grenze in Anspruch genommen, welche Garantie für jede der drei Sectionen: 1) Prag-Sächsische Grenze, 2) Karlsbad-Eger und Franzensbad, dann 3) von Saaz und Kommotau nach Karlsbad, abgesondert mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf jeder derselben in Wirksamkeit zu treten hätte. Für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen sind die Concessionswerber bereit, eine Caution bis zur Höhe von vier Millionen Gulden in Effecten auf Verlangen der Staatsverwaltung zu leisten.

Bekanntlich hat auch die Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft sich zum Bau der Böhmischen Nordwestbahn bereit erklärt und dem Vernehmen nach dieserhalb dem Oesterr. Handelsministerium neue Offerten gemacht.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die Concessionäre dieser Bahn haben das Project der Strecke von Teschen bis an die Ungarische Grenze dem Handelsministerium zur Prüfung und Einleitung der politischen Begehung vorgelegt. Die Länge der erwähnten Strecke beträgt nach dem Projecte $4_{,264}$ Meilen.

Uebereinkommen über den Eisenbahn-Anschlusspunct bei Woloczyska. Unterm 20. August 1867 wurde durch eine in Lemberg zusammengetretene internationale Commission der Anschluss der projectirten Russischen und Galizischen Eisenbahnen dahin festgesetzt, dass die beiden Eisenbahnlinien sich auf dem linken Ufer des Zbrucz südlich bei Woloczyska vereinigen sollen. Der Oesterr. Bahnhof wird südlich des die Landesgrenze bildenden Teiches in der Ebene angelegt werden. Die Ratification des am 20. August abgeschlossenen Uebereinkommens hat am 1. Februar d. J. stattgefunden. Die Galizische Carl Ludwig-Bahn ist vom K. K. Handelsministerium aufgefordert worden, für die Bahnstrecke Tarnopol-Woloczyska die nöthigen Tracestudien zu machen und sobald als möglich das ausgearbeitete Project vorzulegen.

Eisenbahn-Betrieb.

t. — **Eintheilung der Dienstbefehle.** Beim Eisenbahnbetrieb pflegen bekanntlich die im Lauf der Jahre erlassenen dienstlichen Vorschriften oder Dienstbefehle sich dermaassen anzuhäufen, dass es für die Eisenbahnbeamten ausserordentlich schwierig wird, eine genügende Uebersicht darüber zu behalten. Um nun diese Uebersicht wenigstens thunlichst zu erleichtern, ist kürzlich bei der Altona-Kieler Bahn die Einrichtung getroffen, dass die sämmtlichen Dienstbefehle (oder „Circulairs", wie sie daselbst genannt werden), soweit dieselben überhaupt noch in Kraft bestehen, nach folgenden Abtheilungen classificirt werden:

A. Allgemeine Vorschriften.
B. Bahnunterhaltung und Wärterdienst.
E. Expedition von Personen und Gepäck.
G. Güter- und Vieh-Expedition.
L. Locomotivdienst.
P. Packmeister-Dienst.
R. Rechnungs- und Buchführung, Zahlungswesen, Materialverwaltung.
S. Stations- und Telegraphendienst.
T. Tarifwesen für den Güterverkehr.
V. Verladung von Gütern und Vieh.
Z. Zugführer-, Zugschlosser- und Schaffner-Dienst.

Für jede dieser Abtheilungen ist ein besonderes Verzeichniss mit kurzer Angabe des Inhalts, der Nummer und des Datums jedes einzelnen Dienstbefehls aufgestellt. Wenn ein Dienstbefehl gleichzeitig mehreren Abtheilungen angehört, z. B. Vorschriften sowohl in Bezug auf den Stationsdienst wie auf den Zugführer-Dienst enthält, so wird derselbe in die beiden entsprechenden Verzeichnisse aufgenommen.

Die bis zum Schluss des Jahres 1867 erlassenen Circulairs der Altona-Kieler Bahn (Dienstbefehle) sind, soweit dieselben überhaupt noch Gültigkeit haben, in einem Buche zusammengestellt und ebenfalls in der oben angegebenen Weise classificirt. Jeder Angestellte der Altona-Kieler Bahn (mit Ausnahme der Bahnwärter, Weichenwärter, Packer, Schreiber und Expeditionsgehülfen) erhält dieses Buch und im Uebrigen vom 1. Januar d. J. an alle diejenigen Dienstbefehle, die ihn überhaupt angehen, sowie die betreffenden Verzeichnisse zugestellt. Er hat dann die neuen Dienstbefehle sogleich nach deren Empfang in jene Verzeichnisse einzutragen, um stets eine Uebersicht über die für die einzelnen Dienstzweige erlassenen Vorschriften, so weit dieselben ihn überhaupt angehen, zu behalten. Die Bahnwärter, Weichenwärter, Packer, Schreiber und Expeditionsgehülfen erhalten nur ausnahmsweise einzelne Dienstbefehle von allgemeiner Bedeutung, im Uebrigen werden dieselben durch ihre nächsten Vorgesetzten mit dem Inhalt der verhältnissmässig geringen Zahl von Dienstbefehlen, die sie überhaupt angehen, bekannt gemacht.

Die übrigen Angestellten haben selbst zu controliren, ob sie auch alle Dienstbefehle, die sich auf ihre dienstliche Stellung beziehen, wirklich erhalten haben, und zwar wird ihnen diese Controle dadurch erleichtert, dass die Dienstbefehle (Circulairs) für jede der oben genannten Abtheilungen besonders, in fortlaufender Reihe numerirt werden, also, wenn sich dieselben gleichzeitig auf verschiedene Dienstzweige beziehen, auch entsprechend viel verschiedene Nummern erhalten, z. B. „**S. No. 51, Z. No. 65**", wenn es das 51. Circulair für den Stationsdienst, das 65. für den Zugführerdienst ist. Die neueren Circulairs (d. h. die nach dem 1. Januar d. J. erlassenen) erhalten ausser dieser Nummer und Bezeichnung der Abtheilung auch noch eine Ueberschrift, worin der in die Verzeichnisse einzutragende Inhalt des Circulairs kurz angegeben ist. Ausgenommen von diesen Vorschriften sind jedoch alle diejenigen Circulairs, die nur Vorschriften von vorübergehender Bedeutung, z. B. Anordnungen in Betreff einzelner Extrazüge, enthalten; dieselben bekommen also weder eine Nummer noch eine Ueberschrift und unterscheiden sich dadurch schon von den Circulairs von dauernder Bedeutung.

Die Bahningenieurs, Maschinenmeister und Bahnhofs-Vorstände der Altona-Kieler Bahn sind instruirt, darauf zu achten, dass die obigen Vorschriften von ihren Untergebenen richtig verstanden und befolgt werden.

***Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie über das Jahr 1867 für die am 20. März abzuhaltende vierunddreissigste Generalversammlung der Actionäre hebt gleich im Eingange hervor, dass der Verkehr auf der Bahn im verflossenen Jahre eine so bedeutende Höhe erreicht und so günstige Ergebnisse geliefert hat, wie in keinem der früheren Jahre. Dieses erfreuliche Resultat ist haupt-

sächlich durch den in grossartiger Weise erfolgten Getreideexport aus Ungarn herbeigeführt worden, der seine Richtung zum Theil über die Leipzig-Dresdner Eisenbahn nahm, doch ist auch der übrige Verkehr trotz der Nachwirkungen der Kriegsereignisse im Jahre 1866 nicht hinter dem der früheren Jahre zurückgeblieben. Was den Betrieb der Bahn betrifft, so ist am 28. October 1867 die Strecke der Borsdorf-Meissner Bahn: Grimma-Leisnig (3 Meilen), dem Verkehre übergeben worden. Die Gesammteinnahme der Leipzig-Dresdner Bahn einschliesslich der auf der Magdeburg-Leipziger Verbindungsbahn, der Meissner und der Borsdorf-Leisniger Bahnstrecke hat im Jahre 1867 2 769 363 Thlr. 16 Ngr. 9 Pf. ergeben; hiervon kommen 68 000 Thlr. auf die Magdeburg-Leipziger Verbindungsbahn und 2 701 363 Thlr. 16 Ngr. 9 Pf. auf die Leipzig-Dresdner Bahn einschliesslich der Meissner und der Borsdorf-Leisniger Bahnstrecke. Die letztere Summe besteht aus 878 311 Thlr. 3 Pf. Einnahme vom Personenverkehr (52 637 Thlr. 26 Ngr. mehr als 1866) und aus 1 823 052 Thlrn. 16 Ngr. 6 Pf. Einnahme vom Güterverkehr (425 513 Thlr. 22 Ngr. 3 Pf. mehr als 1866); 1 343 532 Thlr. 21 Ngr. von der Einnahme im Güterverkehr kommen auf den directen Verkehr mit anderen Bahnen und für extraord. Einnahmen, während 479 519 Thlr. 25 Ngr. 5 Pf. auf den Local-Güterverkehr fallen. Zwischen den Stationen der Leipzig-Dresdner Bahn alter und neuer Strecke sind 1 516 774 Personen (350 122 mehr als 1866) und 205 150 238 Meilencentner befördert worden. Die Transportmittel bestanden im Jahre 1867 aus 62 Stück Locomotiven mit 62 Tendern, aus 157 Personenwagen auf 390 Achsen mit 6596 Plätzen und aus 1332 Güterwagen mit 2957 Achsen zur Ladung von 204 530 Ctrn. Gegen früher hat sich die Zahl der Plätze in den Personenwagen um 308, die Ladefähigkeit der Güterwagen um 28 190 Ctr. erhöht. Die Kosten der Bahnunterhaltung haben 313 637 Thlr. 10 Ngr. 5 Pf. betragen. Für Locomotivenheizung wurden verausgabt 97 585 Thlr. 12 Ngr. 7 Pf., in Folge des vermehrten Verkehrs (10 485 Thlr. 25 Ngr. 7 Pf. mehr als 1866); verbraucht wurden 35 727 282 Pfd. Kohlen. Die Locomotivenreparatur erforderte 33 796 Thlr., die Zugkraft 205 376 Thlr. Für die Wagenreparatur wurden 81 439 Thlr. ausgegeben. Die Unterstützungscasse besitzt einen Vermögensbestand von 169 319 Thlrn. 6 Ngr. 3 Pf. An 25 Invaliden, 136 Wittwen und Waisen wurden 11 114 Thaler 21 Ngr. 7 Pf. gezahlt. Der Etat der festen Besoldungen beträgt 199 803 Thlr.

= **Rheinischer Eisenbahn-Verband.** (Frequenz und Einnahme im Jahre 1867.) Wir sind in der Lage, in den nachstehenden statistischen Notizen eine Vergleichung der Frequenz beim Personen- und Güterverkehr, sowie der Einnahmen aus dem Jahre 1867 mit 1866 zu geben.

Frequenz beim Personentransport.

Jahr.	Schnellzugsbillete		Billete zu gewöhnl. Zügen			Retourbillete Schnellzug		Retourbillete Gewöhnl. Zug			Summa	Reise-Gepäck
	I.	II.	I.	II.	III.	I.	II.	I.	II.	III.		Ctr.
1867	4972	16104	329	3858	9784	403	2917	1	106	1003	39477	14394,5
1866	2527½	11303½	137	1590	5706	254	1838	—	—	119	23475	8857,1
1867 +	2444½	4800½	192	2268	4078	149	1079	1	106	884	16002	5537,4

Beförderte Güter-Quantitäten.

Jahr	Eilgut	I. Classe	II. Classe	Wagenladungsgüter Ermässigte Classe	Wagenladungsgüter Steinkohlen und Cokes.	Summa
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1867	36343,7	115468,5	170953,3	739805,6	132483,5	1195054,6
1866	27803,5	98367,8	141758,3	756844,2	204260,2	1229034
1867	+8540,2	+17100,7	+29195	—17038,6	—71776,7	—33979,4

Einnahme in Thalern.

Jahr	Personenverkehr	Gepäckverkehr	Pferdetransport	Güterverkehr	Summa	Nachnahme
1867	206320	24415	3037	331212	564985	208733
1866	135243	16666	75	329068	481054	169595
1867	+ 71076	7748	2961	2144	83930	39137

Der bedeutende Ausfall in der Beförderung von Steinkohlen und Cokes beruht darauf, dass die ermässigten Tarifsätze vom 20. Februar bis 24. August v. J. aufgehoben waren und in Folge dessen während dieser Zeit nur geringe Quantitäten Kohlen zur Beförderung kamen; die dennoch erzielte Mehreinnahme geht aus der erhöhten Frequenz im Personen- und Gepäckverkehr hervor.

***Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht a) im Monat Decbr. 1867.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	70,5	211534	3659728	92195	294396	386591
östl. Staatsb.	26,5	124393	3807748	46066	225697	271763
Privatbahnen	13,7	48090	959608	9333	28470	37803
Summa	110,7	384017	8427084	147594	548563	696157
im Decbr. 1866	109,7	387815	8780217	145982	569601	715583
daher 1867	+1,0	—3798	—353133	+1612	—21038	+19426
b) im Jahre 1867:						
westl. Staatsb.	70,5	3077754	45706999	1341184	3652131	4993315
östl. Staatsb.	26,5	1780783	27019807	666711	1909895	2576606
Privatbahnen	13,7	653079	9366877	135458	318878	454336
Summa	110,7	5511616	82093683	2143353	5880904	8024257
Sa. v. Jahre 1866	109,7	3924711	66221416	1434668	4671921	6106589
daher 1867 mehr	1,0	1586905	15872267	708685	1208983	1917668

Die Hamburger Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft hat in 1867 einen Ueberschuss von 11 813 Thlr. 18 Sgr. 3 Pf., oder 29 533 Mrk. 10 Schill. Court. erzielt. Der Verwaltungsrath schlug der General-Versammlung in Uebereinstimmung mit den Revisoren vor, denselben zu Abschreibungen zu verwenden, darunter 16 009 Mrk. 12 Schill. auf Bahnbau-Conto, wonach noch ein kleiner unvertheilbarer Rest von 1712 Mrk. 1½ Schill. übrig bleibe, der auf die nächste Jahresrechnung übertragen werden solle. Die General-Versammlung genehmigte diesen Antrag. (Nat.-Ztg.)

***Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Für den Transport der Ausstellungs-Gegenstände, welche

I) zu der von dem Breslauer landwirthschaftlichen Vereine für die Zeit vom 30. April bis 3. Mai cr. angesetzten Ausstellung von land-, forst- und hauswirthschaftlichen Maschinen und Geräthen nach Breslau,

II) für die von dem landwirthschaftlichen Central-Verein für den Netzedistrict und dem landwirthschaftlichen Haupt-Verein für den Regierungsbezirk Posen für die Zeit vom 19. Mai bis 19. Juni cr. in Aussicht genommene provinziale landwirthschaftliche und gewerbliche Ausstellung nach Bromberg

gesandt werden, finden nachstehende Erleichterungen statt:

1) Die Beförderung erfolgt für den Hintransport ohne Ausnahme zu dem vollen tarifmässigen Frachtsatz.
2) Der Rücktransport der unverkauft gebliebenen Gegenstände erfolgt dagegen auf derselben Route frachtfrei, wenn:
   a) dem anzustellenden Frachtbriefe der Original-Frachtbrief über den Hintransport beigefügt und
   b) auf dem Frachtbriefe (zu I von der Ausstellungs- und Markt-Commission, zu II von dem Ober-Güter-Verwalter der Kgl. Ostbahn Herrn Perrin resp. Maschinenmeister Hrn. Hagen) bescheinigt ist, dass die Gegenstände auf der Ausstellung gewesen und unverkauft geblieben sind.
3) Diese Transport-Erleichterungen finden nur bis 3 Wochen nach dem Schlusse der Ausstellung Anwendung.

* **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Der durch Bekanntmachung vom 28. November v. J. veröffentlichte Tarif über die Beförderung der Extrazüge Fürstlicher Herrschaften oder einzelner Personen nebst Begleitung (vgl. vor. Jahrg. No. 50 S. 695) ist laut officieller Bekanntmachung vom 2. d. M. ad Nr. 1 wie folgt abgeändert:

1) der Preis eines Extrazuges beträgt:
   für die Locomotive . . . . 3 Thlr. — Sgr.
   für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personen- oder Salonwagens . . . 1 „ — „
   für jede Achse eines auf Verlangen oder auch den bahnpolizeilichen Bestimmungen zufolge gestellten anderen Wagens — „ 15 „
   in minimo aber 10 Thlr. pro Meile mit einem Minimalsatze von 30 Thlrn. für kurze Strecken bis zu 3 Meilen.

* **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.** Auf derselben wird seit 28. Februar d. J. Natroncoaks (Braunkohlencoaks) nicht mehr zur Beförderung zugelassen. Siehe off. Bekm. S. 125.

Oesterr. Staatsbahn. (Directe Kartirung von Getreidesendungen nach Norddeutschland.) Seit 1. März d. J. werden von sämmtlichen Frachtenstationen der südöstlichen Staatsbahn Getreidesendungen nach Dresden, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremerhafen, Geestemünde, Bremen, Harburg, Magdeburg, Halle, Nordhausen und Arenshausen direct kartirt. Die neuen Tarife wurden als Nachträge zu den schon bestehenden directen Tarifen ausgegeben und finden bei Aufgabe von mindestens 100 Ctrn. für folgende Artikel Anwendung: Getreide, Hülsenfrüchte als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Bohnen (Fisolen), Linsen, Erbsen, Lupinen, Wicken, Mais, Buchweizen, Hirse, Canariensamen, Oelsamen, Leinsamen in Tonnen und Säcken, Mohnsamen, Hanfsamen, Rübsamen, Raps, Reps, Dotter, Sesamsaat (Ostindischer Oelsamen), Baumwollsamen und Spargelsamen.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem Regierungs- und Baurath Vogt zu Berlin ist die bisher commissarisch verwaltete Stelle eines technischen Mitgliedes der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nunmehr definitiv verliehen worden.

Oesterr. Eisenbahnen. Der Director der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Ministerialrath Adalbert Ritter v. Schmid ist (am 2. d. M.) verstorben, ebenso der Directions-Secretär der Südbahn Dr. Edmund Ludwig Schwarzer in Wien.

Ausland.

K. — **Secundäre Eisenbahnen in Frankreich.** Die Bedeutung der Vicinalbahnen und ihre Wichtigkeit für den Aufschwung des Nationalreichthums wird, allen Anzeichen zufolge, in Frankreich täglich mehr gewürdigt.

Nach den „Nouvelles Annales" bringen wir in Nachfolgendem eine Zusammenstellung der gegenwärtig in Vorbereitung begriffenen neuen Linien:

Die Departements de l'Eure und der Saône-et-Loire folgten zuerst dem Vorgange der Departements des Ober- und Unterrheins; aber während diese beiden letzteren ihre secundären Bahnen dem neuen Netz der Ost-Compagnie anschlossen, sind die kürzlich von den Generalräthen des Eure- und des Saône-et-Loire-Departements festgesetzten Linien localen Compagnien concedirt, welche sich gegen eine bestimmte Subvention verpflichten, eine billige Construction mit leichten Schienen, eine besondere Bahn und leichte Maschinen herzustellen; den Betrieb zu ermässigten Tarifen, mit einem gemischten Material und mit Personen- und Güterwagen zu führen, die für diesen besonderen Zweck gebaut sind. Im Eure-Departement ist die Linie von Pont-de-l'Arche nach Gisors, 51 Kilom. lang, mit Zweigbahn nach dem Hafen von Poses, im Bau begriffen. Die Subvention des Staates beträgt 250 000 Frcs., etwa 1/5 der sämmtlichen Kosten.

In Saône-et-Loire sind zwei Linien concedirt: die eine, 69 Kilom. lang, geht von Macon nach Paray-le-Monial; die zweite (No. 23), 54 Kilom. lang, von Chalon (an der Saône) nach Lons-le-Saulnier und bis an die Grenzen des Jura. Die Staats-Subvention beläuft sich auf 2 Millionen für Saône-et-Loire und 200 000 fr. für den Jura, d. i. 1/5 der Gesammtkosten.

In der Normandie ist die Bahn von Pont-Audemer nach Glos-sur-Risle für gemeinnützlich durch Decret erklärt; dieselbe ist 16 Kilom. lang; die Staatssubvention beträgt 100 000 fr.

Für die Bahn von Colmar nach Munster, 18 K. lang, durch letztgenannte Stadt unternommen, hat der Staat eine Unterstützung von 1 Million, etwa 1/3 der Gesammtkosten, zugestanden. Projectirt ist eine Bahn von Compiegne nach Soissons, die etwa 23 480 fr. pro Kilom. kosten wird.

Im Departement de l'Ain sollen folgende Bahnen gebaut werden:* von Bourg nach der Grenze des Departements Saône-et-Loire; von Belley nach einem noch festzulegenden Puncte der Eisenbahn von Lyon nach Genf, von Villebois nach Ambérieu; von Gex nach Genf; von den Ufern der Saône nach Pont-d'Ain; und von Bourg nach Lacluse. Von diesen Linien werden zunächst ins Auge gefasst: 1) die Linie von Bourg nach Lacluse. Sie zweigt ein wenig oberhalb des Bahnhofes Bourg von der Linie von la Dombes ab, kreuzt mittelst Viaducts die Strasse von Genf und läuft über Treconnas, Ceyzériat, Villereversure, Hautecour, Romanèche, Bolozon und Nourieux nach Lacluse, an den Ufern des Sees von Nantua. Die eben genannten Orte werden Eisenbahn-Stationen. Die Steigungen dieser Linie liegen zwischen $0^{m},_{01}$ und $0^{m},_{25}$. Die Curvenhalbmesser betragen 300 bis 1000 Meter. Es sind 5 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 4350 Meter auszuführen, ferner 35 Niveau-Uebergänge, 9 Wegebrücken, 11 Brückthore, 35 Aquaducte, 11 Brücken und ein grosser Viaduct über den Fluss Ain. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 8 812 751 fr. 2) Die Linie von la Haute-Bresse. Sie zweigt von der Linie von Nantua ab, umkreist die Stadt Bourg und wendet sich dann in das Thal und auf das rechte Ufer der Beyssouze, nach Trivier-de-Courtes über Greffets, Attignat, Cras, Montrevel, Jayat, Saint-Julien und Mantenay. Diese Stationen liegen durchweg nahe bei einander. Die Trace bildet eine gleichmässige Steigung von im Mittel $0^{m},_{008}$. Auftrag und Abtrag sind gering, Kunstbauten zahlreich, aber von geringer Bedeutung. Die Kosten werden auf 4 067 000 fr. angeschlagen. 3) Linie von Villebois nach Ambérieu. Diese Linie geht von Villebois aus und vereinigt sich mit der Bahn von Lyon nach Genf bei dem Orte Saint-Denis-le-Chosson. Stationen sind: Villebois, Le Sault, Saint-Sorlin und Lagnieu.

Ausserdem wird noch eine grössere Zahl secundärer Bahnen projectirt. Die Generalräthe des Ain, der Ardennen, von Calvados, Pas-de-Calais und der Seine-Inferieure haben um die Concession solcher Bahnen und um Staatsunterstützung nachgesucht. 22 andere Departements haben die Herstellung verschiedener Linien votirt und die Unterstützung derselben aus Departementalfonds im Principe gutgeheissen. 18 Departements haben die Präfecten zur Vornahme von Vorarbeiten für bestimmte Linien ermächtigt, während 6 andere Departements den Präfecten die Sorge für die Auswahl der Linie überlassen haben. Endlich haben zwar 36 Departements einen Entschluss noch nicht gefasst und die Prüfung der Eisenbahnfrage vertagt; trotzdem ist es unzweifelhaft, dass von nun an die Einführung billiger Eisenbahnen mit einem Geleise und ermässigten Tarifsätzen entschieden ist.

⊙ **Italien. Bologna-Pistoja. Gebirgsbahn über die Apenninen.** Die im Betriebe der „Oberitalienischen Eisenbahn" befindliche Linie Bologna-Pistoja enthält den Apenninen-Uebergang, welcher Ober- und Mittelitalien verhindet. —Dieselbe ist für Italien das, was für Deutschland die Brennerbahn, indem sie wie diese über einen Haupt-Gebirgsstock über die Apenninen führt. — Versuchen wir einen Vergleich der Italienischen Bahn mit der Brennerbahn anzustellen, welche gleiches technische Interesse hat und an Naturschönheiten den Tyroler Pass noch übertrifft.

Die gerade Entfernung zwischen Bologna und Pistoja beträgt ungefähr 60 Kilometer, während die Bahn auf verschiedenen Umwegen 98 Kilom. = $13,_{19}$ D. Ml. zurücklegen muss; jene von Innsbruck bis Botzen beträgt $122,_{7}$ Kilom. oder $16,_{53}$ Ml. Bologna liegt $45,_{95}$ Meter = $1048,_{09}$ Fuss über dem Meere, Pistoja $63,_{87}$ Mtr., = $1456,_{84}$ Fuss, der höchste Punct der Bahn: Station Prachia, $617,_{48}$ Mtr. = $14\,084,_{67}$ Fuss hoch, während Innsbruck 1831 F., Brennerstation: 4325' und Botzen 819' hoch liegt.

Von Bologna nach der Station Prachia sind $571,_{53}$ Mtr. = $13\,036,_{58}$' zu ersteigen, von derselben nach Pistoja wieder $553,_{61}$ Mtr. = $12\,627,_{83}$' herabzusteigen, während die Steigung von Innsbruck auf den Brenner 2494 Fuss, die Neigung der Bahn von da nach Botzen 3506 Fuss beträgt. Es erstellt sich demnach eine Differenz von Bologna-Prachia mit Innsbruck-Brenner von $10\,542,_{58}$ Fuss und von Prachia bis Pistoja mit Brenner-Botzen von $9\,121,_{83}$ Fuss. — Während bei der Brennerbahn die höchste Steigung 1:40 beträgt, besteht als Maximum der Steigung auf dieser Bahn etwas mehr a 2%, nämlich 1:47.

Für die Kürze der Bahn und der dabei zu ersteigenden Höhe mag dieses Resultat ein glückliches genannt werden. — Das Minimum des Radius bei der grössten zu überwindenden Curve beträgt $314,_{3}$, während bei der Brennerbahn der kleinste Radius mit 900' Oestr. Ml. vorkommt.

Der Bau selbst zeigt die grossartigsten Brücken, Viaducte und sonstige Kunstbauten. Die Anzahl der Tunnels beträgt 45, bei der Brennerbahn ca. 28, demnach auf der Italienischen Gebirgsbahn eine bedeutendere Mehranzahl derselben.

Die Länge dieser 45 Tunnels beträgt 19 Kilometer = $2,_{56}$ Meilen = 433 390 Fuss, d. h. den fünften Theil der ganzen Bahnlänge.

Der Fluss Reno ist ähnlich wie die Etsch bei der Brennerbahn, 22 Mal hin und her zu überschreiten; während im Vergleiche mit der Brennerbahn Sill und Eisack, die vorgenommenen Correcturen mitgerechnet, nur 18 Mal zu überschreiten waren.

Die Bahn ist seit dem Jahre 1865 im Betriebe und nach dem Plane der Ingenieure Protsche, von Sieben und Petit gebaut worden.

Das Terrain, welches die Bahn durchschneidet, ist gleich reich an Naturschönheiten und historischen Erinnerungen, wie bei der Brennerbahn. Wie diese durch das Schloss Ambras, durch den Uebergang von Station Schellenberg nach Gossensass, durch die Franzensveste, Brixen, Clausen etc. geschichtliche Bedeutung und Naturschönheiten vereint, so hat jene die Stelle der Insel — gleich wo die Bahn hinter Bologna zuerst den Reno passirt — aufzuweisen, auf welcher Antonius Lepidus und Octavianus das zweite Triumvirat geschlossen haben; die zweite Station ist interessant durch die merkwürdigen modernen Troglodyten-Wohnungen, die hier in den Kalkfelsen ausgearbeitet sind. —

Die weite Fahrt zur Höhe ist besonders in den Frühlingsmonaten interessant, wo zahlreiche Wasserfälle und Gebirgsbäche der Landschaft einen sehr frischen Reiz verleihen, den sie in der Trockenheit und der Hitze des Sommers nicht mehr zu bieten vermag. Man hat auch Lawinen, fortgerissene Bäume und Felsen, sowie Alles, was den wilden Reiz einer Gebirgslandschaft ausmacht, nicht so grossartig, wie auf dem Brenner, aber auch nicht so beschwerlich und gefahrdrohend. —

K. — **Spanische Eisenbahnen.** Bereits im Jahre 1865 wurde in Madrid eine Commission niedergesetzt, deren Aufgabe ist, den Entwurf zu einem Generalplan für die Spanischen Eisenbahnen auszuarbeiten und diejenigen Linien zu bezeichnen, deren Herstellung zur Vervollständigung des ganzen Netzes als nothwendig zu erachten sind. Die Hauptgrundsätze, über welche man zunächst sich geeinigt hat, sind folgende: Verbindung von Madrid mit allen Provinzial-Hauptstädten, theils direct, theils durch Querlinien; Verbindung aller Centralpuncte der Production mit den Puncten des Consumes oder der Ausfuhr; geeignete Anschlüsse an das Netz der Nachbarländer; zweckmässige Verbindung der Hauptlinien unter sich zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den wichtigeren Orten, Herstellung von Querbahnen zur Erhöhung des Verkehrs der im Betriebe befindlichen. Oeconomische, technische, politische und militärische Rücksichten sollen dabei in Betracht gezogen werden.

(Revista de obras publicas.)

t. — **Anlage- und Betriebs-Kosten der Spanischen Eisenbahnen.** Im Jahre 1865 haben die Betriebskosten folgenden Procentsatz von der Brutto-Einnahme der Spanischen Eisenbahnen ausgemacht: Bei der Madrid, Saragossa und Alicante Bahn 64 Procent, bei der Palencia und la Corogne, der Leon und Gijon Bahn 93%, bei der Spanischen Nordbahn 45%, bei der Saragossa und Barcelona Bahn 49%, bei der Saragossa und Pampelona Bahn 67%, bei der Ciudad Real und Badajoz Bahn 110%, bei der Almansa, Valentia und Tarragona Bahn 74%, bei der Cordova und Malaga Bahn 129%, bei Tudela und Bilbao Bahn 56%, bei der Barcelona und Figuères Bahn

* Diese unter 3 aufgeführten Eisenbahnen sind noch nicht in der in 1867 erschienenen officiellen Uebersicht der Französischen Localbahnen erwähnt.

86 %, bei der Medina del Campo und Zamora Bahn 109 %, bei der Sevilla, Xeres und Cadiz Bahn 45 %, bei der Isabella II. Bahn (von Alar del Rey nach Santander) 78 %, bei der Cordova und Sevilla Bahn 63 %, bei der Taragona, Martorell und Barcelona Bahn 50 %, bei der Lerida, Reus und Tarragona Bahn 91 %, bei der Langréo Bahn 58 %, und bei der Barcelona und Sarria Bahn 69 %. Der niedrigste Procentsatz betrug also, und zwar bei 2 Bahnen, 45 %, während bei einer Bahn 49 und bei einer Bahn 50 % vorkamen, und 3 Bahnen bei ihrem Betrieb geradezu Schaden machten. Unter den 3 letzteren Bahnen befindet sich indessen die Bahn von Ciudad Real nach Badajoz, auf welcher der Verkehr im Jahre 1865 erst in der Entwickelung begriffen war, während später nach der Eröffnung einer Zweigbahn, die zum Belmez-Kohlenbecken führt, für diese Bahn die Verhältnisse sich weit günstiger gestaltet haben.

Die Anlagekosten der verschiedenen Spanischen Eisenbahnen beliefen sich bis zum Schluss des Jahres 1865 auf folgende Summen: für die Madrid, Saragossa und Alicante Bahn 14 438 632 £, für die Palencia und la Corogne, die Leon und Gijon Bahn 1 862 914 £, für die Spanische Nordbahn 11 889 973 £, für die Saragossa und Barcelona Bahn 4 503 782 £, für die Saragossa und Pampelona Bahn 2 796 284 £, für die Ciudad Real und Badajoz Bahn 3 019 563 £, für die Almansa, Valentia und Tarragona Bahn 3 316 158 £, für die Cordova und Malaga Bahn 2 393 351 £, für die Tudela und Bilbao Bahn 1 818 277 £, für die Barcelona und Figuères Bahn 1 973 559 £, für die Medina del Campo und Zamora Bahn 1 782 162 £, für die Sevilla, Xeres und Cadiz Bahn 5 110 432 £, für die Isabella II. Bahn 2 749 086 £, für die Cardova und Sevilla Bahn 1 278 947 £, für die Tarragona, Martorell und Barcelona Bahn 1 162 716 £, für die Lerida, Reus und Tarragona Bahn 1 161 455 £, für die Langréo Bahn 356 959 £, für die Barcelona und Sarria Bahn 134 222 £. Im Allgemeinen sind die Betriebs-Resultate der Spanischen Eisenbahnen bekanntlich sehr entmuthigend, da die Anlagekosten hoch sind und der Verkehr auf den meisten Bahnen nur schwach ist. (Nach dem Engineer).

*Dänemark. Seeländische Eisenbahnen. Kopenhagen, 29. Februar 1868. Unterm 24. v. M. wurde der Seeländ. E.-Gesellschaft (Själlandske Jernbaner) die Concession zur Anlage und zum Betriebe einer neuen Eisenbahnstrecke ertheilt, welche von einem näher zu bestimmenden Puncte der Bahn zwischen Kopenhagen und Korsör ausgehen und über die Städte Kjöge, Nestved und Vordingborg nach einem Puncte an der Südküste Seelands geführt werden soll. Von hier aus wird Dampfschifffahrt über den etwa eine Meile breiten Sund nach einem näher zu bestimmenden Puncte an der Nordküste der Insel Falster, von wo die Bahn nach der Stadt Nykjöbing fortgesetzt werden wird.

Die Länge der Bahn auf Seeland wird etwa 12 Meilen betragen und auf der Insel Falster werden etwa 3 Meilen Bahn gebaut. Das Detail und die Stationen dieser Anlage sind noch nicht definitiv bestimmt.

Die Terrainverhältnisse sind im Ganzen günstig; keine Tunnels oder grösseren Brückenbauten werden vorkommen; Maximum der Steigungen 1 : 200, und Minimum des Krümmungsradius auf freier Bahn 3000 Fuss. Die Bauarbeiten werden erst im Herbste in Angriff genommen, und es wird erwartet, dass die Bahn im Jahre 1871 dem Verkehre übergeben werden könne.

Russland. Den Concurrenten für den Ankauf der Nicolaibahn ist nun von der Regierung das von einer Commission ausgearbeitete Programm zugestellt worden. Danach würde der Verkauf der Moskau-Petersburger Staatsbahn auf 84 Jahre (bis 1952) erfolgen. Die Compagnie müsste vorzüglich Russen, namentlich in denjenigen Posten anstellen, welche den Verkehr mit dem Publicum bedingen. Die Ingenieure, der Director und noch gewisse andere Angestellte müssen vom Bautenminister bestätigt werden, welcher auch jederzeit die Entlassung schon angestellter Beamten fordern kann. Das Bahnmaterial muss derart vermehrt werden, dass es den höchsten Anforderungen des Handels im Laufe der Sommermonate entspreche. Ohne hier auf die Einzelheiten der in den ersten zwei Jahren erforderlichen Ausbesserungen und Anschaffungen einzugehen, sei nur gesagt, dass dieselben auf 14 Millionen Rubel veranschlagt sind. Das Material der Linie soll im Innern, namentlich bei der dem Staate gehörigen Alexandrow'schen Fabrik bestellt und nur dann vom Auslande bezogen werden, wenn die einheimische Waare um 25 Procent theurer als die ausländische kommt. Nur in den ersten zwei Jahren soll die zollfreie Einfuhr von Rails, Locomotiven, Waggons in einer vom Bautenminister zu bestimmenden Quantität gestattet sein, falls die Anschaffung in Russland unmöglich. Der Personentarif bleibt unverändert; der Waarentarif soll nicht erhöht, womöglich aber herabgesetzt werden, nach zwei Jahren soll dann ein neuer Tarif mit Consultirung der Petersburger und Moskauer Börsen eingeführt werden. Die jetzt bezüglich der Linie bestehenden Contracte bleiben aufrecht. Es wird der Bahn ein Truppen-Inspector attachirt. Wenn die Militärtransporte so bedeutend werden, dass sie dem übrigen Verkehr der Bahn Eintrag thun, kann die Compagnie eine Entschädigung nachsuchen. Bezüglich der Waarenversicherung, der Ueberführung auf andere Linien u. s. w., muss die Bahn Reglements aufstellen. Um der Compagnie keine Concurrenz zu machen, wird binnen 25 Jahren keine Parallelbahn concessionirt werden; sollten jedoch besondere politische oder wirthschaftliche Gründe eine solche nothwendig machen, so erhält bei gleichen Bedingungen die Compagnie vor allen Mitbewerbern den Vorzug. Kommt die Compagnie ihren Verpflichtungen nicht nach, so erhält sie nach drei Monaten eine Ermahnung; nach Ablauf des vierten Monats kann der Ministerrath die Confiscation der Linie beschliessen, worauf der Compagnie in 5procentigen Staatsobligationen al pari Ersatz für die gehabten Ausgaben geleistet wird. Nach 20 Jahren kann der Staat sein Rückkaufsrecht geltend machen. Die Gesellschaft bestimmt und der Finanzminister bestätigt den Betrag des Actiencapitals, den Werth der Actien. In dem aus 9 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe hat die Regierung ein Drittel der Stimmen, ebenso in der Generalversammlung der Actionäre; in der Generalversammlung verfügt überdies der Präsident über ein Drittel der sonach erübrigenden zwei Drittel Stimmen, so dass die Regierung und der Präsident über die Hälfte der Stimmen disponiren; 40 Actien geben 1 Stimme, 100 Actien 2 Stimmen und jede weitere 100 Actien je eine Stimme. Die Beschlüsse müssen in der ersten Generalversammlung mit einer Majorität von ³/₄ der Stimmen gefasst werden; wird diese Majorität nicht erzielt, so entscheidet in der nächsten Versammlung die einfache Majorität. Ausgaben von mehr als 100 000 Rubel können im Verwaltungsrathe nur mit Zustimmung sämmtlicher Regierungsvertreter votirt werden; fehlt diese, so ist die Entscheidung des Ministers einzuholen. — Der Correspondent der „National-Zeitung," welcher Vorstehendes mittheilt, glaubt kaum, dass je einer Privatbahn ein ähnliches Reglement zugemuthet wurde und sagt, dass bis jetzt weder die grande Société noch Herr Wynans Lust zeigten, auf dieser Grundlage die Nicolaibahn anzukaufen. Letzterer hat ein Gegenproject vorgelegt. Die etwaigen Concurrenten müssen ihre Angebote bis 8. d. M. erreichen. — Wie man uns mittheilt, hat eine Englische Gesellschaft die meiste Aussicht, die Nicolaibahn zu erhalten.

Dünaburg-Witebsker Eisenbahn. (Instruction für die Stations-Vorsteher in Betreff der Verlegung von Kreuzungen fahrplanmässiger Züge bei Verspätungen derselben.) Da uns nicht bekannt ist, dass auf den Deutschen Eisenbahnen eine ähnliche Instruction besteht, wie auf der eingleisigen Dünaburg-Witebsker Eisenbahn eingeführt wurde, so theilen wir dieselbe, welche uns durch die Güte der Betriebs-Direction zugeht, nachfolgend mit.

Im Allgemeinen gilt als feste Regel, dass die Kreuzungen, wie sie nach dem Fahrplan bestimmt sind, streng inne gehalten werden müssen. Bei Verspätungen der Züge können dieselben, um eine grössere Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen, erleichtert werden, wenn hierdurch die fahrplanmässige Kreuzung aufrecht erhalten werden kann. Wenn es aber dennoch unmöglich wird, die fahrplanmässigen Kreuzungen einzuhalten, so soll eine Verlegung der Kreuzung gestattet sein, jedoch nur unter nachfolgenden genau zu beobachtenden Bedingungen.

Wenn ein Zug an irgend einer Stelle der Bahn mehr als 45 Minuten verspätet, so muss derjenige Stations-Vorsteher, zu dessen Kenntniss diese Verspätung zu allererst gelangt, der Nachbarstation in der Richtung zur Kreuzungsstation darüber Anzeige machen mit Angabe der Zeit der Verspätung und mit dem Auftrage, diese Meldung von Station zu Station bis zur ersten Kreuzungsstation weiterzugeben.

Nach Empfang einer solchen Depesche haben der Stations-Vorsteher der fahrplanmässigen Kreuzungsstation und alle folgenden Stations-Vorsteher in der Richtung gegen den verspäteten Zug nicht das Recht, den auf ihrer Station angelangten, zur Kreuzung mit dem verspäteten Zuge bestimmten, Zug weiter vorrücken zu lassen, ja es ist ihnen sogar untersagt, bei der nächstvorliegenden Station auch nur anzufragen, ob der Zug abgehen darf.

Vielmehr hat immer nur die nächstvorliegende Station das Recht, der nächst hinterliegenden Station, auf welcher sich derjenige Zug befindet, welcher mit dem verspäteten zu kreuzen hat, zu gestatten, den dort befindlichen Zug vorrücken zu lassen.

Hierbei haben sich die Stations-Vorsteher folgendermaassen zu verhalten:

Der Vorsteher der fahrplanmässigen Kreuzungsstation ist verpflichtet, bei Verspätung von Zügen, die voraussichtlich eine Verlegung der Kreuzung nothwendig macht, sofort nach Ankunft eines der Züge auf seiner Station, der Nachbarstation in der Richtung, in welcher dieser Zug geht, per Drath anzuzeigen, dass derselbe angekommen ist und zwar mit folgenden Worten:

a) Zug No. . in . . . . . . angekommen . . Uhr . . Minuten.

Wenn der Vorsteher der Nachbarstation, welcher diese Depesche erhält, davon überzeugt ist, dass dieser Zug seine Station nicht mehr als 5 Minuten später erreichen wird, als der verspätete Zug auf seiner Station ankommen kann, so ist er gehalten, ohne jede Abkürzung wie folgt zu antworten:

b) „Zug No. . . kann vorrücken. Ich werde bis zu seinem Eintreffen nichts abgehen lassen."

Nur nachdem der Stations-Vorsteher diese Depesche erhalten, lässt er den Zug abgehen und antwortet per Draht gleichfalls ohne jede Abkürzung:

c) „Auf Ihre Ordre habe ich den Zug No... abgehen lassen, ohne den Zug No... zu erwarten."

Von dem Augenblicke der Abgabe der sub Lit. b bezeichneten Depesche hat der Stations-Vorsteher das Gleis bis zum Eintreffen des Zuges, dem er bewilligt hat vorzurücken, für besetzt zu betrachten.

Nach dem Eintreffen des vorgerückten Zuges verfährt der Stations-Vorsteher mit der ihm sodann nächst vorliegenden Station ganz ebenso, wie der Vorsteher der fahrplanmässigen Kreuzungsstation, d. h. er expedirt die Depesche sub a an die nächst vorliegende Nachbarstation und lässt nicht eher den auf seiner Station befindlichen Zug abgehen, bis er von der nächst vorliegenden Nachbarstation die Depesche sub b erhalten hat. Ist diese Depesche eingetroffen, so lässt er den Zug abgehen und zeigt dies per Depesche c der Nachbarstation an.

Mit genauer Beobachtung dieser Ordnung rückt der Zug von Station zu Station so lange vor, bis er diejenige Station erreicht hat, auf welcher er mit dem verspäteten Zuge kreuzen kann.

Der Zugführer desjenigen Zuges, der ohne gekreuzt zu haben, über seine fahrplanmässige Kreuzungsstation hinausfährt, darf, bevor er nicht wirklich die Kreuzung ausgeführt hat, keine Station verlassen, ohne von dem betreffenden Stations-Vorsteher eine beglaubigte Abschrift der sub b erwähnten Depesche eingehändigt erhalten zu haben.

Nach dem Eintreffen des Zuges an seinem Bestimmungsort hat der Zugführer sofort diese Depeschen mit einem speciellen Berichte dem Assistenten des Betriebs-Directors vorzustellen.

Unter keiner Bedingung, und nur mit Ausnahme von Unglücksfällen zwischen zwei Stationen, darf der Güterzug einen Personenzug aufhalten; daher wird den Stations-Vorstehern streng untersagt, einen sich verspätet habenden Güterzug nach einer Station, auf welcher derselbe mit einem Personenzuge zu kreuzen hat, abgehen zu lassen, wenn der Güterzug nicht wenigstens 20 Minuten vor der fahrplanmässigen Abgangszeit des Personenzuges eintreffen kann.

Wenn die Telegraphenleitung unterbrochen ist, so ist die Reihenfolge der Züge, wie dieselbe auf dem Fahrplan bestimmt ist, unabweichlich einzuhalten und darf demnach ein Zug seine fahrplanmässige Kreuzungsstation unter keiner Bedingung eher verlassen, bevor nicht der Zug, mit dem er zu kreuzen hat, daselbst eingetroffen ist, wenn auch noch so grosse Verspätungen dadurch entstehen sollten.

D. — **Russland. Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. November 1867 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. November 1866	1867	Demnach mehr oder weniger eingenommen	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
		Rbl.	Rbl.	Rbl.	
Moskau-Rjäsan	196,4	1631122	2407974	+776832	+47%
Wolga-Don	73	202667	297238	+94571	+41%
Riga-Dünaburg	204	677836	869242	+191406	+28%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	4947051	5754380	+807329	+16%
Warschau-Wien	325	1772360	2010003	+237643	+13%
Warschau-Bromberg	131	385783	427205	+41422	+10%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	3978012	4207453	+229441	+5%
Moskau-Jaroslaw	66,1	455573	473805	+18232	+4%
Peterhof	55,9	334760	299086	—35674	—10%
Zarskoje-Selo	25	347738	310438	—37300	—10%
Rjäsan-Koslow	197,5	—	1554257	—	—
Dünaburg-Witebsk	243	—	731836	—	—
Warschau-Terespol	193	—	199842	—	—
Lodz	26	—	53907	—	—

t. — **Die Bahn von Varna nach Rustschuk.** Diese Bahn von 140 Engl. Meilen Länge, die zum Theil ein Englisches Unternehmen ist, scheint in ziemlich ungenügender Weise, wahrscheinlich auf Türkische Manier, ausgeführt zu sein. Die Bahn ist nämlich, um an Baukosten möglichst zu sparen, mit einer Menge von starken Steigungen und scharfen Curven angelegt und auf den Stationen fehlt es an Nebengeleisen, an Locomotiv- und Wagenschoppen, während die Empfangsgebäude und Reparaturwerkstätten allenfalls genügend zu sein scheinen. An dem einen Endpunct der Bahn, bei Rustschuk, ist ein massiver Hafendamm am Donauufer vorgebaut, wo die Güter leicht aus den Eisenbahnwagen in Schiffe oder vice versa umgeladen werden können, während an dem anderen Endpuncte der Bahn, bei Varna, ein hölzerner Hafendamm zu gleichen Zwecken benutzt wird, der aber ungünstig gelegen ist und in einem sehr schlechten Zustand sich befindet. Auch ist das Betriebsmaterial der Bahn augenscheinlich ungenügend. Es besteht nämlich nominell aus 13 Locomotiven, wovon indessen 2 Stück in Belgien bestellt, aber noch nicht abgeliefert sind, 3 Stück in Reparatur, 2 Stück beschädigt, 2 Stück beim Kiesfahren beschäftigt und nur 4 Stück wirklich zum Betrieb nutzbar ind, dermaassen, dass in jeder Richtung täglich nur ein Zug befördert werden kann, weil an jedem Endpuncte der Bahn eine Locomotive in Reserve gehalten werden muss. Das übrige Betriebsmaterial besteht aus 1 Salonwagen, 5 Personenwagen I. Classe, 12 dergleichen II. Cl. und 27 dergl. aus III. Cl., ferner aus 14 Gepäckwagen, 7 Pferdewagen, 98 bedeckten Güterwagen, 83 offenen Hochbordswagen, 65 Kieswagen, 10 Holzwagen und 16 offenen Güterwagen mit niedrigen Borden. Dieses Betriebsmaterial ist völlig ungenügend für den Verkehr, obgleich derselbe bis jetzt erst wenig sich entwickeln konnte.

Die Bahn wurde bereits am 7. November 1866 dem Betrieb übergeben, aber die Eisenbahn-Gesellschaft war damals noch nicht officiell dazu autorisirt, und so musste auf Befehl der Regierung in den ersten Tagen des December 1866 der Betrieb vorläufig wieder eingestellt werden. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Constantinopel liess den Zustand der Bahn durch 2 seiner Mitglieder untersuchen, und da der darüber erstattete Bericht ziemlich günstig ausfiel, auch die dabei vorgefundenen Mängel Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft abgestellt wurden, so durfte am 25. März 1867 der Betrieb wieder eröffnet werden, obgleich noch immer keine officielle Autorisation von der Regierung dazu ertheilt zu sein scheint.

Die Betriebs-Einnahmen beliefen sich in den ersten 4 Monaten per Monat etwa auf 3000 £ und stiegen im August 1867 auf 4800 £, von welcher Summe die Einnahme für Extrazüge des Sultans einen grossen Theil ausmacht. Der Personenverkehr war bisher die Hauptsache, denn an einen lebhaften Güterverkehr war bei dem ungenügenden Betriebsmaterial und der mangelhaften Einrichtung der Stationen natürlich noch nicht zu denken; vor Allem müssten zu dem Zweck Güterschoppen und Kornspeicher erbaut, Nebengeleise in genügender Ausdehnung auf den Stationen angelegt und der Hafen von Varna verbessert werden. Mit den Postdampfschiffen auf der Donau ist ein durchgehender Personenverkehr eingerichtet, auch eine Convention über die Postbeförderung mit der Oesterr. Regierung abgeschlossen, wodurch die Bahn monatlich etwa 200 £ verdient. Trotz alledem decken die Betriebs-Einnahmen noch nicht einmal die Betriebskosten, was bei der Türkischen Wirthschaft allerdings nicht zu verwundern ist. (Nach dem Engineer.)

⊙ **Euphratbahn.** In der letzten Versammlung der „Society of arts in London" wurde die Euphratbahn als die kürzeste Verbindung mit Indien und als derjenige Weg bezeichnet, durch welchen nicht nur die Postverbindung mit Bombay am raschesten (in etwa 12 Tagen) ermöglicht würde, sondern es würde auch dem Handel ein ungewöhnlicher Vortheil geboten. — Das mitteleuropäische Bahnnetz läuft bei Basiasch unterhalb Belgrad aus. Von hier aus wird über Adrianopel eine (von der Türkischen Regierung unterm 23. Febr. d. J. concessionirte und angeblich bereits in Angriff genommene Bahn) nach Constantinopel geführt, an deren Spitze Englische, Belgische und andere Capitalisten stehen und die von der Türkischen Regierung bewilligt und garantirt, an 4 Puncten (vide Nr. 10 S. 111) bereits in Angriff genommen ist. — Von Constantinopel aus ist über den Bosporus eine Brücke projectirt, deren Zeichnung durch den Oesterr. Ingenieur Ruppert in Paris ausgestellt war. Ueber diese hinweg soll die Bahn von Scutari aus quer durch Kleinasien nach Aleppo führen; das kilikische Hochgebirge wird die Hauptschwierigkeiten verursachen; von Aleppo zum Euphratthal; in diesem abwärts und an den Tigris hinüber nach Bagdad; von da wahrscheinlich wieder am Euphrat, bis Basra am Schat el Arab oder vereinigten Euphrat und Tigris, wohin die Indischen Oceandampfer heraufkommen. Länge derselben 1500 Engl. Ml. = 562,5 Deutsche Ml.

⊙ **Griechenland. Athen-Pyräus.** Auf dieser Bahn werden seit Kurzem die Schienen gelegt und schreitet der Bau vorwärts.

t. — **Die projectirte Eisenbahn von Rangoon nach dem westlichen China.** Bereits vor mehreren Jahren ist vom Capitän Sprye das Project aufgestellt, die Englischen Besitzungen in Ostindien mit dem westlichen China durch eine Eisenbahn zu verbinden, ein Plan, der jedenfalls für die Britischen Handelsinteressen von grosser Bedeutung ist. Der General-Gouverneur von Ostindien hat die allgemeinen Vorarbeiten für einen verhältnissmässig kleinen Theil dieser Bahn, nämlich für 245 Engl. Meilen Länge, auf Staatskosten machen lassen; es sind aber noch die Vorarbeiten für 1200 M. Länge, also für den bei Weitem grösseren Theil der Bahn, rückständig und es scheint vorläufig die Engl. Regierung nicht geneigt zu sein, noch mehr Geld an die Verfolgung dieses Projects zu wenden, da der Abyssinische Feldzug ihr jetzt zu viel Geld kostet.

Der Hafenplatz Rangoon, der für Schiffe bis zu 1200 Tons Tragfähigkeit zugänglich ist, in der Provinz Birmah in Hinterindien gelegen, erscheint als ein sehr passender Ausgangspunct für die projectirte Bahn. Von dort würde die Bahn über Pegu und Saphooh bis an die Grenze der Britischen Besitzungen führen. Zwischen Pegu und Saphooh sind zwei verschiedene Linien projectirt, die eine über Schwaygeen, die andere über Beeling. Die erstere Linie ist etwa 10 Engl. Meilen kürzer, verursacht aber weit grössere bauliche Schwierigkeiten, während die zweite auf 200 Engl. M. Länge grösstentheils im flachen Lande, nur auf etwa 40 M. Länge im Hügelland liegt, und im Ganzen nur 1 Engl. Meile Tunnels erfordert. Die auf dieser Linie zu überbrückenden Flüsse haben eine Gesammtbreite von 3650 Fuss.

Was die weitere Fortsetzung dieser Bahn anbetrifft, so empfehlen die Ingenieure, über Raimapyoo Choing die Bahn in westlicher Richtung nach dem Mobyai-Thal zu führen und dort den Salween zu

kreuzen, wo die Bahn sodann die Shan-Staaten, eine wohlhabende Chinesische Provinz, deren Oberhäupter sich dem Unternehmen günstig erwiesen haben und dasselbe voraussichtlich in jeder Weise unterstützen würden. Die Shan-Staaten sind überdies hinreichend bevölkert und es wird dort kein Mangel an Arbeitern sein; dagegen wird es in dem dünn bevölkerten Birmah erforderlich sein, Arbeiter aus Vorderindien, wo dieselben in der Präsidentschaft Madras im Ueberfluss vorhanden sind, und aus China herbeiznziehen.

(Nach dem Engineer.)

K. — **Mexicanische Eisenbahnen.*** Im September 1864 bildete sich die „Mexicanische Eisenbahn-Gesellschaft", um die bereits bestehende Eisenbahn von Veracruz nach Paso del etlacho bis zur Hauptstadt Mexico fortzusetzen. Zu dem Ende wurde ein Contract mit Smith, Knight & Co. in London abgeschlossen, welcher später auf Cawley & Co. in London unter der Verpflichtung übertragen wurde, bis zum 30. April 1869 300 Spanische Meilen Eisenbahn fertig zu stellen.

Die Stadt Mexico liegt 7340 Fuss über dem Meeresniveau bei Veracruz; die geradlinige Entfernung beider Orte beträgt 200 Meilen; eine geneigte Ebene mit gleichmässiger Steigung würde eine Erhebung von 36½ Fuss auf jede Spanische Meile oder eine Ansteigung von 1:145 erhalten. Die Configuration des Landes gestattet aber weder die kürzeste Verbindung beider Orte, noch die Anwendung gleichmässiger Steigungen. Zwischen dem Golf von Mexico und der Hauptstadt liegen zwei Ebenen, die durch eine Austeigung getrennt sind; die Hochebene hat eine Erhebung von im Mittel 8000 Fuss über dem Meeresniveau; die Tiefebene 700 Fuss, bei einer Breite von etwa 55 Meilen; die hohen und unregelmässigen Bergketten, welche beide Ebenen trennen, nehmen eine Breite von ebenfalls 55 Meilen ein; die Aufsteigung zur Hochebene ist somit in der kurzen Entfernung von 110 Meilen von der Küste ab zu bewirken, ein Fall, der bislang in der Praxis des Eisenbahnwesens ohne Vorgang ist. Hierzu kommt aber noch der besondere Umstand, dass die Bahn nach Durchschneidung der Tiefebene erst auf eine Höhe von 1500 Fuss über dem Meere gelangt und dass man somit zur Ersteigung der ganzen Höhe von 8040 Fuss auf eine Entfernung von 55 Meilen (ca. 12 Deutsche Meilen) beschränkt ist. Diese Ansteigung von 6540 Fuss auf 55 Meilen würde einer geneigten Ebene von 119 Fuss auf die Meile oder 1:42½ entsprechen. Der stärkste Abhang auf der wirklich ausgeführten Eisenbahntrace zwischen Veracruz und Mexico befindet sich bei Maltrata; derselbe ist 23 Meilen lang und steigt pro Meile 211 Fuss. Die bislang angewandten stärksten Steigungen sind folgende: Schiefe Ebene von Giovi, 6 Englische Meilen lang, 147 Fuss auf jede Meile; schiefe Ebene von Chanarcillo (Eisenbahn von Copiapo, Chile), 13 Meilen lang, 196 Fuss auf die Meile; Sömmering, 113 Fuss auf die Meile bei 13¼ Meilen Länge; Alleghany (Baltimore-Ohio), 117 Fuss auf die Meile bei 11 Meilen Länge; schiefe Ebene von Taboa (Chile) 120 Fuss auf jede Meile bei 12 Meilen Länge. Die stärkste unter den vorstehend aufgeführten Steigungen von 196 Fuss auf die Meile, die schiefe Ebene von Chanarcillo, wird durch die von Maltrata in Mexico noch überholt. Auch bezüglich der Höhe über dem Meeresspiegel befindet sich die Mexicanische Bahn in Ausnahme-Verhältnissen, da jene Höhe fast das Doppelte der in anderen Ländern vorkommenden ausmacht. Der höchste Punct der genannten Bahn liegt 8333 Fuss über dem Meeresniveau, während die bis jetzt vorkommenden grössten Erhebungen von Eisenbahnen folgende sind: Chanarcillo 4400 Fuss; Sömmering 2887 Fuss; Baltimore 2626 Fuss; Valparaiso 2640 Fuss; Mont-Cenis 5815 Fuss.

Unter solchen ausnahmsweisen Terrain-Verhältnissen erfordert die Bahn wahrhaft colossale Kunstbauten, wie sie kaum anderswo vorkommen, so z. B. den Viaduct über den Fluss Metlac, zwischen Cordoba und Orizava, der nach seiner Beendigung etwa 130 bis 150 Fuss höher sein wird, als das höchste ähnliche Bauwerk der ganzen Erde. Die ganze Höhe des Viaducts wird 380 Engl. Fuss oder etwa 116 Meter betragen; er ist zwischen den Widerlagern 900 Engl. Fuss lang, erhält 3 gleich weite Oeffnungen und wird ganz aus Eisen construirt. Aehnliche Bauwerke von über 100 Fuss Höhe kommen noch mehrere vor. Zwischen Boca del monte und Chiquibuite werden etwa 10 Tunnel erforderlich. Die Hauptabtheilungen der ganzen Bahn sind folgende: von Mexico nach Otumba; von Otumba nach Apizaco; von da nach Boca del Monte mit Zweigbahn nach Puebla; von Boca del Monte nach Paso del Macho, und von da nach Veracruz. — Vorstehende Notizen sind einem Berichte des Directors der Compagnie, W. Lloyd, entnommen.

Technisches.

ke. — **Beleuchtung mit einer Mischung von Oel und Petroleum.** Auf der Oberschlesischen Eisenbahn ist zur Vermeidung der Störungen, welche im Eisenbahnbetriebe durch Gefrieren des gewöhnlichen Brennöls bei starker Kälte entstehen, von dem in technischen Zeitungen wiederholt empfohlenen Mittel, das Rüböl im Verhältniss von 4:1 mit Petroleum zu mischen und dadurch den Gefrierpunct auf —19 bis 20° Celsius zu bringen, versuchsweise Gebrauch gemacht worden. Die hierbei gewonnenen, nachstehend aufgeführten Erfahrungen sind indess so ungünstig und legen die Befürchtung, dass bei gedachtem Verfahren ein grosses Eisenbahnunglück geschehen könne, so nahe, dass dort die Anwendung der Petroleum-Mischung sofort inhibirt ist und im Allgemeinen davor gewarnt werden muss.

Bei den mit qu. Mischung (1 Theil Petroleum auf 4 Theile Rüböl) gefüllten und zur Erleuchtung der Bahnzüge verwendeten Laternen haben zu 3 verschiedenen Malen kleine Explosionen stattgefunden.

In 2 Fällen platzten Coupé-Laternen und ergoss sich deren Oelinhalt in die betreffenden Coupés, ohne glücklicherweise die Insassen zu beschädigen. In dem einen Falle ist die Polsterung und die Zwischenwand der Coupés stark verbrannt und augenscheinlich eine sehr bedrohliche Gefahr für den Zug nur dadurch abgewendet, dass die Passagiere des glücklicherweise besetzten Coupés Ruhe genug besassen, um sich sofort nach dem Vorfalle mit der Erstickung des entstandenen Feuers beschäftigen zu können.

Die Ursache der Explosion ist anscheinend darin zu finden, dass sich die Mischung von Oel und Petroleum beim Warmwerden stark ausdehnt, dass in Folge dessen die Brenner überlaufen und die übergelaufenen brennenden Oelmassen die Löthungen der Oelgefässe zerschmelzen.

st. — **Beuther's Achslagerkasten für Eisenbahnfahrzeuge.** (vgl. Jahrg. 1866 No. 9 S. 116.) Die Ursachen der so oft vorkommenden Achsbrüche an den Eisenbahnfahrzeugen, namentlich der Wagenachsen, sind nicht immer in dem mangelhaften und nicht gut verarbeiteten Materiale, woraus die betreffenden Achsen gefertigt, zu suchen, sondern auch in vielen Fällen ist nachgewiesen worden, dass der Bruch einer Achse durch die mangelhafte Construction der Achslagerkasten und der Schmiervorrichtungen erfolgt sei. Obgleich nun in neuerer Zeit an denselben von verschiedenen Seiten vielfache und wesentliche Verbesserungen ausgeführt worden sind, so laboriren sie dennoch an sehr grossen, bisher nicht beseitigten Mängeln. Diese sind namentlich die Unmöglichkeit einer Controle über die Schmierer, ob das zur Verwendung verausgabte Oel auch wirklich zur Anwendung kam, das Fehlen eines dichten Verschlusses gegen Oelverlust und eindringenden Staub und der Umstand, dass durch Ablagerung der vom Achsschenkel und der Lagerschale abgenutzten Metalltheilchen auf den Oelfanger die Oelzuführung mehr oder weniger beeinträchtigt wird u. s. w.

Die Wichtigkeit eines gut construirten Achslagerkastens in Betriebssicherheitsrücksichten und in oeconomischer Beziehung hat den Kgl. Maschinenwerkmeister bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Herrn **Eduard Beuther**, veranlasst, einen Achslagerkasten herzustellen, der folgende Bedingungen zu erfüllen hat:

1) Dichter Verschluss gegen Schmierverlust und eindringenden Staub.
2) Möglichkeit einer raschen Revision.
3) Trennung des gebrauchten Oels von dem reinen und möglichste Klärung des ersteren.
4) Möglichste Einfachheit und Beseitigung aller Theile, welche leicht beschädigt werden können, namentlich solide Herstellung der Oelzuführer und Anordnung der letzteren so, dass darauf eine Ablagerung der abgenutzten Metalltheilchen nicht vorkommen kann.
5) Beweglichkeit der Lagerschale, damit die Last gleichförmig auf den Achsschenkel übertragen wird.
6) Angemessene Grösse des Oelreservoirs, so dass nur periodisch nach Durchlauf von 3000 Meilen das Schmieren in den Werkstätten erfolgen darf.

Auf eine nähere Beschreibung dieses Achslagerkastens können wir hier nicht eingehen und verweisen deshalb auf die „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" Bd. XII Heft 1, woselbst sich auch eine Zeichnung davon befindet. Wir beschränken uns darauf, noch mitzutheilen, dass diese Construction in Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland, Russland, Oesterreich und England patentirt und bei vielen Bahnen in einer Zahl von 2450 Lagerkasten in Anwendung gekommen ist, sowie dass die Versuche, welche damit auf der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn angestellt wurden, als wichtigste Resultate Folgendes ergaben: Der Wagen hatte 8239 Meilen durchlaufen, ohne einer Nachschmierung oder Reparatur der Lager bedurft zu haben und ohne einmal warm gelaufen zu sein. Die Schmiervorrichtungen fanden sich in bester Ordnung und da sich auch das Oel in einem vollkommen guten, dünnflüssigen Zustande befand, so konnte der Wagen, ohne dass ein Tropfen neuen Oels zugelassen wurde, wieder in Betrieb gesetzt werden, mit der Absicht, nunmehr abzuwarten, bis zu welcher Zeit die fraglichen Achslagerkasten resp. das darin befindliche Rüböl den Dienst versagen. Der Wagen wurde nach Durchlauf von 1644, 4016, 6068 und 8239 Meilen revidirt und die Abnutzung der Lagerschalen sowie der Oelverbrauch ermittelt. Letzterer ergab durchschnittlich $0_{,017}$ Loth pro Achsmeile.

i. — **Leistungen der Englischen Locomotiven.** Die Zahl der im Betrieb der Englischen Eisenbahnen beschäftigten Locomotiven belief sich am Schluss des Jahres 1866 auf 8125, im Jahr 1865 auf 7414, im Jahr 1864 auf 7203, im Jahr 1863 auf 6643, im Jahr 1862 auf 6398, im Jahr 1861 auf 6156. In diesen 5 Jahren nahm also die Anzahl

* Vgl. diese Ztg. Jahrg. 1865 No. 10 S. 124, No. 15 S. 184, No. 34 S. 408, No. 42 S. 518, No. 46 S. 569 und Jahrg. 1866 No. 34 S. 478. Die Redact.

der Englischen Locomotiven um 32 Procent oder 1969 Stück zu, während gleichzeitig die gesammte Bahnlänge von 10 865 auf 13 854 Engl. Meilen, also um 2989 Meilen oder 27½ Procent gewachsen war. Die Locomotivkraft hat also in stärkerem Maasse wie die Bahnlänge zugenommen. Die gesammten Brutto-Einnahmen der Englischen Eisenbahnen in den letzten 6 Jahren 1861—1866 und die Durchschnitts-Einnahmen, welche auf jede Locomotive kommt, stellen sich folgendermaassen heraus:

Jahr	Ganze Brutto-Einnahme	Durchschnitts-Einnahme pro Locomotive
1861	28 565 355 £	4640 £
1862	29 128 558 „	4553 „
1863	31 156 397 „	4690 „
1864	34 016 564 „	4722 „
1865	35 800 113 „	4829 „
1866	38 164 354 „	4697 „

Man erkennt aus der letzten Columne dieser Tabelle, dass die Durchschnitts-Einnahme pro Locomotive in den ersten 5 Jahren dieses Zeitraums langsam zugenommen, aber im Jahr 1866 plötzlich wieder erheblich abgenommen hat, was sich durch die Flauheit des Handels in diesem Jahr und durch die grosse Zahl von neuen Locomotiven (711 Stück), welche in diesem Jahr in Betrieb gesetzt wurden, erklärt. Die von den Locomotiven zurückgelegten Zugmeilen ergeben sich für die 6 Jahre 1861—1866 aus folgender Zusammenstellung, woraus man erkennt, dass die durchschnittliche Leistung einer jeden Locomotive (ebenso und aus denselben Gründen wie bei den durchschnittlichen Einnahmen) im Jahr 1866 erheblich abgenommen hat, nachdem dieselbe in den vorhergehenden Jahren allmälig gestiegen war:

Jahr	Gesammte Zugmeilen	Durchschnittl. pro Locomotive
1861	105 141 440	17 079 Zugmeilen
1862	108 061 797	16 888 „
1863	116 592 161	17 551 „
1864	129 130 943	17 927 „
1865	139 527 127	18 878 „
1866	142 807 853	17 576 „

Die folgende Tabelle zeigt, in welcher Weise die Locomotiven auf England, Schottland und Irland vertheilt waren:

Jahr	England u. Wales	Schottland	Irland
1861	4956	848	352
1862	5140	885	373
1863	5347	904	392
1864	5708	1072	423
1865	5968	1026	420
1866	6559	1116	450

Von den 1969 neuen Locomotiven, die im Lauf von 5 Jahren zu den am Schluss des Jahres 1861 vorhanden gewesenen Locomotiven hinzukamen, waren also 1603 Stück für Englische, 268 für Schottische und 98 für Irische Bahnen bestimmt. Die Vertheilung der Betriebs-Einnahmen und der Zugmeilen auf die drei Königreiche soll hier nicht weiter ausgeführt, aber in Bezug darauf bemerkt werden, dass die durchschnittliche Einnahme per Locomotive in England bedeutend (um etwa 33 Procent) höher als in Schottland und Irland war und dass die Zahl der zurückgelegten Zugmeilen per Locomotive für England etwas höher als für Irland und erheblich höher als für Schottland sich herausstellt. Die Schottischen Locomotiven scheinen also weniger Dienst als die Englischen und Irischen gethan zu haben, was sich indessen dadurch erklärt, dass die Schottischen Bahnen zum grossen Theil Gebirgsbahnen mit starken Steigungen sind, während die Englischen und Irischen Bahnen grösstentheils nur flache Steigungen haben.

Im Durchschnitt hat in den 6 Jahren 1861—1866 die Zahl der Locomotiven auf den Englischen Bahnen jährlich um 329 Stück zugenommen. Ob diese Zunahme in den nächsten Jahren ebenso bedeutend bleiben wird, erscheint als sehr zweifelhaft, weil die Eisenbahn-Unternehmungen wegen des damit getriebenen Schwindels bekanntlich in letzterer Zeit in der Gunst des Englischen Publicums verloren haben. Wenn man annimmt, dass 7 Procent der sämmtlichen vorhandenen Locomotiven jährlich erneuert werden müssen, so werden allein dafür in den nächsten Jahren jährlich 569 neue Maschinen erforderlich sein, und überdies ist die Zunahme des Locomotiv-Vorraths in den nächsten Jahren doch wohl auf mindestens 200 Stück pro Jahr zu veranschlagen. Es werden also allein für die Englischen Bahnen mindestens 750—800 Stück neue Locomotiven per Jahr erforderlich sein. (Nach dem Engineer.)

K. — Die secundären Eisenbahnen auf der Pariser Ausstellung. Unter den Modellen, Documenten und Typen billigen Materials für secundäre Bahnen nahmen auf der Ausstellung diejenigen Nachweisungen ein besonderes Interesse in Anspruch, welche sich auf eine fast vollständig fertige Bahn bezogen, die als ein Muster für Bahnen mit geringem Verkehr bezeichnet wurde. Es ist dies die (bereits in dieser Zeitung Jahrg. 1867 No. 42 S. 580 gedachte) Bahn von Fougères nach Vitré (Lot-et-Garonne).* Die auf dieselbe bezüglichen Zahlenangaben und sonstigen Nachweisungen sind mitgetheilt von Lacroix, Ober-Ingenieur der Brücken und Chausseen, und den Rechnungen des Unternehmens entnommen. Die Bahn ist 37 Kilom. lang und erforderte einen mittleren Preis von 67 800 fr. pro Kilometer. Die Breite der einspurigen Bahn ist nicht geringer als die der Hauptbahnen; zur Vermeidung tiefer Einschnitte und hoher Aufträge hat man sich den Terrainfalten thunlichst und in der Weise angeschlossen, dass die stärksten Steigungen 15 Millimeter auf den Meter nicht überschreiten und der Curvenhalbmesser im Allgemeinen nicht unter 300 Meter hinabgeht. Nur an 4 Stellen hat man zur Vermeidung beträchtlicher Ausgaben Radien von 250 Meter angewandt. Trotz der Ungunst des Terrains steht somit die Bahn von Fougères den besseren Linien des zweiten Netzes der grossen Compagnien, weder in der Anlage des Grundplans, noch des Profils nach.

* Dieselbe schliesst bei Vitré an die Linie Paris-le-Mans-Brest der Französischen Westbahn an. Siehe unser Stations-Verzeichniss und unsere Uebersichtskarte der Europäischen Eisenbahnen unter Frankreich No. 13.

Der Grund und Boden ist nur für ein Geleis und zum grössten Theile in gütlichem Wege erworben, mittlere Breite $12^{m},_{17}$. Der mittlere Preis der erforderlichen 45 Hectaren beläuft sich für die Hectare auf 5755 fr.

Die gesammte Erdförderung konnte in Folge der sorgfältigen Vorarbeiten auf 219 700 Cubikmeter beschränkt werden, oder auf etwa 6 Cubikmeter pro laufd. Meter. Die Gesammtkosten der Erdarbeiten betragen 296 000 fr.

An Kunstbauten sind 48 vorhanden; von diesen kostet ein Viaduct von 115^{m} Länge und 18^{m} Höhe durch das Thal der Vilaine ebenso viel als alle übrigen zusammengenommen. Im Ganzen sind für Kunstbauten, einschliesslich der Abwässerungen etc., nur 259 000 frcs. gezahlt.

Für Einfriedigungen ist eine besondere Ausgabe nicht erforderlich gewesen, da nach dem örtlichen Gebrauch sämmtliche Grundstücke durch Hecken eingeschlossen sind.

Die Niveau-Uebergänge, Wärterbuden und Schilderhäuser haben 33 000 fr. gekostet.

Die Stationen und ihre Ausrüstung sind mit äusserster Einfachheit angelegt und nur für die ersten Bedürfnisse des Dienstes berechnet. Die Zwischenstationen haben nur einfache Hallen mit Güterschuppen. Sämmtliche Gebäude, Hallen, Locomotivschuppen und Werkstätten haben in Allem nur 92 500 fr. gekostet.

In Ermangelung von geeignetem Kiese ist die Bettung des Geleises aus Steinschlag hergestellt, dessen Beschaffung sich in Allem auf 185 000 fr., 5000 fr. pro Kilom. oder $2,_{80}$ fr. pro Cubikmeter stellte.

Die Schienen sind breitbasig, wiegen 30 Kilogr. auf den laufenden Meter und sind an den Stössen verlascht. Die mittlere Entfernung der Querschwellen beträgt 1^{m}; der laufende Meter Geleis kostet fertig nicht über 21 fr.

Die kilometrischen Kosten der Leitung und Einrichtungen des electrischen Telegraphen betragen 1250 fr., die der Wasserversorgung 550 fr.

Wie die übrigen Ausgaben hat man auch die für das rollende Material nur auf die anfänglichen Bedürfnisse des Verkehrs berechnet; es sind 3 Tenderlocomotiven angeschafft, 4 Waggons für schnelle Züge und 18 desgleichen für gewöhnliche. Die Züge sollen nie mehr als 6 oder 8 Wagen führen und der Betrieb in der Weise geleitet werden, dass ein und derselbe Zug die Hinfahrt und die Rückfahrt macht. Die Locomotiven sind Gegenstand besonderen Studiums gewesen; sie sind Tenderlocomotiven, wiegen leer 15 Tonnen, dienstfertig 17 bis 18 Tonnen. Bei einer Belastung von etwa 4 Tonnen auf jedes Rad haben sie eine genügende Adhäsion, um auf Steigungen von $0^{m},_{015}$ eine Last von 80 Tonnen fortzuschaffen; die gewöhnliche Belastung der Züge, wenn täglich 3 derselben in jeder Richtung befördert werden, soll normalmässig nicht über 40 bis 50 Tonnen hinausgehen. Die Ausgaben für diesen Titel sind auf 185 000 frcs. angeschlagen, d. h. 5000 fr. pr. Kilom., darunter sind 17 300 fr. für kleine Werkzeuge zur ersten Unterhaltung und einige unentbehrliche Ersatzstücke einbegriffen.

Die allgemeinen Ausgaben jeglicher Art belaufen sich auf 210 200 fr. oder 5700 fr. pro Kilom.; sie betragen kaum ein Viertheil der gewöhnlich zu erwartenden mittleren Kosten und beweisen die besondere Hingebung, die dem Unternehmen von allen Seiten gewidmet worden.

Alle voraufgeführten Titel zusammen geben eine Gesammtausgabe von 2 497 500 fr. oder 67 800 fr. pro Kilometer.

Das Gesellschafts-Capital ist in folgender Weise zusammengebracht:

Freiwilliger Beitrag des Departements Ille-et-Vilaine .	450 000 frcs.
„ „ der Stadt Fougères	150 000 „
„ „ verschiedener Interessenten . .	100 000 „
2200 Actien zu 500 fr. jede = ...	1 100 000 „
2400 Obligationen = ...	700 000 „
Zusammen =	2 500 000 frcs.

Der jährliche Verkehr ist auf 38 325 Tonnen Güter à $4,_{50}$ fr., 3120 Stück Vieh à $2,_{20}$ fr. und 45 260 Reisende à 2 fr. geschätzt, die jährliche Einnahme auf . . . . **316 840** frcs.
oder pro Kilometer auf . . . . 8 562 „
Nach Abzug der auf etwa 60% angenommenen Betriebskosten zu . . . . 5 562 „
bleibt eine kilometrische Reineinnahme von . . . . = 3 000 frcs.
oder für die ganze Linie von . . . . 111 000 frcs.

An Zinsen u. Tilgung der Obligationen in d. Zeitraum von 95 Jahren wird erfordert ein Jahresbetrag von	38 250 frcs.
Sonach bleibt ein Ueberschuss von	72 750 frcs.
Hiervon 5% zur Bildung eines Reservefonds =	3 650 „
Verbleibt zur Vertheilung an die Actionäre ein Betrag von	69 100 frcs.

oder für jede Actie von 500 frcs. = $31_{,40}$ frcs.

K. — Brückenprojecte. Die durch eine Meerenge, den East River, getrennten Städte New-York und Brooklyn unterhalten die Verbindung unter sich durch grosse Dampffähren, welche fortwährend hin und her fahren und mitunter mehr als 1500 Personen zugleich befördern. Die tägliche Circulation zwischen beiden Städten beläuft sich auf etwa 250 000 Personen. Mehrfache schwere Unfälle, das beständige Wachsthum der Bevölkerung und vor Allem der Wunsch, den Weg in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen, haben seit längerer Zeit auf den Gedanken hingeführt, eine oder mehrere Brücken zwischen beiden Orten herzustellen. Dieselben dürfen jedoch der Schifffahrt keinerlei Hindernisse in den Weg legen.

Zu jenem Zweck haben sich zwei Gesellschaften gebildet, deren jede eine solche Brücke ausführen will. Die eine der letzteren soll zwischen dem hochgelegenen Theil von New-York einerseits und Williamsburg oder Astoria andererseits erbaut werden. Die Brückenbahn wird 130 Fuss über Hochfluth anzulegen sein; da auf der Insel Blackwell Mittelpfeiler errichtet werden können, wird die Spannweite der Hängebrücke nicht die bereits bekannter Constructionen überschreiten.

Die andere Brücke soll New-York mit dem eigentlich sogenannten Brocklyn verbinden und dieser Bau wird ganz neue technische Fragen zur Lösung vorstellen. Die Spannweite der Hängebrücke wird auf 1350 Fuss zu schätzen sein, die Brückenbahn 130 Fuss über dem Spiegel der Meeres-Hochfluth liegen. Die Stützpuncte werdek so hoch über den Ufern liegen, dass man auf der Seite von New-Yorn die Brücke ¾ Englische Meilen wird verlängern müssen, um das Niveau des Bodens zu erreichen. Es wird diese Brücke das kühnste Bauwerk ihrer Art sein. — Die Kosten derselben werden auf 6 Millionen Dollars geschätzt. Zum Ingenieur dieses Baues hat das Comité den Erbauer der Niagara- und der Cincinnati-Brücken, J. Roebling in Trenton, gewählt.

(Nouvelles Annales.)

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd. Die Betriebs-Einnahmen betrugen:

	Seeschifffahrt.	Flussschifffahrt.	Assecuranz.	Total.
Bis ultimo Decbr.				
1867 Ld'or Thlr	3 272 989. 9.	256 806. 24.	100 967. 21.	3 630 762. 54.
1866 „	2 845 769. 24.	228 734. 60.	84 372. 66.	3 158 877. 6.
mithin pr 1867	+ 427 219. 57.	+ 28 071. 36.	+ 16 594. 27.	+ 471 885. 48

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

23. März Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf zu Berlin.

29. „ Erste Ungar. Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn in Pressburg.

4. Mai Galizische Carl Ludwigbahn zu Wien. Auf der Tagesordnung steht 1) Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1867. 2) Jahresbericht des Verwaltungsrathes. 3) Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1867. 4) Bericht über Ausführung der erlangten Concession der Eisenbahn von Lemberg nach Brody und Tarnopol an die Russische Grenze. 5) Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1868. 6) Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes in Folge des nach § 36 der Statuten stattfindenden Austrittes von drei Mitgliedern.

Einzahlungen.

1—4. April. Kronpriuz Rudolphs-Bahn 10% (3. Einzahlung).

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
15. März	zu Cöln	Rheinische E.	Erdarbeiten f. die Rechtsrh. Bahn	—
18. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Bufferstossapparate	125
18. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	6 Eisenbahnbodenwagen	—
20. „	zu Stuttgart	dieselbe	1 Loos der Bausection Riedlingen	—
21. „	zu Ratibor	Wilhelmsb.	Verkauf von Material-Abgängen	125
23. „	zu Gotha	Gotha-Leinefelder E.	Kunstbauten	125
23. „	zu Insterburg	Preuss. Ostb.	85 Last Kohlen	—
28. „	zu Magdeburg	Magdeb.-Halberst. E.	Kleineisenzeug	125

Briefkasten.

Herrn Blittersdorf in Richtenberg: Betrag erhalten; Stations-Register nebst Karte am 9. an Sie abgesandt.

Herrn Fabricant K. in Stettin: Uebersicht der im Bau befindlichen resp. in Angriff zu nehmenden Bahnstrecken am 9. an Sie abgeschickt.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der Gesellschafts-Satzungen zu den nachstehend bezeichneten, zu **Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude** abzuhaltenden

General-Versammlungen

ergebenst eingeladen und zwar für die

I. Ludwigsbahn

Montag, den 30. März 1868, Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Erneuerung eines Drittheiles der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

II. Maximiliansbahn

Dienstag, den 31. März 1868, Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Erneuerung eines Drittheiles der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5) Neuwahl eines weiteren Mitgliedes des Verwaltungsrathes für ein ausgetretenes Mitglied.

III. Neustadt-Dürkheimer Bahn

Dienstag, den 31. März 1868, Morgens 11 Uhr

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867.

Diejenigen Herren Actionäre, welche diesen Versammlungen beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum **24. März l. Js.** auf dem **Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein** über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten berechtigen nicht zur freien Fahrt.

Ludwigshafen, den 24. Februar 1867.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen:
Mahla.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Zur Ausloosung der nach § 4 des ersten Nachtrages zum Statut der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. December 1846 in diesem Jahre zur Amortisation gelangenden

5 Stück Prioritäts-Obligationen Serie	I	I. Emission,
37 „ „ „	II	
76 „ „ „	III	
150 „ „ „	IV	

sowie der, gemäss § 4 des mittelst Gesetzes vom 11. August 1848 bestätigten zweiten Nachtrages zu dem obengedachten Statut zu amortisirenden

25 Stück Prioritäts-Obligationen Serie II, II. Emission

haben wir einen Termin auf

den 4. April ds. Js., Nachmittags $4^1/_2$ Uhr
im Verwaltungsbureau auf unserem Bahnhofe zu Berlin angesetzt, welchem beizuwohnen den Inhabern obengedachter Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission, gegen Vorzeigung derselben die Befugniss zusteht.

Berlin und Hamburg, den 3. März 1868.

Die Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.*

Da der sogenannte **Natronkoaks** (Braunkohlen-Koaks) der Selbstentzündung ausgesetzt ist, also hiernach den feuergefährlichen Gegenständen beigerechnet werden muss, so **wird derselbe fernerweit auf unserer Bahn zur Beförderung nicht mehr zugelassen werden.**

Berlin, den 28. Februar 1868.

Die Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Berlin-Hannoverschen Bahnen erforderlichen rot.:

450 000 Pfund Hacknägel und
200 000 Pfund Schraubenbolzen

beabsichtigen wir im Wege der Submission zu vergeben.

Die Lieferungs-Bedingungen sowie die bezüglichen Zeichnungen sind in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse No. 16 hier, einzusehen, können auch auf portofreie Anfragen von derselben in Abschrift bezogen werden.

Hierauf Reflectirende wollen ihre gefälligen Offerten bis zum
28. März cr., Mittags 12 Uhr
mit der Aufschrift
„Offerte auf Klein-Eisenzeug"
portofrei an uns einsenden.

Magdeburg, den 7. März 1868. **Directorium.**

Niederschlesische Zweigbahn.

Viertausend Centner alte zum Theil noch brauchbare, zum Theil nur zum Verwalzen zu gebrauchende $3^1/_4''$, 4" und 5" hohe Eisenbahnschienen, sowie circa 230 Centner Gusseisen und circa 230 Centner Schmiedeabgangseisen und Stahl, 8 Centner Zink und 2 Centner alten Gummi, welche auf unserem Bahnhofe Glogau lagern, sollen an den Meistbietenden in verschiedenen Loosen von 1 bis 300 Centner verkauft werden und sind Verkaufsbedingungen und Nachweisung aller Loose gegen Erstattung von 2 Sgr. Copialien durch unsere Registratur in Glogau zu beziehen.

Die Eröffnung der Offerten findet
Dienstag, den 17. März cr., Nachmittags 4 Uhr
im Empfangshause zu Glogau statt.

Glogau, den 26. Februar 1868.

Die Direction.

Wilhelmsbahn.*

Es sollen im Wege der öffentlichen Submission die bis zum 1. October d. J. in der hiesigen Werkstätte abgängig werdenden Materialien schon jetzt dem Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf den Ankauf von Materialien-Abgängen"
bis zum Termine
Sonnabend, den 21. März cr., Vormittags $11^1/_2$ Uhr
an die unterzeichnete Königliche Direction einzureichen.

Die die nähere Bezeichnung der Materialien und deren Quantitäten enthaltenden Bedingungen können von unserem Centralbüreau gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 28. Februar 1868.

Königliche Direction der Wilhelms-Bahn.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.*

Zur Ausführung der auf der Strecke von Gotha bis Langensalza im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen drei Loose und zwar:

1) ein Loos mit ca. 1254 Schachtruthen Mauerwerk,
2) ein Loos mit ca. 2119 Schachtruthen Mauerwerk,
3) ein Loos mit ca. 3027 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissions-Bedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind, mit der Aufschrift:
„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"
versehen, bis spätestens zu dem
am 23. März dieses Jahres, Vormittags 11 Uhr
in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 28. Februar 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister
Witzeck.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.*

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1868 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von
40 000 Centner Locomotiv-Coaks
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Dienstag, den 31. März d. J. $11^1/_2$ Uhr
im Bureau des Unterzeichneten zu Frankfurt a./O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Locomotiv-Coaks"
eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a./O., den 3. März 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
A. Wöhler.

Hannoversche Staatseisenbahnen.*

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
1000 Stück schmiedeeisernen Bufferhülsen mit Bufferstangen und Stossscheiben
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf
Mittwoch, den 18. März 1868, Morgens 10 Uhr
im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Bufferstossapparaten"
versehen, unter Adresse des Unterzeichneten, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreies Ersuchen in Abschrift mitgetheilt werden.

Hannover, den 3. März 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister
K. Schäffer.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

ger Eisenbahn.

und zwar

Mit Bezug auf die Annonce.

Beilage zu № 11 der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Gusseiserne Schornsteine für Locomotiv- u. Wagen-Schuppen

liefert das
Eisenhütten- u. Emaillirwerk
Tangerhütte
bei Magdeburg.

NB.
Alle Maſse rheinländisch.

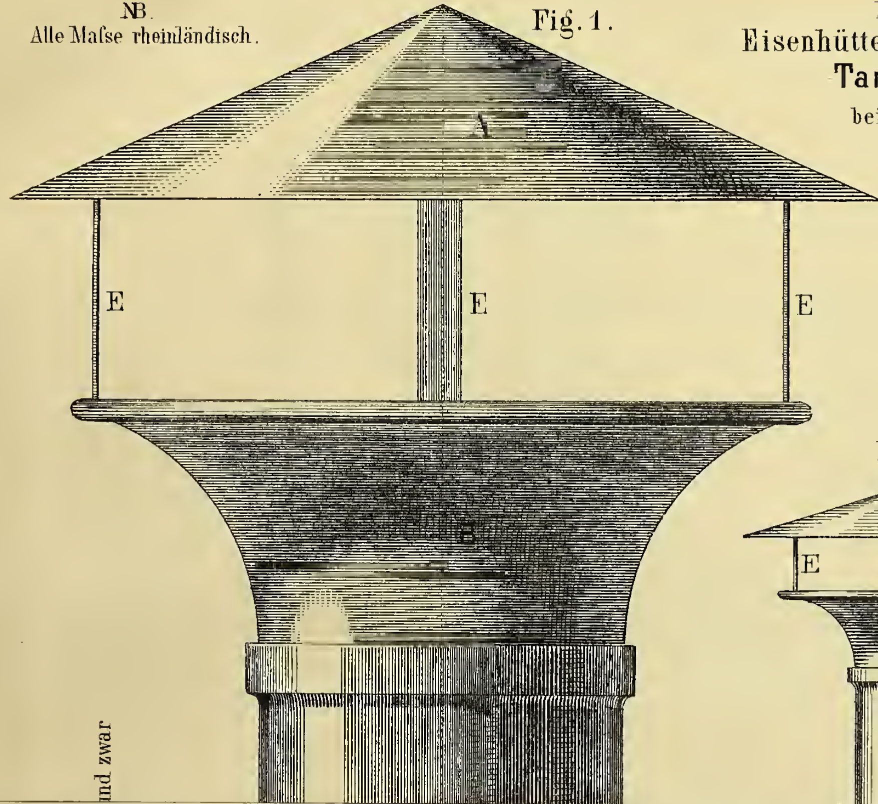


Fig. 1.

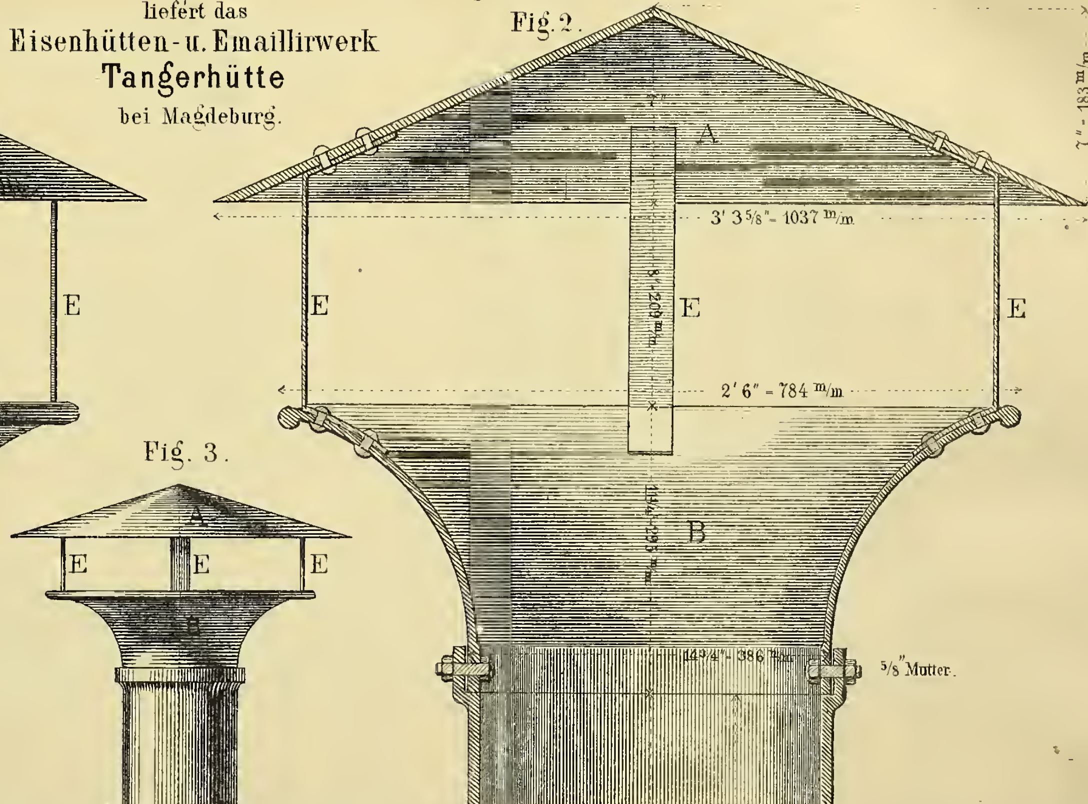


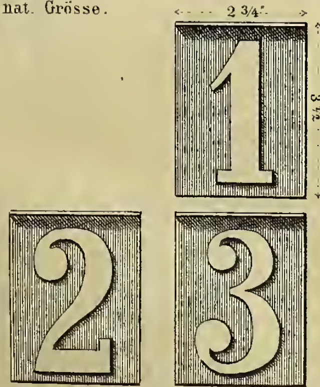
Fig. 2.

Fig. 3.

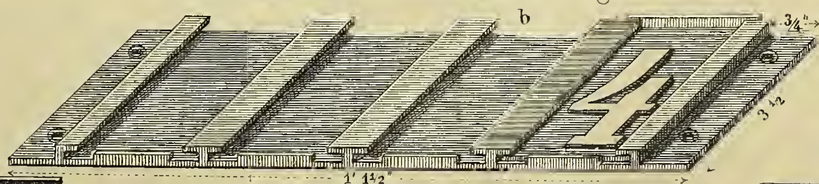
Nummerhalter u. Nummern für Wärterbuden.

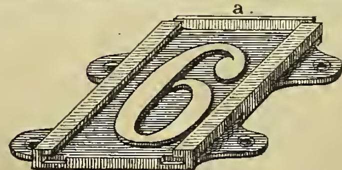
1 Nummerhalter für 4 Nummern - 9 Sgr.

NB.
¼ nat. Grösse.

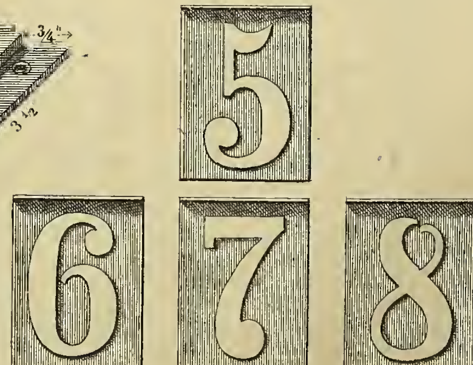


à 2½ Sgr. p. Stück.





Nummerhalter für 1 № - 2½ Sgr.



à 2½ Sgr. p. Stück.

Die Nummern werden je nach Wahl mit schwarzen Ziffern auf weiſs emaillirtem Grunde, oder auch mit weiſs emaillirten Ziffern auf schwarzem Grunde geliefert.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Gusseiserne Schornsteine für Locomotiv- u. Wagen-Schuppen

liefert das
Eisenhütten- u. Emaillirwerk
Tangerhütte
bei Magdeburg.

NB.
Alle Maße rheinländisch.

Fig. 1.

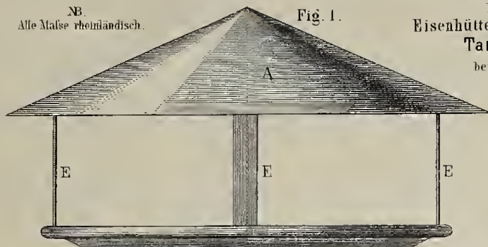


Fig. 2.

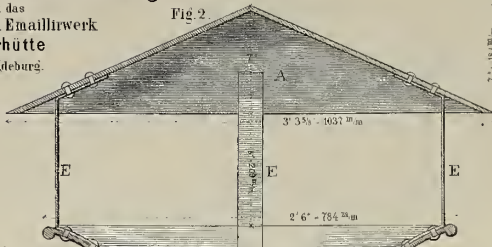
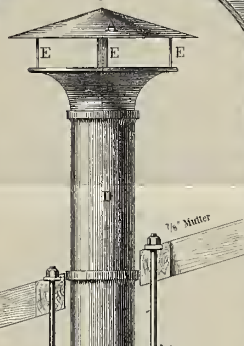
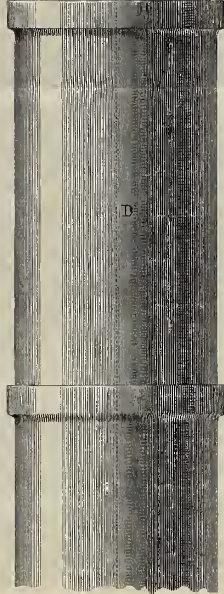


Fig. 3.



D wird in 2 verschiedenen Baulängen geliefert und zwar
zu 2' 11½" und zu 3' 6"





Gewicht u. Preise.

			Preis à Stück
A.	circa	85 ℔	3⅔ Thlr.
B.	„	96 „	4½ „
C.	„	115 „	4⅚ „
D. 2' 11½"	„	120 „	4⅚ „
D. 3' 6"	„	140 „	5 7/12 „

bei grossen Parthien billiger.
E sind Stützen aus Schmiedeeisen.

Es wird die Francolieferung übernommen, sowie auch Anfertigung der Beschlagtheile und asphaltiren der Röhren.
Wegen grosser Dauer u. Billigkeit sind diese Schornsteine, wovon schon vielseitig geliefert, besonders zu empfehlen

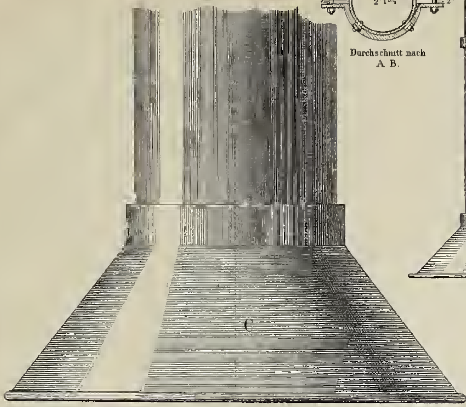
beliebige Länge.

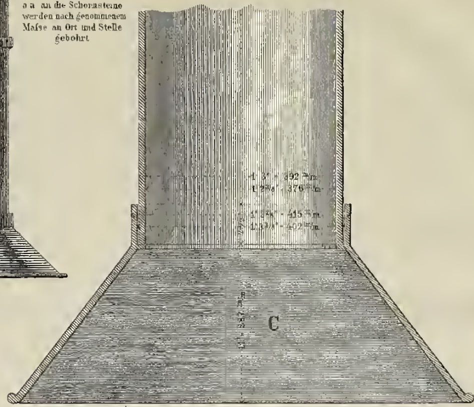


Durchschnitt nach A B.

Bem.
Die Löcher zum Befestigen der Knacken a a an die Schornsteine werden nach genommenen Maße an Ort und Stelle gebohrt

beliebige Länge

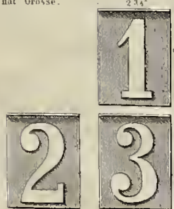




Nummerhalter u. Nummern für Wärterbuden.

1 Nummerhalter für 4 Nummern - 9 Sgr.

NB.
¼ nat. Grösse.



à 2½ Sgr. p. Stück.



Nummerhalter für 1 № - 2½ Sgr.



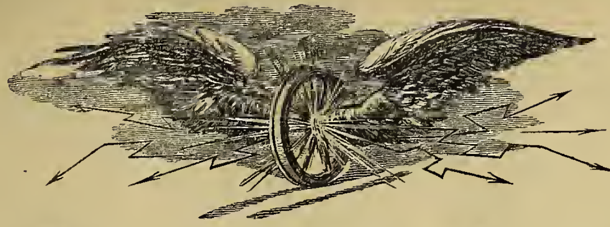
à 2½ Sgr. p. Stück.

Die Nummern werden je nach Wahl mit schwarzen Ziffern auf weiss emaillirten Grunde, oder, auch mit weiss emaillirten Ziffern auf schwarzem Grunde geliefert

N° 12.

Erscheint jeden Sonnabend.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 20. März 1868. (Schluss der Nummer: 19. März, Vormittags 11 Uhr.)

Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1866.

Von den bedeutenderen alljährlich herausgegebenen Eisenbahn-statistischen Werken erscheinen für das betreffende Jahr die im Preussischen Handels-Ministerium bearbeiteten „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen“[1] zuerst. Diesen folgen alsdann die Statistik des Deutschen Eisenbahn-Vereins und die von Herrn General-Agent Hauchecorne herausgegebenen statistischen Nachrichten der Eisenbahnen Europa's.

Der Umfang und Inhalt des in diesen Tagen herausgegebenen XIV. Bandes der statistischen Nachrichten der Preussischen Eisenbahnen, enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1866, ist demjenigen der früheren Jahrgänge ungefähr gleich, er enthält 262 Seiten Tabellen und Text.

Diese Statistik (häufig auch „Preussische Eisenbahn-Statistik“ genannt), ist ihres frühzeitigen Erscheinens und ihrer speciellen und zuverlässigen Mittheilungen wegen die von den Fachmännern am gesuchteste. Sie enthält folgende 9 Haupt-Abschnitte:

I. Allgemeine Uebersicht über den Stand des Eisenbahnwesens in Preussen bis zum Schlusse des Jahres 1866.
II. Specielle Nachweise über Anlage, Ausrüstung und Betriebs-Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1866.
III. Zusammenstellung der Länge der Preuss. Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1866 nach Provinzen und Regierungsbezirken und im Verhältniss zum Flächen-Inhalt und zur Bevölkerung.
IV. Die baulichen Anlagen der Eisenbahnen.
V. Fahrdienst.
VI. Generelle Zusammenstellung der im Jahre 1866 bei den Preussischen Eisenbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter, deren Besoldung etc.
VII. Nachweisung der bei den Preussischen Eisenbahnen vorhandenen Pensions-, Unterstützungs- etc. Fonds.
VIII. Achsbrüche.
IX. Unglücksfälle.

In einem Anhange sind noch die neuesten „technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen“, eine Uebersichtskarte und Blatt XXIX der Nivellementspläne der Preussischen Eisenbahnen beigefügt.

Anschliessend an die in den Nrn. 21—25 des Jahrgangs 1867 dieser Zeitung enthaltenen statistischen Mittheilungen der Preuss. Eisenbahnen, theilen wir die hauptsächlichsten Betriebs-Ergebnisse derselben während des Jahres 1866 nachstehend mit und schicken Folgendes voraus.

Die erschütternden Ereignisse des Jahres 1866 haben auf die Betriebs-Ergebnisse der Eisenbahnen in Deutschland die verschiedensten Einflüsse ausgeübt. Lässt man die Militair-Transporte ausser Berechnung, so ist der Personen-Verkehr gegen das Vorjahr zurückgegangen. Ein Gleiches ist bei dem Güter-Verkehre der Fall. Während nun diejenigen Bahnen, welche zu den grossen Militair-Transporten benutzt werden mussten, keinen Minder-Ertrag — oder doch nur einen unbedeutenden — lieferten, haben alle übrigen mehr oder weniger Einbusse erlitten. Dagegen sind die Preussischen Bahnen von Zerstörungen und Beschädigungen in Folge des Krieges (bis auf einige ganz unerhebliche bei der Thüringischen und Köln-Giessener Bahn) verschont geblieben, auch war der Betrieb auf denselben nur bei den genannten beiden, und zwar auf einzelnen Strecken der Thüringischen während 14 Tagen, auf einzelnen Strecken der Köln-Giessener während 27 Tagen eingestellt.

Was die allgemeine politische und mercantilische Lage des Jahres 1866 anbetrifft, so dürfen wir dieselbe als bekannt voraussetzen.

I. Ausdehnung.

Im Jahre 1866 waren im älteren Preussischen Staatsgebiete[2] 4 Staatsbahnen nebst der Verbindungsbahn in Berlin, 5 Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 15 Privatbahnen in eigener Verwaltung im Betriebe und es variirte die Betriebslänge unter einer Verwaltung von $5,_{83}$ Meilen bei der Neisse-Brieger bis $111,_{217}$ Meilen bei der Preuss. Ostbahn. Im theilweisen Betriebe war noch die Ostpreussische Südbahn ($13,_{670}$ M.), die Strecke Wegeleben-Bernburg-Cöthen nebst Zweigbahnen ($9,_{992}$ M.) und die Strecke Halle-Nordhausen ($13,_{0}$ M.). Dann wurden noch $12,_{0}$ M. Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- etc. Reviere betrieben.

Es standen im vollständigen Betriebe . . $898,_{349}$ Meilen,
die einen mittleren Jahresdurchschnitt von $891,_{586}$ „
repräsentiren, auf welche sich alle nachstehend aufgeführten statistischen Nachrichten beziehen.

[1] Verlag von Ernst und Korn in Berlin.

[2] Die Eisenbahnen in den neuen Provinzen werden zum ersten Male in der Statistik pro 1868 Aufnahme finden.

Werden die im theilweisen Betriebe befindlichen 48,662 M. noch hinzugerechnet, so ergiebt sich Ende 1866 eine Gesammt-Bahnlänge von 947,011 Meilen.

Der Zuwachs, welchen die Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1866 erhielten, beträgt 31,644 Meilen [3], er entspricht dem mittleren Durchschnittssatze der in den Jahren 1861—65 eröffneten Strecken von 30,0 Meilen pro Jahr.

Nach den Eigenthums-Verhältnissen waren im Betriebe:

	Staatsbahnen.	Privatbahnen in Staats-Verwaltung.	Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1866:	230,275 M. = 25,64 %.	194,574 M. = 21,66 %.	473,320 M. = 52,70 %.
1865:	225,947 „ = 25,61 %.	189,838 „ = 21,51 %.	466,525 „ = 52,88 %.

Es hat mithin das unter Verwaltung des Staats stehende Gebiet nur 0,18 Proc. an Ausdehnung gewonnen.

Nach Provinzen vertheilt sich das Bahnnetz wie folgt:

	Proc.	pro □Meile.	auf je 100 000 Einwohner.
Preussen	9,68	0,07 M.	2,81 M.
Posen	6,41	0,11 „	3,68 „
Brandenburg	13,28	0,16 „	4,45 „
Pommern	6,70	0,10 „	4,08 „
Schlesien	19,49	0,23 „	4,86 „
Sachsen	12,70	0,24 „	5,44 „
Westfalen	12,36	0,29 „	6,49 „
Rheinland	19,38	0,35 „	5,07 „
in Summa	100.	0,173 M.	4,554 M.
im Jahre 1865 dagegen		0,17 „	4,38 „

Am vortheilhaftesten stellen sich diese Durchschnittssätze gegenüber denjenigen des Vorjahres bei den Provinzen Sachsen, Rheinland und Westfalen.

Nimmt man den Durchschnittssatz von 0,173 Meilen pro □Meile als Einheit an, dann rangiren die einzelnen Provinzen nach der relativen Meilenzahl ihrer Eisenbahnen wie folgt:

Rheinland	1 : 2,023	Bandenburg	1 : 0,925
Westfalen	1 : 1,676	Posen	1 : 0,636
Sachsen	1 : 1,387	Pommern	1 : 0,578
Schlesien	1 : 1,329	Preussen	1 : 0,404

Diese Durchschnittssätze geben Veranlassung zu mannigfachen Schlussfolgerungen auf die Verkehrs- und industriellen etc. Verhältnisse der betreffenden Ländergebiete und werden nicht selten auch als Motive zur Erlangung von Eisenbahn-Concessionen benutzt.

Doppelgleisig waren ult. 1866: 321,015 Meilen = 35,734 %,
„ 1865: 300,726 „ = 34,09 „
der im Betriebe befindlichen Bahnlänge, es zeigt sich also hier ein erheblicher Fortschritt.

II. Anlage-Capital.

Das für sämmtliche Bahnen (sowohl die betriebenen als im Bau befindlichen) concessionirte Anlage-Capital [4] stieg im Jahre 1866 um 65 717 000 Thlr. Es betrug am Schlusse desselben 531 865 800 Thlr., davon 253 245 950 Thlr. in Stamm-Actien. Im Jahre 1866 wurden an Prioritäts-Obligationen 38 856 000 Thlr. 4½procentige und 2 000 000 Thlr. 5procentige concessionirt. 3½ und 4procentige waren unverändert wie im Vorjahre.

Hiervon waren am Schlusse des Jahres amortisirt:

1 821 100 Thlr. Stamm-Actien und 9 510 950 Thlr. Prioritäts-Obligationen, zusammen 11 332 050 Thlr.

Auch das verwendete Anlage-Capital hat sich nicht unbedeutend vermehrt. Dasselbe betrug bei den:

	Proc. Doppelgeleise.	Ueberhaupt.	Pro Meile.
Staatsbahnen	33,559 Proc.	115 445 144 Thlr.	501 990 Thlr.
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	21,861 „	115 251 236 „	591 779 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	42,500 „	251 200 351 „	539 863 „
Ueberhaupt	35,734 Proc.	481 896 731 Thlr.	541 437 Thlr.
Im Jahre 1865 dageg.	34,090 „	462 744 726 „	529 091 „
Pro 1866 also mehr	1,644 Proc.	19 152 005 Thlr.	12 346 Thlr.

Dass das „pro Meile“ Bahnlänge verwendete Anlage-Capital gegen das Vorjahr gestiegen ist, hat seinen Grund in Vermehrung der Doppelgeleise und der Betriebsmittel.

Das grösste Anlage-Capital erforderten folgende Bahnen, bei welchen dasselbe pro Meile betragen hat:

Rhein-Nahe-Bahn 1007 729 Thlr.; Ruhr-Sieg-Eisenbahn 878 375 Thlr.; Köln-Mindener 867 888 Thlr.; Berlin-Potsdam-Magdeburger 789 321 Thlr.; Saarbrücker 778 232 Thlr.; Bergisch-Märkische (Hauptbahn) 717 633 Thlr.; Rheinische 716 271 Thlr.;

das kleinste dagegen die

Neisse-Brieger mit 229 135 Thlr. pro Meile; Oppeln-Tarnowitzer mit 247 386 Thlr. pro Meile; Niederschlesische Zweigbahn mit 262 856 Thlr. pro Meile; Stargard-Posener mit 293 399 Thlr. pro Meile; Berlin-Anhaltische mit 327 039 Thlr. pro Meile; Vorpommersche mit 349 510 Thlr. pro Meile.

III. Transportmittel und deren Leistungen.

Die Anzahl der Locomotiven ist von 1831 = 2,07 pro Meile im Jahre 1865 auf 1989 = 2,24 pro Meile im Jahre 1866 d. i. also um 158 Stück und dem entsprechend die effective Leistungsfähigkeit von 444 362 Pferdekräften im Jahre 1865 auf 501 742 Pferdekräfte im Jahre 1866 gestiegen. Pro Meile Bahnlänge waren in maximo 1116 Pferdekräfte bei der Köln-Mindener und in minimo 159 Pferdekräfte bei der Tilsit-Insterburger Bahn im mittleren Durchschnitte 1866: 562 und 1865: 515 Pferdekräfte vorhanden. An Tendern besassen die Bahnen 1898 Stück.

Von den vorhandenen Locomotiven waren 1957 im Betriebe, welche 5 501 795 Nutzmeilen und bei Leerfahrten und beim Rangiren der Züge 1 015 061 Meilen zurückgelegt haben. Die von jeder im Dienst gewesenen Locomotive zurückgelegte Meilenzahl betrug im Jahre 1866: 2811, im Jahre 1865 dagegen 2882 Meilen, so dass der Dienst derselben im Jahre 1866 ein geringerer war.

Bei einer geförderten Gesammt-Bruttolast (incl. Locomotive und Tender, welche auf die Bahnerhaltungskosten von bestimmendem Einflusse ist) von 25 247 328 320 Centnermeilen hat der Brennmaterial-Verbrauch 9098 Klafter Holz (0,18 Cbfss. pro Nutzmeile) und 11 204 617 Z.-Ctr. Kohlen (203,73 Z.-Pfd. pro Nutzmeile) betragen.

Für je 1000 Brutto-Centnermeilen sind im Jahre 1866: 44,4 im Vorjahre dagegen 42,7 Z.-Pfd. Kohlen verbraucht worden.

Nicht unerheblich sind auch die Kosten des verbrauchten Brennmaterials gestiegen. Dieselben betrugen 2 370 698,8 Thlr. gegen 2 056 000,8 Thlr. im Vorjahre. Pro Nutzmeile repartirt stellen sich dieselben auf 12,9 Sgr. im Jahre 1866 gegen 12,1 Sgr. im Vorjahre und hiermit correspondirend für 1000 Brutto-Centnermeilen auf 33,8 resp. 31,5 Pfg.

Dagegen waren die Reparaturkosten verhältnissmässig nicht so hoch wie im Jahre 1865, sie betrugen:

1866: 1 889 863,6 Thlr. überhaupt und 10,3 Sgr. pro Nutzmeile
1865: 1 884 994,1 „ „ „ 11,0 „ „ „
relativ also 0,7 Sgr. weniger.

Personenwagen wurden im Jahre 1866: 169 Stück (darunter nur 30 sechsrädrige) angeschafft und es betrug die Gesammtzahl derselben 3031 Stück mit 8 222 Achsen (9,2 Achsen pro Meile), welche 159 671 Plätze (8 351 I., 31 846 II., 76 441 III. und 35 033 IV. Classe) enthielten, d. i. 169,4 Plätze durchschnittlich pro Meile und 18,4 Plätze pro Achse.

Die pro Meile Bahnlänge vorhandene Anzahl Plätze in den

---

[3] Ende 1865 betrug die Bahnlänge 915,367 M. Pro 1866 kommen hinzu: Cüstrin-Gusow 2,517 M.; Reibnitz-Hirschberg 1,450 M.; Berliner Verbindungsbahn 0,031 M.; von St. Johann-Saarbrücken bis zum Saarcanal 0,300 M.; Unna-Hamm und Viersen-Venlo 4,961 M.; von Gelsenkirchen nach mehreren Kohlenzechen 1,317 M.; Osterrath-Essen 5,340 M.; Königsberg-Bartenstein 7,600 M.; Eisleben-Nordhausen 8,000 M.; einige Rectificirungen 0,128 M.; Summa 947,011 M.

[4] In Tabelle I. 2. Col. 4 der Statistik Jahr 1866 hat sich ein Druckfehler eingeschlichen, es muss heissen „433 791 800 Thlr.“ nicht 438 791 800 Thlr.

Personenwagen variirt zwischen $30,_4$ bei der Oppeln-Tarnowitzer bis $398,_1$ bei der Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Achsmeilen wurden von den Personenwagen (eigenen und fremden) 37 531 783 d. i. 42 229 pro Meile und $4\,486,_6$ pro Achse zurückgelegt. Die grösste Achsen-Frequenz war auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit 90 966, die kleinste auf der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn mit 6 352 Achsmeilen pro Meile.

Sowohl die Leistungen als auch die Ausnutzung war in Folge der Militair-Transporte eine grössere wie im Jahre 1865. Es war jede bewegte Achse besetzt 1866 mit $6,_2$ Personen, 1865 mit $5,_3$ Personen und es wurden von den bewegten Plätzen der Personenwagen durchschnittlich benutzt $33,_7$ Proc. gegen $29,_1$ Proc. im Vorjahre.

Die Reparaturkosten waren dagegen pro Achsmeile um $0,_4$ Pfg. geringer, sie betrugen $4,_6$ Pfg.

Während die durchschnittlich pro Meile Bahnlänge vorhandene Anzahl Gepäckwagen dieselbe geblieben ist, sind die Güterwagen von $100,_2$ Achsen pro Meile im Jahre 1865 auf $107,_6$ Achsen pro Meile im Jahre 1866 erhöht worden. Vorhanden waren 721 Gepäckwagen mit 1877 Achsen, 42 128 Güterwagen mit 89 534 Achsen, 1436 Pferde- etc. und 970 Arbeitswagen. Im Ganzen waren demnach 45 255 Güterwagen vorhanden (4383 mehr wie im Jahre 1865), die eine Gesammtladungsfähigkeit von 7 651 207 Z.-Ctr. gegen 6 775 186 Ctr. im Vorjahre hatten. Die durchschnittliche Ladungsfähigkeit pro Meile Bahnlänge betrug 8 725 Ctr. (990 Ctr. mehr wie 1865) und es variirt dieselbe von 1 300 Ctr. bei der Neisse-Brieger bis 17 029 Ctr. bei der Köln-Mindener und 17 760 Ctr. bei der Saarbrücker Eisenbahn.

Die Gepäck-, Güter- und Postwagen (und zwar eigene und fremde) haben 199 443 931 Achsmeilen überhaupt und 226 225 pro Meile Bahnlänge zurückgelegt, so dass auf eine Achse eine durchschnittliche Leistung von $2\,069,_3$ Meilen kommt, welche im Jahre 1865 $2\,131,_2$ Meilen betragen hat. Die grösste Achsen-Frequenz mit 472 239 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge hat auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, die kleinste mit 42 353 Achsmeilen auf der Vorpommerschen Bahn stattgefunden.

Weil der Güterverkehr gegen das Vorjahr zurückgegangen ist, so ist auch die Ausnutzung eine geringere gewesen. Es war jede bewegte Gepäck- und Güterwagen-Achse durchschnittlich mit $31,_3$ Ctr. gegen $32,_9$ Ctr. im Jahre 1865 belastet, was in Procenten der Maximalbelastung eine geförderte Nettolast von $39,_3$ Proc. gegen $42,_6$ Proc. im Vorjahre repräsentirt.

Die Reparaturkosten waren deshalb auch geringer, sie betrugen $1\,642\,182,_4$ Thlr. überhaupt und $3,_0$ Pfg. pro Achse und Meile gegen $3,_2$ Pfg. im Jahre 1865.

Die Zug-Frequenz umfasste täglich 17 Züge mit 44 Achsen pro Zug.

IV. Frequenz.

a) Personen-Verkehr.

Wie schon im Eingange erwähnt, ist der Personenverkehr, wenn die beförderten Militairs ausser Ansatz bleiben, gegen das Vorjahr zurückgegangen. Im Ganzen wurden 38 049 367 Personen[5] befördert, welche 232 530 377 Meilen zurückgelegt haben. Hiervon kommen auf die

I. Wagenclasse	497 123	Personen	mit	4 599 798	Pers.-Meil.,
II. „	5 076 047	„	„	36 014 999	„
III. „	14 053 718	„	„	62 918 116	„
IV. „	13 067 598	„	„	57 590 833	„
Militairs	5 354 881	„	„	71 406 631	„

Nach Procenten kommen auf die I. Classe $1,_3$ Proc.; II. Cl. $13,_3$ Proc.; III. Cl. $36,_9$ Proc.; IV. Cl. $34,_4$ Proc. und Militairs $14,_1$ Proc. und es hat jede Person zurückgelegt in der I. Cl. $9,_3$ Meilen, in der II. Cl. $7,_1$ M., in der III. Cl. $4,_5$ M., in der IV. Cl. $4,_4$ M., jede Militairperson $13,_3$ M. und jede Person überhaupt $6,_1$ Meilen gegen $5,_3$ Meilen im Vorjahre.

Im Jahre 1865 kamen von der Gesammtzahl der Reisenden $2,_3$ Proc. auf beförderte Militairs, im Jahre 1866 dagegen $14,_1$ Proc. Schon hieraus ist ersichtlich, wie stark die Bahnen im Jahre 1866 durch Truppen-Transporte in Anspruch genommen sind. Am umfangreichsten waren dieselben auf der Breslau-Posen-Glogauer Bahn, auf welcher pro Meile Bahnlänge 178 048 Personenmeilen, am niedrigsten dagegen auf der Oppeln-Tarnowitzer Bahn, wo pro Meile 2 746 Personenmeilen von Militairs zurückgelegt worden sind. Auf der Niederschlesisch-Märkischen, Ostbahn, Stargard-Posener, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Thüringischen Bahn wurden durchschnittlich pro Meile je über 100 000 Personenmeilen von Militairs durchfahren.

Dem entsprechend ist die Anzahl der beförderten Personen um 3 151 567 = $9,_{03}$ Proc. und die Personenmeilenzahl um 49 004 832 = $26,_{70}$ Proc. gestiegen. An dieser Mehrbeförderung participiren alle Bahnen mit alleiniger Ausnahme der Thüringischen und Aachen-Mastrichter, bei welchen die Militair-Beförderungen den Ausfall an Civil-Reisenden nicht gedeckt haben.

Lässt man aber die beförderten Militair-Personen ausser Berechnung, dann sind gegen das Vorjahr 1 395 362 Personen = $4,_{09}$ Proc. weniger befördert, ebenso ist die von den Personen zurückgelegte Meilenzahl um 13 587 633 Meilen = $7,_{777}$ Proc. heruntergegangen, welches sich auf den Verkehr aller Bahnen ziemlich gleichmässig vertheilt.[6]

Die specifische Personen-Frequenz (d. i. die auf eine Meile Bahnlänge beförderte Anzahl Personenmeilen) hat betragen:

in der I. Classe 5 175 Personenmeilen (bei der Rheinischen 25 481 in maximo, bei der Stargard-Cöslin-Colberger 225 in minimo);
„ „ II. „ 40 522 Pers.-M. (in maximo bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger 104 066, in minimo bei der Oppeln-Tarnowitzer 2 709);
„ „ III. „ 70 792 Pers.-M. (in maximo bei der Magdeburg-Leipziger 161 464, in minimo bei der Oppeln-Tarnowitzer 8 884);
„ „ IV. „ 64 798 Pers.-M. (in maximo bei der Niederschlesisch-Märkischen 148 768, in minimo bei der Rheinischen 7 169. Auf der Berlin-Anhaltischen, Thüringischen und Aachen-Mastrichter war die IV. Wagenclasse noch nicht eingeführt);
von Militairs 80 343 Pers.-M. (in maximo bei der Breslau-Posen-Glogauer 175 048, in minimo bei der Oppeln-Tarnowitzer 2 746).

Ueberhaupt umfasste die specifische Frequenz 261 630 Personen-Meilen (in maximo 534 460 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger und in minimo 34 367 bei der Oppeln-Tarnowitzer Bahn). Im Vorjahre betrug dieselbe 212 693 Pers.-M., so dass pro 1866 ein erhebliches Mehr in Folge der Militair-Transporte resultirt.

b. Güterverkehr.

Der Gepäck- und Güterverkehr ist der Centnerzahl nach geringer gewesen, wie im Vorjahre, wie dies ja auch in einem Kriegsjahre, wo der Verkehr momentan ganz eingestellt werden musste, nicht anders möglich war. Es sind aber die beförderten Güter auf grössere Entfernungen transportirt, so dass hierdurch der Ausfall ziemlich wieder ausgeglichen wird.

Der Verkehrsmangel des Jahres 1866 trifft aber keineswegs alle Bahnen, wie dies bei dem Reiseverkehr der Fall war, es haben

[5] Wie viele Personen im Binnen- und wie viele im directen und Durchgangsverkehre befördert worden sind, ist aus der Statistik nicht ersichtlich. Es können deshalb die stattgefundenen Doppel-Aufschreibungen weder hier noch bei dem Güterverkehre ermittelt werden.

[6] Obgleich eine Vergleichung der Personen-Frequenz bei den einzelnen Preussischen Bahnen und zwar incl. wie excl. der Militair-Beförderung von grossem Interesse ist, so haben wir es doch für zweckmässiger gehalten, eine solche Uebersicht erst dann mitzutheilen, wenn die Nachrichten über die Betriebs-Ergebnisse aller Deutschen Bahnen vorliegen. Auch bilden die Preussischen Bahnen in ihrer Gesammtheit kein zusammenhängendes Ganzes, es würde also eine derartige Vergleichung den eigentlichen Zweck: „Beurtheilung der Einwirkungen, welche der Krieg auf den Verkehr ausgeübt hat“ zum grösseren Theile verfehlen, mindestens aber doch nur ein unvollständiges Bild liefern.

vielmehr die Westfälische, die Ostbahn, Niederschlesisch-Märkische, Saarbrücker, Tilsit-Insterburger, Berlin-Stettin-Stargarder, Vorpommersche, Niederschlesische Zweigbahn, Neisse-Brieger, Aachen-Mastrichter, Magdeburg-Leipziger und Rheinische, zusammen 12 Bahnen (also ziemlich die Hälfte) mehr oder weniger sich einer steigenden Frequenz zu erfreuen gehabt, wogegen die anderen Bahnen einen Ausfall an Transporten erlitten.

Wenn nun auch die beförderten Güter an Centnerzahl gegen das Vorjahr abgenommen haben, so ist dieser Ausfall durch die sogenannten Nebenbeförderungen, als Equipagen, Pferde etc. als gedeckt anzusehen. Ueberhaupt ist der Güterverkehr auf den Preussischen Bahnen ein so naturgemässer, und in Folge dessen ein so stetiger, dass ein localer Krieg (der ja bei der Schärfe der Waffen kaum von langer Dauer sein wird) ihn nicht leicht aus seinen Bahnen lenken kann, wie die Ergebnisse des Jahres 1866 zur Genüge beweisen.

Befördert wurden 2136 978 Ctr. Gepäck und 587 199 967 Ctr. Güter aller Art. Von dem Gepäck sind 27 082 791 und von den Gütern 5 757 487 082 Centnermeilen zurückgelegt worden.

Nach den einzelnen Classen vertheilt sich der Güterverkehr wie folgt:

Eilgut	4 774 894 Ctr. mit	63 948 963 Centnerm.,
Postgut	456 791 „ „	3 213 337 „
Güter der Normalclasse und sperrige	43 000 200 „ „	575 898 029 „
Kohlen	308 037 979 „ „	2 662 482 861 „
Ermässigte Classe	230 930 103 „ „	2 451 943 892 „
zusammen	587 199 967 Ctr. mit	5 757 487 082 Centnerm.,
1865 dagegen	596 274 131 „ „	5 749 651 140 „
Pro 1866 weniger	9 074 164 Ctr. mehr = $1{,}_{52}$ Proc.	7 835 942 Centnerm., = $0{,}_{136}$ Proc.

Ausserdem wurden noch an Betriebsdienst- und Baugütern 42 554 947 Centner mit 253 421 163 Centnermeilen gegen 56 357 757 „ „ 243 312 886 „ im Vorjahre, sowie ferner befördert:

	1866. Anzahl.	1865. Anzahl.	1866. Centnermeilen.	1865. Centnermeilen.
Equipagen	44 027	7 291	12 136 706	1 352 629
Pferde	545 971	79 323	61 945 670	6 747 081
Hunde	94 213	96 045	127 427	124 575
sonstige Thiere	5 761 211	5 722 070	134 765 895	112 732 489.

Von den beförderten Gütern kommen

	nach Procenten	und es hat jeder Centner zurückgelegt Meilen
auf Eilgut	$0{,}_{8}$	$13{,}_{4}$
„ Güter der Normalclasse (und sperrige)	$6{,}_{8}$	$13{,}_{4}$
„ Kohlen und Coaks	$48{,}_{9}$	$8{,}_{6}$
„ Güter der ermässigten Classe	$36{,}_{7}$	$10{,}_{6}$
„ Bau- etc. Gut	$6{,}_{8}$	—
zusammen	100 Proc.	$9{,}_{8}$ Meilen gegen $9{,}_{6}$ Meilen im Vorjahre.

Die specifische Frequenz hat betragen bei dem

Postgut [7] 3 615 Centner-M.;

Eilgut 71 952 „ (in maximo 203 442 bei der Magdeburg-Leipziger und in minimo 2884 bei der Tilsit-Insterburger);

Frachtgut der Normalclasse etc. 647 968 Centner-Meilen (in maximo 3 138 461 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger und in minimo 35 056 bei der Tilsit-Insterburger);

Frachtgut der ermässigten Classe 2 758 787 Centner.-M. (in maximo 5 591 913 bei der Oberschlesischen und in minimo 209 268 bei der Tilsit-Insterburger);

Kohlen und Coaks 2 995 674 Centner-M. gegen 3 116 656 im Vorjahre, mithin pro 1866 weniger 120 982 = $3{,}_{88}$ Proc. Am grössten war der Kohlenverkehr bei der Oberschlesischen Eisenbahn mit 14 064 115 Ctr.-M., der Köln-Mindener mit 9 395 387 und der Niederschlesisch-Märkischen mit 7 022 644 Ctr.-M., am geringsten dagegen bei der Tilsit-Insterburger mit 24 547, der Ostbahn mit 66 707, der Vorpommerschen mit 77 706 und der Berlin-Stettin-Stargarder mit 94 677 Centnermeilen pro Meile Bahnlänge. Die Niederschlesische Zweigbahn hatte gar keinen Kohlenverkehr angegeben.

[7] Dasselbe wird nur noch von 15 Verwaltungen notirt, bei den übrigen wird, weil für deren Beförderung eine Aversional-Bezahlung erfolgt, eine Notirung nicht veranlasst.

Im Ganzen hat die specifische Güter-Frequenz 6 477 996 Centnermeilen betragen und es ergiebt sich eine Abnahme gegen das Vorjahr von $2{,}_{78}$ Proc. Am grössten war die Frequenz bei der Oberschlesischen mit 19 934 595, der Köln-Mindener mit 14 895 437 und der Niederschlesisch-Märkischen mit 13 716 197 Centnermeilen, am kleinsten dagegen bei der Tilsit-Insterburger mit 275 303, der Vorpommerschen mit 619 864 und der Hinterpommerschen mit 771 039 Centnermeilen pro Meile Bahn.

Mit Einschluss der Betriebsdienst- und Baugüter, sowie der Equipagen und Thiere sind befördert worden:

1866:	6 247 492 754 Centner-M. überh. und	7 029 322 pro Meile
1865:	6 142 794 748 „ „	„ 7 119 043 „ „
Pro 1866	mehr 104 698 006 Cent.-M. überh. u. = $1{,}_{7}$ Proc.	weniger 89 721 pro Meile = $1{,}_{26}$ Proc.

Ueberhaupt hat der Güterverkehr auf den Preussischen Bahnen auch bei den politischen und industriellen Verhältnissen des Jahres 1866 ein Resultat geliefert, welches man immerhin noch ein günstiges nennen kann. (Fortsetzung folgt.)

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

(Fortsetzung aus No. 11.)

3. Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft.

Dieselbe hat die ihr unterm 6. Mai 1867 concessionirte Linie Brünn-Olmütz-Sternberg ($15{,}_{2}$ Ml. = $115{,}_{3}$ Kilom.) nebst Zweigbahn Nezamislitz-Prerau ($3{,}_{6}$ M. = $27{,}_{3}$ Kil.) im Bau. Der Unterbau wird nur für 1 Geleise hergestellt und auch das Terrain nur für 1 Geleise erworben. In der Strecke Brünn-Prerau ist das Terrain bereits aquirirt, in der übrigen Strecke noch nicht.

Das Bau-Capital ist im Ganzen zu 8 100 000 Thlr., pro Meile zu 433 000 Thlr. veranschlagt. Die Inangriffnahme der Bauarbeiten erfolgte am 7 Octbr. 1867; die Fertigstellung der Strecke Brünn-Prerau soll Ende 1868, die der Strecke Nezamislitz-Olmütz-Sternberg Ende 1869 erfolgen.

Für den durchgehenden internationalen Verkehr sind wesentliche Einwirkungen von diesen Linien nicht zu erwarten; die strategische Bedeutung derselben liegt in der dadurch gewonnenen neuen Verbindung der wichtigsten Städte Mährens.

Die Bedeutung der neuen Linien für den Local-Verkehr ist bedeutender, indem dieselben den zwischen den jetzt bestehenden Eisenbahnlinien isolirt liegenden centralen Theil von Mähren für den Verkehr erschliessen, den nahmhaften Bodenproducten Absatz verschaffen, die einschlägige Industrie besonders in Zucker fördern, sowie die Kohlenzufuhr für diesen Theil Mährens bis Brünn erleichtern wird.

Stationsorte und deren Entfernungen von Brünn:

a) an der Hauptbahn Brünn, 1) Turas $1{,}_{157}$ M., 2) Sokolnitz $2{,}_{044}$ M., 3) Krenowitz $3{,}_{194}$ M., 4) Ransnitz $4{,}_{264}$ M., 5) Wischan $6{,}_{175}$ M., 6) Eywanowitz $7{,}_{067}$ M., 7) Nezamislitz $8{,}_{204}$ M., 8) Bedihoscht $10{,}_{018}$ M., 9) Prossnitz $10{,}_{630}$ M., 10) Olmütz $13{,}_{361}$ M., 11) Sternberg $15{,}_{261}$ M.

b) an der Flügelbahn: mit Entfernung ab Nezamislitz, 12) Kojetein $1{,}_{482}$ M., 13) Chropin $2{,}_{140}$ M. und 14) Prerau $3{,}_{633}$ M.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor. Bauleitender Techniker ist Ober-Ingenieur Lessle.

1) Bau-Abtheilung Brünn-Sokolnitz; Bauunternehmer J. Prasch.

2) Bau-Abtheilung Sokolnitz-Holubitz; Bauunternehmer F. Soukup.

3) Bau-Abtheilung Holubitz-Lultsch; Bauunternehmer A. Budiner.

4) Bau-Abtheilung Lultsch-Chwalkowitz; Bauunternehmer J. Neisser.

5) Bau-Abtheilung Chwalkowitz-Prerau; Bauunternehmer W. Knauer.

4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn-Gesellschaft.

Die unterm 10. August 1865 concessionirte, $3{,}_{472}$ Meilen = $26{,}_{340}$ Kilom. lange Bahnstrecke Schwadowitz-Königshain-Landesgrenze wird eingeleisig und nur der im Zuge dieser Bahn erbaute

Tunnel zweigeleisig hergestellt; auch wird das Terrain nur für ein Geleise erworben. Dasselbe wurde durchgehends im gütlichen Ablösungswege acquirirt.

Das Baucapital ist im Ganzen zu 3 283 400 Thlr., pro Meile zu 945 679,72 Thlr. veranschlagt.

Der Bau wurde am 17. Septbr. 1866 in Angriff genommen und dürfte im Laufe des Monates Juni 1868 vollendet werden.

Für den Durchzugsverkehr gewinnt die neue Bahnstrecke erst durch den Anschluss in Ruhbank Bedeutung. — Nachbarlicher Seits ist der Bau der Strecke Landesgränze-Ruhbank noch nicht in Angriff genommen, jedoch durch einen Staatsvertrag gesichert.

Für den Localverkehr ist von Bedeutung, dass die Kohlenwerke in Schatzlar, dann die Flachsspinn-Fabriken in Trautenau, Parschnitz, Altstadt, Jungbuch, Trübenwasser, Dunkelthal und Papierfabriken in Marschendorf durch die neue Linie berührt werden. Auch ist in dieser Richtung zu erwähnen, dass durch dieselben dann auch der Absatz des Holzes aus den reichen Waldcomplexen dieser Gegend erleichtert wird; erwähnenswerth ist ferner noch der eine Meile von Trautenau entfernte Curort Johannesbad.

Als Stationsorte und deren Entfernungen sind ab Schwadowitz zu erwähnen: Trautenau 1,50 M., Bernsdorf 2,81 M., Königshain 3,27 M.

An Bauschwierigkeiten sind erwähnenswerth ausser mehreren langen und tiefen Felseinschnitten ein 187,12 Mêtres langer gewölbter Tunnel und 4 Thalüberbrückungen, von denen jede Eine mit einer Eisenconstruction überspannte Oeffnung von 28,45 Mêtres besitzt. Der höchste dieser Viaducte misst 29,25 Mêtres.

Die Maximal-Steigung ist 1 : 80 und die schärfsten Krümmungen entsprechen einem Radius von: 284,49 Mêtres.

Als bauleitender Techniker fungirt der Ober-Ingenieur Moritz Morawitz, Bauunternehmer sind: Gebrüder Klein und A. Lanna.

5. Rechte Oderufer-Eisenbahn.

Der Oppeln-Tarnowiter Eisenbahn-Gesellschaft wurde unterm 11. Juli 1865 resp. 13. Novbr. 1865 concessionirt: die Rechte Oderufer-Eisenbahn, und zwar:

a) Thalstrecke 17,92 Meilen = 134,97 Kilom.;[1]
b) Bergwerks- und Plessische Bahn 12,29 M. = 92,56 Kilom.[2]

Der Unterbau wird für ein Geleise ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben.

Das Baucapital ist zu a) im Ganzen auf 6 833 601 Thlr., pro Meile auf 381 340 Thlr; zu b) im Ganzen auf 5 166 399 Thlr., pro Meile auf 420 374 Thlr. veranschlagt.

Der Bau wurde am 18. Decbr. 1865 begonnen. Fertigstellungstermin 4 Jahre v. Tage der Publication des Gesetzes v. 13. Novbr. 1865.

Der Grund und Boden zur Thalbahn und Bergwerksbahn ist vollständig, der zur Plessischen Bahn grösstentheils acquirirt.

Ohne in strategischer Beziehung von grosser Bedeutung zu sein, schliesst die Rechte Oderuferbahn unmittelbar bei Dzieditz an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, geht nahe an die Polnische Grenze, berührt in Breslau die Niederschlesisch-Märkische und Posener Eisenbahn, sowie mittelbar die Freiburger und Oberschlesiche Eisenbahn, vermittelt durch diese den durchgehenden Verkehr und ermöglicht es, Truppen bis unmittelbar an die Grenze zu führen.

Zugleich vermittelt die Bahn den Localverkehr aus den Kreisen Pless, Beuthen, Gross-Strehlitz, Rosenberg, Lublinitz, Kreuzburg und Namslau, Wartenberg, Oels und der nordöstlich derselben angrenzenden Kreise der Provinz und des Königreichs Polen. Boden- und Industrieproducte sind: Getreide, Spiritus, Kohlen, Holz, Kalk, Eisenerze, Roheisen, gewalztes und façonnirtes Eisen, sowie Eisengusswaaren, Galmeierze und Zink.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Breslau sind: Breslau, Oels 3,56 M., Kreuzburg 11,97 M., Vossowska 16,92 M., Beuthen o/S. 24,72 M., Schoppinitz 27,02 M., Pless 32,38 M., Dzieditz 33,45 M.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor.

Bauleitender Techniker ist Ober-Ingenieur Baurath Grapow. Bauunternehmer: Dr. Strousberg in Berlin. Bau-Abtheilung:

a) Verbindungsbahn in Breslau,
b) Thalbahn Breslau-Vossowska,
c) Bergwerksbahn Tarnowitz nach Emanuelsegen incl. der Zweigbahnen,
d) Plessische Bahn Emanuelsegen nach Dzieditz incl. Zweiggeleise Tichau-Lazisk.

6. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.[3]

Der Theil der Nordhausen-Northeimer Bahn von Nordhausen bis zur ehemaligen Landesgrenze bei Nixei, concessionirt unterm 18. August 1866, ist 3,2 Meilen lang, und wird der Unterbau für 2 Geleise hergestellt.

Das Baucapital ist im Ganzen zu 1 280 000 Thaler, pro Meile zu 400,000 Thaler veranschlagt.

Der Bau, im Februar 1868 in Angriff genommen, wird voraussichtlich im Frühjahr 1869 fertig gestellt werden.

Das Terrain wird auf der 0,9 Meilen langen Strecke im Braunschweigischen Gebiet von der Herzogl. Regierung ohne Geld-Entschädigung übergeben, im Preussischen Gebiet wird das Terrain von der bauenden Gesellschaft durch Kauf erworben.

Im durchgehenden Verkehr vermittelt die Bahn den Verkehr zwischen den Nordsee-Handelsplätzen mit Mitteldeutschland.

Was den Localverkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass die Bahn dicht am Südrande des Harzes liegt und die im südlichen Theile des Harzes belegenen Städte und Ortschaften daher der Bahn beträchtliche Rohproducte zuführen werden, indem zwischen diesen Orten und Nordhausen stets ein lebhafter Verkehr bestanden hat. Für den Sommer ist ein grösserer Personenverkehr wegen der Nähe mehrerer besuchten Orte des Harzes zu erwarten.

Stationsorte und deren Entfernungen ab Nordhausen sind Niedersachswerfen 0,80 M., Ellrich 2,0 M., Walkenried (Braunschweigisch) 2,60 M., Tettenborn 3,2 M.

Besondere technische Schwierigkeiten bietet ein 67 Rth. langer Tunnel bei Ellrich in Gypsfelsen und grössere Erdarbeiten auf der letzten Meile.

Bau-Dirigent ist der Kgl. Regierungs- und Baurath Garcke. Erste Bau-Section von Nordhausen bis Ellrich; zweite Bau-Section von Ellrich bis zur Grenze bei Nixey.

[1] Einschliesslich 1,03 Meilen Verbindungsbahnen in Breslau.

[2] Einschliesslich 1,2 Meilen Zweiggeleis von Tichau nach Mittel-Lazisk und 0,50 Meilen Geleise nach verschiedenen Gruben- und Hütten-Anlagen Oberschlesiens.

[3] Bezüglich der Halle-Casseler Zweigbahn, deren Fortführung ab Arenshausen nach Cassel via Münden (statt über Grossalmerode) von den Preussischen Kammern, wie wir seiner Zeit mittheilten, genehmigt worden ist, sind uns bis jetzt Mittheilungen nicht zugegangen. Die Red.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.*

z — Berlin 17. März. Die mir gestellte Aufgabe, in einem in erster Linie anderen, als den Börsen-Interessen dienenden Blatte, wie die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" ist, Referate über den Börsen-Verkehr zu geben, bietet grosse Schwierigkeiten. Ich halte es deshalb für nothwendig, zunächst darzulegen, wie ich diese Aufgabe auffasse und deren Lösung anstreben will. Es kann sich an dieser Stelle nicht um eine Mittheilung der Cours-Bewegungen, sondern nur darum handeln, eine fortlaufende Darstellung der Verhältnisse und aus derselben dasjenige Material zu geben, welches in erster Linie den Eisenbahn-Verwaltungen einen Blick auf den Geldmarkt, dessen Dienste die meisten beanspruchen müssen, zu gewähren. Ich werde aber auch solche im Publicum laut gewordene Wünsche hervorheben, die ich für berechtigt halte und durch meine Correspondenzen am besten an ihre Adresse, die Eisenbahn-Verwaltungen, zu befördern sind. Das Publicum will ich auf diejenigen Momente aufmerksam machen, welche im Börsen-Verkehr eine Rolle spielen, mit Ausschluss derjenigen, welche durch die Jobber auf die Tagesordnung gebracht werden.

Die Berliner Börse ist ein „Eisenbahn-Actien-Markt", wie es kaum einen zweiten giebt; das Verdienst darf sich aber nicht die Börse vindiciren, es fällt dem Publicum zu, welches in Norddeutschland seit vielen Jahren Eisenbahn-Actien als eine gute Capitals-Anlage betrachtete und deshalb bereitwillig den Hunderten von Millionen Thalern Aufnahme gewährte, die auf den Markt kamen. Die Vorliebe des Capitals für Eisenbahn-Actien hat ihre wirthschaftliche Seite, denn sie entsprang aus einer eingehenderen Beurtheilung aller massgebenden Verhältnisse, als man sie irgendwo findet. Die Tarif-Herabsetzungen haben längst jede berechtigte Anerkennung gefunden, man hat die Furcht vor sogenannten Concurrenzbahnen aufgegeben. Nur wenn die Gefahr einer Beeinträchtigung zu scharf vor Augen tritt, beeinflusst sie die Cours-Entwickelung. Die Legung von Erneuerungfonds wirkte im ersten Augenblicke deprimirend, bald aber kamen die Vortheile zur Anerkennung und seitdem gilt der Satz, dass diese Praxis allein die Solidität eines Unternehmens begründet, weil durch dieselbe allein die Aufrechthaltung des vollen Activstandes verbürgt werden kann.

* Wir wünschen, dass unsere Zeitung immer mehr Freunde im grössern Publicum, namentlich unter den Eisenbahn-Actionären gewinne, welchen die nachfolgenden, aus einer sehr sachkundigen Feder geflossenen Correspondenzen, welche wir mit Freuden begrüssen, willkommen sein möchten.
Die Redaction.

Ich könnte die Beweise für meine Ansicht, dass das Publicum gelernt hat, Eisenbahnen zu heurtheilen, weiter ausführen, halte aber die Thatsache für genügend feststehend. Nichts desto weniger leidet der Eisenbahn-Actien-Markt der Berliner Börse an einer Schwäche; er empfindet unter gewissen Verhältnissen den Mangel genügender Abzugs-Canäle; im Börsen-Verkehr nennt man das den Mangel einer „Arbitrage", mit anderen Worten die Berliner Börse ist das Reservoir, in welches der ganze Strom flottant werdenden Materials mündet und Aufnahme sucht, weil an den grösseren fremden Börsen Preussische Eisenbahn-Actien gar kein Heimathsrecht haben oder nur als Stiefkinder behandelt werden. Die Folge sind grosse Cours-Schwankungen, welche sich dann entwickeln, denn eine alte Erfahrung lehrt, dass das Capital nur zu stagnirten Coursen kauft und der Rückgang derselben weit mehr Verkaufs- als Kauflust erzeugt. Die Börse lässt sich aber eine Intervention möglichst gut bezahlen, weil in derselben immer eine Gefahr liegt, welche durch eine gute Prämie ausgeglichen werden muss. Dieser Mangel hat in neuester Zeit das Streben hervorgerufen, Preussische Eisenbahn-Actien auf der Börse in Frankfurt a. M. heimisch zu machen. Ich fürchte, der Erfolg wird nicht den Erwartungen entsprechen. Die Süddeutschen wissen die Capitals-Anlage in Eisenbahn-Actien nicht zu würdigen, sie müssen erst lernen, und das erfordert viel Zeit, sie müssen bestehenden Gewohnheiten, d. h. ihrer Vorliebe für Oesterreichische und Americanische Staats-Papiere entsagen. Manche Momente würden eine solche Entsagung rechtfertigen, aber ich fürchte, dass diese nicht zur Geltung kommen werden.

Die Ausdehnung des Eisenbahn-Actien-Marktes ist eine Nothwendigkeit, die mit dem Ausbau unseres Eisenbahn-Netzes im intimsten Connex steht. Die Prioritäts-Obligationen haben in ihrer Schwester aus Russland eine kaum zu bekämpfende Concurrenz erhalten; es wird sehr schwer sein, auf diesem Wege die nothwendigen Capitalien aufzubringen. Die Emission neuer Stamm-Actien macht aber die Theilnahme fremder Börsen nothwendig aus Gründen, auf welche ich in meinem nächsten Schreiben näher eingehen will. Für heute bemerke ich nur, dass die Aufnahme „schwerer Actien" Seitens des Capitals durch den bedeutenden Zins-Ertrag vieler fremden Papiere und durch den Eindruck geschwächt worden ist, welchen die beschlossene Ausdehnung mehrerer älterer Unternehmungen hervorgerufen hat.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte und Bau.

⊙ Oesterreich. (Landtagsverhandlungen: Fortsetzung der Brennerbahn nach Bayern. Fernbahn.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. d. M. fand die Berichterstattung des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die Petition der Stadt Kempten in Bayern, betreffend die Fortsetzung der Brennerbahn über den Fernpass zum Anschlusse an die Bayerische Süd-Staatsbahn statt. Der Petition lag eine Denkschrift über die erwähnte Angelegenheit zu Grunde, welche mit Gründlichkeit und Sachkenntniss den Beweis führt, dass die einzige Verbindung der Brennerbahn über Kufstein, Rosenheim und München nach Deutschland schon den gegenwärtigen Ansprüchen nicht entspreche, in keinem Falle aber geeignet sei, den Anforderungen, die der wachsende internationale Verkehr in Zukunft an sie stellen werde, zu genügen. Die Denkschrift protegirt besonders die Verbindung, welche von Innsbruck nordwestlich über den Fernpass führt, als die kürzeste und vortheilhafteste. Der Ausschuss war indessen der Ansicht, dass die Verbindung der Brennerbahn mit Deutschland von Innsbruck in westlicher Richtung über Vorarlberg zum Bodensee nach den gegenwärtig geänderten Verhältnissen vorzuziehen sei und erinnert bei dieser Gelegenheit daran, dass ohnedies vor nicht gar ferner Zeit vom Hause der Bau der Innsbruck-Feldkirchener Bahn beim Ministerium befürwortet wurde. Unter diesen Umständen stellt der Ausschuss den Antrag: das Haus wolle beschliessen, es sei die Petition der Stadt Kempten dem Handelsministerium zur Würdigung zu übergeben, und dieses gleichzeitig aufzufordern, die Gesuche der Städte Innsbruck und Feldkirch wegen des Baues der Innsbruck-Feldkirchener Bahn schleunigst zu erledigen. Handelsminister Plener bemerkt, dass, wie die Sache gegenwärtig stehe, die Regierung wohl die Wichtigkeit der Arlberger Linie, gegenüber der auf Bayerischem Gebiete herzustellenden Kemptener Bahn erkenne, sie betreibe auch die Vorarbeiten, doch fehle bisher jeder Anhaltspunct für die Herbeischaffung des Anlagecapitals, somit das Substrat der Verhandlungen. Mit dem Antrage des volkswirthschaftlichen Ausschusses könne sich das Ministerium einverstanden erklären, welcher darauf angenommen wurde.

Gera-Saalfeld-Eichicht. Der Weimarische Landtag hat in seiner Sitzung vom 10. März die Vorlage, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Gera nach Eichicht, angenommen.

* Paris-Hamburger Eisenbahn. Die Köln-Mindener Eisenbahn-Direction hat die Submission von Materialien für den Bau der Elbbrücke bei Hamburg ausgeschrieben. (Termin den 11. April.)

Eisenbahn-Betrieb.

⊙ Westfälische Eisenbahn. Am 1. März ist ein Specialtarif für Getreide-Sendungen im Verkehr zwischen den Stationen Halle und Leipzig und Stationen der Westfälischen Bahn via Arenshausen-Kreiensen in Kraft getreten.

* Hannoversche Eisenbahnen. Zur Erleichterung der Theilnahme an folgenden Ausstellungen als:

1) der Maschinen-Ausstellung zu Frankfurt a. M. im April d. J.,

2) der landwirthschaftlichen und gewerblichen Ausstellung zu Bromberg im Mai d. J.,

3) der internationalen Ausstellung von Mähemaschinen zu Berlin im Juli d. J.,

tritt auf den Hannoverschen Bahnen eine Transport-Begünstigung in der Weise ein, dass die für jene Ausstellungen bestimmten, unverkauft gebliebenen Gegenstände auf der Route des Hin-Transports nach der Abgangs-Station, gegen Vorzeigung des Frachtbriefs für den Hinweg und einer Bescheinigung des betreffenden Ausstellungs-Comité's über den Nichtverkauf binnen drei Wochen nach dem Schlusse der Ausstellung frachtfrei zurückbefördert werden. Für den Hintransport ist die volle tarifmässige Fracht zu entrichten.

* Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn. Aus Anlass der Verkehrs-Unterbrechung zwischen Luzan und Czernowitz erfolgt bis auf Weiteres die Aufgabe und Abgabe aller für Czernowitz bestimmten Sendungen in der 2 Meilen entfernten Station Luzan. Die Achsverfrachtung zwischen Luzan und Czernowitz besorgt der Bahnspediteur der Gesellschaft Herr M. Zucker in Czernowitz gegen Entrichtung des vereinbarten Frachtsatzes von 21 Kr. pro Zollcentner. Die Zollabfertigung findet gleichfalls in Luzan statt.

* Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen. (Betriebsübersicht im Monat Januar 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	f. Güter Thaler	in Summa Thaler
westl. Staatsb.	$70,_5$	189666	3976339	83725	310172	393897
östl. Staatsb.	$28,_3$	111302	2655555	35965	199899	235864
Privatbahnen	$13,_7$	40656	1020434	8026	33028	41054
Summa	$112,_5$	341624	7652328	127716	543099	670815
im Januar 1867	$109,_7$	310008	6172006	114382	465347	579729
daher 1868	$+2,_8$	+31616	+1480322	+13334	+77752	+91086

⊙ Bayerische Ostbahnen. (Fahrplan-Aenderung.) Laut officieller Bekanntgabe werden in Folge der Einrichtung eines zweiten Anschlusszuges auf der Böhmischen Westbahn vom 15. März ab zwei directe Verbindungen nach und von Prag über die Bayerischen Ostbahnen bestehen. Von Verona ab: $8,_{15}$ Abends und $5,_3$ Früh, Innsbruck, Kufstein, München einer- und Köln ab 6 Morgens und $5,_{15}$ Abends, Mainz, Frankfurt, Nürnberg andererseits über Furth nach Prag. Ankunft: $6,_{15}$ Früh und $8,_{30}$ Abends. Von Prag ab: 7 Früh und $8,_{15}$ Abends über Furth nach München, Kufstein, Innsbruck, Verona, Ankunft $9,_7$ Abends und 5 Früh einer- und Nürnberg, Frankfurt, Mainz nach Köln Ankunft $11,_{25}$ Mittags und 7 Abends andererseits. — Fahrzeit von Verona nach Prag: 34 und 39 Stunden 27 Min., von Köln nach Prag: 24 St. 15 Min. und 27 St. 15 Min., von Prag nach Verona: 38 St. 7 Min. und 32 St. 45 Min., von Prag nach Köln: 28 St. 25 Min. und 22 St. 45 Min.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem technischen Commissarius zur Beaufsichtigung der Bauausführungen der Märkisch-Posener Eisenbahn, Regierungs- und Baurath Gustav Emil Schwedler zu Berlin ist der Character als Geheimer Regierungsrath und dem Baurath Kecker zu Münster die bisher commissarisch verwaltete Stelle eines technischen Mitgliedes der Kgl. Direction der Westfälischen Eisenbahn definitiv verliehen worden.

Ausland.

Frankreich. Eine Bekanntmachung des Handelsministers vom 15. März setzt für die Zeit vom 20. dies. Mts. bis zum 15. August d. J. einen gemeinschaftlichen Tarif für Getreidetransporte auf allen Französischen Eisenbahnen fest. Nach demselben wird gezahlt per Tonne und Kilometer bis auf eine Entfernung von 200 Kilometer 6 Centimes, 5 Centimes bis zu 400 und 4 Centimes bis zu 800 und 3½ über 800 Kilometer hinaus. Der Bericht des Ministers constatirt, dass die Maassregel bei allen Eisenban-Compagnieen die bereitwilligste Aufnahme gefunden habe. Ein gleichzeitig veröffentlichtes Kaiserliches Decret bestimmt, dass die Eisenbahn-Compagnieen berechtigt sein sollen, den höchsten Tarifsatz wieder einzuführen, jedoch erst nach Ablauf von vier Monaten nach dem 15. August.

Luxemburger Wilhelmsbahn. Der neue Vertrag zwischen der genannten Bahn und der Französischen Ostbahn-Gesellschaft, welcher die politischen Zeitungen vielfach beschäftigte, da man in demselben eine Annexion Luxemburgs verborgen sah, betrifft nur den weiteren Betrieb der Bahn Seitens der Französischen Ostbahngesellschaft, welche für die pachtweise Benutzung derselben statt des bis jetzt variablen jährlichen Pachtgeldes eine feste Rente von 3 Millionen Francs den Actionären zahlt. Von diesen 3 Mill. Francs erhalten die privilegirten Actien von 100 fr. 5 fr. Zinsen, die 5% Obligationen von 500 fr. 25 fr. Zinsen, die 3% Obligationen von 500 fr. 15 fr. Zinsen,

endlich die ursprünglichen Actien von 500 fr. 12 fr. jährlich und werden mit 500 fr. amortisirt.

W. **Belgische Staatsbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1866 und Betriebsergebnisse pro 1867.) Es ist kürzlich erst der Rechenschaftsbericht über den Betrieb der Belgischen Staatsbahnen pro 1866 erschienen.

Die durchschnittliche Länge der exploitirten Strecken betrug 790 Kilometer gegen 749 des Jahres 1865.

	1866.	1865.
Die Brutto-Einnahme war	38 309 516 fr.	38 439 228 fr.
Die Ausgaben betrugen	22 069 702 „	19 646 960 „
oder	57%	51%

der Einnahme. Der Reinertrag ist in 1866 um $2^1/_2$ Millionen geringer, als in 1865, obgleich 41 Kilometer mehr in Betrieb waren. Der Ertrag pro Tag und Kilometer fiel von 70 fr. pro 1865 auf 56 fr. in 1866.

Es wurden transportirt:		1866.	1865.
Reisende	Anzahl	10 637 417	10 677 963
Stückgut	Kilogr.	105 325 985	107 547 457
Güter, Kohlen etc.	Tonnen	6 533 040	5 898 648.

Im Jahre 1865 bezahlte jeder Reisende im Durchschnitt $1,_{73}$ fr., in 1866 nur $1,_{15}$ fr.

Das Anlagecapital beträgt 252 203 000 fr. gegen 237 897 000 fr. in 1865.

Die Baukosten sind im Durchschnitt pro Kilometer von 384 430 fr. in 1865 auf 400 391 fr. in 1866 gestiegen.

Das Anlagecapital rentirte in 1865 mit $6,_{85}$, in 1866 mit $5,_{22}$%.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1867, verglichen mit denen des Jahres 1866, waren nach dem Monit. des inter. mater. vom 15. März d. J. folgende, wobei wir die Französischen technischen Ausdrücke zum Theil beibehalten.

		1867.	1866.	1867.	1866.
Personen (Voyageurs) .		837 140	892 604	862 096	877 260
Gepäck	Bagages (minima)	7 020	7 776	3 492	3 883
	„ (quintaux)	6 039	6 207	24 229	22 271
Güter	Petites marchandises . Kilogr.	10 528 979	10 038 430	216 018	210 152
	Grosses marchandises . Tonnen	519 479	613 767	1 441 865	1 723 902
Finances (groups)		73 861	59 124	16 981	17 336
Equipagen		27	16	1 123	520
Pferde und Vieh		1 803	1 766	30 801	34 459
Ausserordentliche Einnahmen				101 138	151 572
Total			fr.	2 697 745	3 041 360
1867 weniger			fr.	343 595	
Télégraphes (dépêches) .		102 671	89 396	86 044	70 848

Varna-Rustschuk. Nach einer Uebersicht der Brutto-Einnahmen, welche sich im Moniteur des inter. mat. vom 8. März (S. 114) abgedruckt findet, wurden im November und December 1866 25 590 fr. vereinnahmt, im ganzen Jahre 1867 354 450 fr. für Personen und 518 235 fr. aus dem Gütertransport, zusammen 872 685 fr. Am bedeutendsten waren die Einnahmen im August 1867, wo 80 000 fr. für Personen- und 37 750 fr. für Gütertransporte, zusammen 117 750 fr. (davon 34 000 fr. für Extrazüge des Sultans) eingenommen wurden, im October und November; im letztern Monat wurden 37 000 fr. für Personen- und 97 500 fr. für Gütertransporte, zusammen 134 500 fr. vereinnahmt. Im Januar 1868 wurden 10 250 fr. aus dem Personen- und 76 875 fr. aus dem Gütertransport, im Ganzen 87 125 fr. eingenommen.

Russland. Die grande Société des chemins de fer russes ruft zum 2. Mai eine ausserordentliche Generalversammlung ihrer Actionäre ein, um die an die Regierung gemachten Vorschläge wegen Ankaufs der Nicolaibahn zu berathen. Wie der meist gut unterrichtete Petersburger Correspondent der „Nat.-Ztg." berichtet, unterliegt es keinem Zweifel, dass die grande Société die Linie erhält, da der Finanzminister keinen andern Concurrenten zulassen wolle und werde die Frage nicht im Ministerrathe, sondern (einem Kaiserlichen Befehl zufolge) in einem vom Grafen Strogonow präsidirten Comité, welches den in No. 11 S. 120 dieser Ztg. mitgetheilten Vorschlag ausarbeitete, mit Hinzuziehung der öconomischen Section des Reichsraths unter Vorsitz des Grossfürsten Constantin entschieden werden.

Russland. Kursk-Charkow-Rostow, Petersburg-Helsingfors und Moskau-Smolensk. Dem Herrn Poliakow, welcher soeben die Koslow-Woronescher Eisenbahn vollendete, ist die Concession zum Bau der Kursk-Charkower Eisenbahn ertheilt worden. Die Linie muss in 18 Monaten vollendet sein und soll das Material im Inlande bestellt werden, so weit es während dieser Zeit daselbst angefertigt werden kann. Der Staat macht dem Unternehmer einen Vorschuss von 9 Millionen Rubel; Actien werden auch diesmal nicht sogleich ausgegeben, wie dies neuestens bei allen Russischen Bahncompagnien Sitte geworden; die Obligationen geniessen eine staatliche Zinsgarantie von 5 Procent und können zum Course von 70 Procent emittirt werden; der Preis per Werst ist auf 68 000 Rubel festgesetzt. Ueberdies hat Poliakow das Recht, die Vorarbeiten für die Fortsetzung der Linie von Charkow nach Rostow und Taganrog, also zum Asowschen Meere vorzunehmen; da jedoch erst im Herbste eine Entscheidung über die Concessionirung dieser Strecke erfolgt, so wird ihm der Staat, falls ein Anderer die Concession erhält, die bis dahin gehabten Auslagen eventuell vergüten.

Ein Ukas verordnet die Expropriation des zur Linie Petersburg-Helsingfors nöthigen Landes. Unter dem General-Lieutenant Nordenstam, Vicepräsidenten des Oeconomie-Departements im Finnländischen Senate, ist eine Commission mit der Leitung der Arbeiten dieser Bahn beauftragt. General-Major Stjernwall ist zum Hauptingenieur desselben ernannt.

Die sofortige Inangriffnahme der Bahnlinie Moskau-Smolensk auf Staatskosten ist am 11. März d. J. angeordnet worden.

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. December 1867 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. December 1866	1867	Demnach mehr oder weniger eingenommen	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
		Rbl.	Rbl.	Rbl.	
Wolga-Don	73	212527	517357	+ 104830	+ 49%
Moskau-Rjasan . . .	$196,_4$	1 846548	2 644118	+ 797570	+ 43%
Riga-Dünaburg . , .	204	775356	981098	+ 205742	+ 26%
St. Petersburg - Warschau nebst Zweigb. .	1207	5 480450	6 387263	+ 906803	+ 16%
Warschau-Wien . .	325	1 971774	2 222216	+ 250442	+ 12%
Warschau-Bromberg .	131	443352	484870	+ 41518	+ 9%
Moskau - Nischninowgorod	410	4 225735	4 496084	+ 270349	+ 6%
Moskau-Jaroslaw . .	$66,_1$	491617	517016	+ 25399	+ 5%
Peterhof	$55,_9$	353700	319489	— 34211	— 9%
Zarskoje Selo	25	360241	325241	— 35000	— 9%
Rjasan-Koslow . . .	$197,_5$	—	1 720004		
Dünaburg-Witebsk .	243	—	821853		
Warschau-Terespol .	193	—	241948		
Lodz	26	—	59338		

⊙ **Spanische Eisenbahnen.** (Bahnnetz im Jahre 1867.) Die „Madrider Zeitung" veröffentlicht eine neuerlich von der Centralstelle für Ackerbau, Industrie und Handel abgegebene Uebersicht des Spanischen Eisenbahnnetzes. — Das im Betrieb befindliche Spanische Eisenbahnnetz hatte am 30. Juni 1867 eine Ausdehnung von 5604 Kilometer = $755,_2$ Deutsche Meilen. — Die noch im Bau begriffenen Bahnstrecken betrugen 503 Kilom. = $67,_{73}$ D. Ml., darunter Merida-Sevilla (direct) und von sämmtlichen concessionirten Bahnen waren noch 777 Kilom. = $104,_{65}$ D. M. auszubauen. — Am 31. December 1866 hatte sich die im Betrieb befindliche Bahnlänge nur auf 5092 Kilom. = $686,_{26}$ D. M. belaufen; sie hat also im ersten Halbjahre, vom 1. Januar bis 1. Juli 1867, um 512 Kilom. durch eröffnete Linien zugenommen. Die Länge der im Bau begriffenen Bahnstrecken hat sich um 69 Kilom., das ist: von 572 Kilom. = $77,_{07}$ D. M. auf 503 Kilom. und die der noch nicht in Angriff genommenen um 43 Kilom., nämlich: von 820 Kilom. auf 777 Kilom. vermindert. — Als Projecte und Bauten erscheinen: Astorga-Vigo zum Anschluss an die Nordwestbahn; von Corunna zum Anschluss an dieselbe Bahn; von S. Jago über Careil zum Atlantischen Ocean; von Leon über Oviedo nach Gijon; von Saragossa nach Escaron; von Huesca an die Grenze in der Richtung nach Französ. Bagnères de Bigorre; Granollers-San Juan; von Gerona nach Port-Vendres; von Cordova zum Anschluss an die Badajoz-Meridabahn. — Das auf die Bahnen verwendete Actiencapital hat sich im Wesentlichen nicht verändert, woraus hervorgeht, dass keine Gesellschaft ins Leben getreten ist. Nur die Summe der von den Gesellschaften bezogenen Staatssubvention hat im ersten Halbjahre 1867 von 5 auf 6 Mill. Spanische Thaler zugenommen. Durch diese Unterstützung wurde mehreren Gesellschaften, denen es an dem nöthigen Credit gefehlt hatte, der Weiterbau ermöglicht. Die Anzahl der zur Emission genehmigten Prioritäten belief sich auf 3 538 870; aber von der neuen Emission konnte nur ein kleiner Theil untergebracht werden und die Gesammtsumme der realisirten Anlehen betrug 2 965 467 Obligationen. Die Zahl der durch Einlösung getilgten Obligationen hatte um 8885 zugenommen und belief sich am 30. Juni 1867 im Ganzen auf 67 096 Stück; der Gesammtbetrag der von der Eisenbahn-Gesellschaft aufgebrachten Summe war 7 545 891 Span. Thaler = 38 Mill. Frcs. Diese Summe deckt bei Weitem nicht den Bedarf für die neu in Betrieb gesetzten Bahnstrecken. — Die officielle Statistik hat die schwebende Schuld der Gesellschaften ausser Ansatz gelassen.

Technisches.

K. **Wärmehaltender Ueberzug für Dampfkessel, Dampfleitungen etc. von Basset & Co. in Laeken.** Dieser Ueberzug besteht in 10 0Theilen aus folgenden Stoffen: gepulverte Holzkohle 30 Theile, Kuhhaare 3 Theile, fetter Thon 30 Theile, feuerfester Thon 25 Theile, gekochtes Leinöl 5 Theile, Roggenmehl 7 Theile. Diese Bestandtheile werden gut gemischt, mit dem erhaltenen Teig die Flächen bestrichen, deren Strahlung man vermindern will. Je nach der Grösse des Dampfbehälters giebt man dem Ueberzug 2 bis 3 Centim. Dicke.

(Polytechnisches Journal.)

Literatur.

* **Handbuch der speciellen Eisenbahn-Technik.** Wir haben aus dem Program dieses viel versprechenden Werkes, an welchem die meisten Koryphäen der Deutschen Eisenbahn-Technik mitarbeiten, in No. 2 S. 17 ausführliche Mittheilung gemacht. Es liegt uns jetzt die 3. Redaction dieses Programs, datirt vom 30. Jan. d. J., vor, nach welcher die sämmtlichen Abtheilungen der ersten 3 Bände des projectirten Werks an die verschiedenen Bearbeiter vertheilt sind, und von einer sehr tüchtigen Verlagsbuchhandlung der Verlag des Werkes übernommen worden ist.

Den meisten Verlegern erschien die Anlage des Werkes zu speciell und zu grossartig und nahmen dieselben Anstand, ein so kostspieliges, umfangreiches Buch, dessen Bedürfniss sie übrigens anerkennen, in jetziger Zeit in Verlag zu nehmen, indem die Herstellungskosten sich bei dem anfänglich angegebenen Umfange auf 18 bis 20 000 Thaler belaufen sollten.

Da nun auch verschiedene Mitarbeiter der Ansicht sind, dass bei beschränkterem Umfange das Werk an Uebersichtlichkeit nur gewinnen, und dadurch zugleich eine grössere Verbreitung erlangen könne, so wird der Umfang auf ca $^3/_4$ der anfänglichen Bogenzahl reducirt und zugleich die Zahl der Zeichnungen und namentlich der Holzschnitte, wodurch die Herstellungskosten hauptsächlich vertheuert werden, möglichst beschränkt werden. Jeder Band soll jetzt ca. 30—35 Bogen im Lexicon-Octav stark werden und 40—45 lithogr. Zeichnungstafeln in 8° und 4° sowie 80—100 Holzschnittfiguren enthalten.

Unter diesen Bedingungen hat Herr Buchhändler Wilh. Engelmann in Leipzig bereitwilligst den Verlag übernommen und wird derselbe bemüht sein, das Werk rasch und in würdiger Ausstattung erscheinen zu lassen.

Uebrigens haben auf den Wunsch einiger Herren, die als Mitarbeiter neu eingetreten sind, verschiedene Aenderungen in den früher bereits vergebenen Fächern vorgenommen werden müssen, auch haben leider Herr Oberbaurath Funk und Herr Baurath Mohr ihre anfangs zugesagte Betheiligung wegen überhäufter Dienstgeschäfte und des kurzen Termins bis zum Erscheinen des ersten Bandes ablehnen müssen.

* **Oesterreichisches Eisenbahn-Jahrbuch** von Ignatz Kohn, Revident bei der General-Controle der Südbahn. Wien, Trendler u. Comp. 1868. Der Mangel eines verlässlichen Handbuchs, welches übersichtlich die wissenswerthesten Daten über das Oesterreichische Eisenbahnwesen zusammenstellt, hat den Verfasser zur Herausgabe des erwähnten Handbuchs veranlasst, welches in seinem ersten Jahrgange uns vorliegt. Nach einem Ueberblick über die Entwicklung des Oesterr. Eisenbahnwesens geht der Verfasser auf die einzelnen Eisenbahnen Oesterreichs über und giebt nach Mittheilung der Personalien eine kurze Geschichte derselben, sodann das Wesentlichste über Bahngebiet, technische Anlage der Bahn (Unterbau, Hochbau etc.), Stand der Betriebsmittel, Gesellschafts-Capital und Anlagekosten, Betriebsergebnisse, Pensionsfonds, Beschlüsse der letzten Generalversammlung etc. — In einer weitern Abtheilung werden über die neuen Unternehmungen (Böhmische Nordbahn, Siebenbürger, Kaiser Franz Josephs- und Kronprinz Rudolphsbahn, sowie Barcs-Fünfkirchen), Mittheilungen über Personalien, Geschichte und das Bahngebiet gemacht. — Ein Anhang theilt die im Jahre 1867 publicirten, das Oesterr. Eisenbahnwesen betreffenden Verträge und Uebereinkommen der Staatsverwaltung mit den älteren Oesterr. Eisenbahn-Gesellschaften mit. — Den Schluss bilden Tabellen, nämlich Tarife und Meilenzeiger der Oesterr. Eisenbahnen nach dem Bestande vom 1. Januar 1868, sowie wöchentliche Durchschnitts-Course der Oesterr. Eisenb.-Effecten in den Jahrgängen 1860—67, welche den Capitalisten und den Tarif-Interessenten sehr willkommen sein dürften.

Schon diese kurze Inhalts-Uebersicht möchte zeigen, welch ein reiches Material das Werk, welches, in eine einheitliche Form gekleidet, möglichst übersichtlich gestaltet worden ist, in Beziehung auf die Geschichte und Statistik der Oesterr. Eisenbahnen bietet. Das Werk bildet zugleich ein zuverlässiges Nachschlagebuch über die Personalien der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen.

Logarithmisch-trigonometrische Tabellen mit sechs Decimalstellen. Mit besonderer Rücksicht für den Schulgebrauch bearbeitet von Dr. C. Bremiker. Neue verbesserte und vermehrte Stereotyp-Ausgabe. In 3 Lieferungen à $12^1/_2$ Sgr. Berlin. Nicolaische Verlagsbuchhandlung (A. Effert & L. Lindtner.) 1868. Die bedeutendsten Männer der Wissenschaft haben sich über den Werth dieser Tafeln anerkennend ausgesprochen, und der nun fast 15jährige Gebrauch lässt keinen Zweifel darüber, dass in der gewählten Form die fraglichen Tafeln eine grosse Erleichterung für den Rechner liegt. Auch ist diese Form bereits bei vielen im Laufe dieser Zeit erschienenen Zahlenwerken nachgeahmt. Rücksichtlich des Inhaltes ist dem vielfach ausgedrückten Wunsche nach sechsstelligen Gauss'schen Logarithmen für Summen und Differenzen entsprochen worden.

Um das Erscheinen des Werkes nicht noch länger zu verzögern, wird die neue Ausgabe in drei Lieferungen erfolgen. Die vorliegende erste Lieferung, welcher die beiden andern im Laufe des Jahres folgen werden, enthält die Logarithmen der Zahlen von 1 bis 100000. Die zweite Lieferung wird die Logarithmen der trigonometrischen Functionen enthalten, die dritte endlich die Additions- und Subtractions-Logarithmen, die das Erdsphäroid betreffenden Tafeln und die Maass- und Münzvergleichungs-Tabellen, nebst vollständiger Einleitung und Haupt-Titel zu dem Werke. Jede Lieferung bildet ein in sich abgeschlossenes Ganze und soll nach Wunsch auch besonders abgelassen werden, wodurch die Anschaffung sehr erleichtert wird, da der Anfänger, dem die Trigonometrie noch fern liegt, sich vorläufig mit der ersten Abtheilung begnügen kann, um erst später zu den folgenden Abtheilungen aufzusteigen.

Es ist zu hoffen, dass diese neuen 6stelligen Tafeln auch dort Eingang finden werden, wo bisher die viel unbequemeren 7stelligen Tafeln noch in Gebrauch sind.

Telegraphenwesen.

⊙ **Bayern.** Der bereits in Nr. 45, S. 622 v. J. mitgetheilte Gesetzentwurf, wonach jeder bedeutendere Ort Bayerns in das Telegraphennetz eingezogen wird, kam am 13 d. M. in der Kammer zur Berathung und Beschlussfassung. Es wurde die in Art I. festgestellte Summa von 1 800 000 fl. auf 1 350 000 fl. reducirt und folgenderweise vertheilt; a) 310 940 fl. für Vermehrung der Drahtleitung an den bestehenden Linien für den durchlaufenden internationalen Verkehr; b) 539 480 fl. für Herstellung neuer Linien und Stationen für den internen Verkehr; c) 200 000 fl. für den directen Verkehr zwischen den Hauptstationen; d) 119 400 fl. die Bahntelegraphenleitung zur Vermittlung des Verkehrs zwischen den grösseren Stationen; e) 36 000 fl. für eine neue unterirdische Leitung vom Bahnhofe München zum Bureau in der Stadt; f) 60 000 fl. für Neueinrichtung der Centralstation München und für Erweiterung der Haupt- und Vermittlungsstationen; g) 48 750 fl. für Aufstellung eiserner und imprägnirter hölzerner Tragstangen; h) 5 430 fl. Reserve. Art. II. wurde einstimmig angenommen.

Schifffahrt.

s. — **Königl. Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt.** Aus einer Beilage des Staats-Anzeigers für Württemberg entnehmen wir folgende Nachrichten über die Ergebnisse der Württembergischen Bodensee-Dampfschifffahrt im Verwaltungsjahre 1866/67: Die Einnahmen betrugen (in runden Zahlen) 163 000 fl., die Ausgaben 127 700 fl.; als reine Einnahme verblieben demnach 35 300 fl., unter Berücksichtigung eines Zuwachses am Werth der Materialvorräthe ist jedoch hierfür als Reinertrag des Jahres 1866/67 zu setzen 36 550 fl. Von denselben wurden 29 550 fl. zur Tilgung des Anlagecapitals an die Grundstocks- und 7000 fl. an die laufende Verwaltung der Staats-Hauptcasse geliefert. Der Vermögenswerth an Schiffen, Gebäuden und Grundstücken wurde am Schlusse des Verwaltungsjahres 1866/67 veranschlagt auf 163 700 fl. oder wegen Abnutzung der genannten Gegenstände um 13 900 fl. niedriger, wie am Schlusse des Jahres 1865/66. (Als Abnutzung werden im Minimum der Regel nach berechnet: vom Werth der eisernen Schiffsschale 5%, vom Werth der Maschinen, Kessel und des Holzbaues der Boote 10%, von dem der Schiffsausrüstungsgegenstände 15%, und vom Gebäudewerth 10%). Das Anlagecapital, soweit dasselbe noch nicht amortisirt ist, beläuft sich zur Zeit auf 58 500 fl. Bei Zugrundelegung des Reinertrags (s. o.) von 36 550 fl. vom Jahre 1866/67 berechnet sich die Verzinsung: a) der vom Grundstock ursprünglich aufgewendeten 256 800 fl. zu $14_{,23}$ %, b) des Restguthabens dieses Capitals von 58 800 fl. zu $62_{,44}$ %, c) der Vermögenswerth von 163 700 fl. zu $22_{,32}$ %. Die zur laufenden Verwaltung abgelieferten 7000 fl. gleichen einer Verzinsung des Betrages unter b mit $11_{,96}$ %. Die Fahrzeuge beförderten (in runden Zahlen) im Jahre 1866/67: 105 800 Personen, 3000 Centner Gepäck-Uebergewicht, 7500 Stück Pferde, Vieh und Hunde, 533 700 Centner Güter, 380 200 Centner Getreide. Die Güterbeförderung hat gegen das Vorjahr zugenommen; Personen, Vieh und Getreide wurden weniger befördert wie im Vorjahre.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 18. März 1868. Die seit einiger Zeit eingetretene Nachfrage erhält sich, es haben mehrere Verkäufe für den Consum stattgefunden, da die hiesigen Anstalten sich vieler Bestellungen zu erfreuen haben.

Kupfer fest. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $25^1/_2$—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Etwas umgesetzt. Banca-Zinn 32 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink W. H. Marke $6^2/_3$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^1/_2$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Die Preise unverändert. Sächsisches und Harzer $6^1/_2$—$7^7/_{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_3$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Warrants 53 sh. 6 d. Verschiffungseisen begehrt. Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh. Langloan I. 55 sh. 6 d. Bleibt knapp. Andere

Schottische Marken 53 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47\frac{1}{2}$ Sgr., auf Lieferung 45—$46\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen (Versendungen nach Oesterreich dauern fort) $38\frac{1}{2}$—40 Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Dürfte wegen der hohen Roheisenpreise bald einer Steigerung entgegen gehen. Gewalztes $2\frac{7}{12}$, $2\frac{2}{3}$—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{1}{2}$—$3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen gefragt. Zum Verwalzen 48 — 50 Sgr. gefordert zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks. Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—22 Thlr., Nusskohlen $17\frac{1}{2}$—19 Thlr. Coaks. Vom Lager $18\frac{1}{2}$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17\frac{1}{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

16. April Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Ges. zu Chemnitz.

17. „ *Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Ges. zu Lübeck. Tagesordnung: Veräusserung der Bahnanlage an die Grossherzoglich Schwerinsche Regierung und demnächstige Auflösung der Gesellschaft.

18. „ *Ungarische Nordbahn-Ges. zu Pest. Tagesordnung: Bericht und Anträge des in der Generalversammlung vom 9. März gewählten Comités über die Puncte a. und b. der damaligen Tagesordnung, insbesondere über die Lage und Zukunft der Gesellschaft, sowie über die zu erstattenden Vorlagen und Beschlussfassung hierüber.

29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Ges. zu Berlin. Siehe off. Bekm. S. 135.

2. Mai. * Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft zu St. Petersburg.

11. „ Bayerische Ostbahnen zu München.

Einzahlungen.

Oesterreichische Staats-Eisenbahn. Die Besitzer derjenigen Actien, auf welche die Einzahlungen bisher noch nicht vollständig geschehen sind, werden aufgefordert, binnen vierzehn Tagen vom Tage der Kundmachung ab die rückständigen Einzahlungen zu leisten. Siehe offic. Bekm. S. 136.

Auszahlungen.

Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn. Die pro 1867 auf $1\frac{2}{3}$ Proc. oder 1 Thlr. 20 Ngr. per Actie festgesetzte Dividende wird vom 14. bis 31. März bei Herrn F. L. Melde in Cottbus und in Berlin bei Hern. Gebr. Meyer ausgezahlt.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
20. März zu Köln	Rheinische E.	Hochbauten Bahnhof Elberfeld und Nippes	—
21. „ zu Magdeburg	Magdeb.-Leipz. E.	9 Centesimalwaagen à 400 Ctr. Tragfähigkeit	—
23. „ zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Gusseisserne Säulen	137
24. „ zu Rottweil	Württemb. Staatsb.	Bahnwärterhäuser	—
27. „ zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Cement bezw. Trass	—
28. „ zu Dirschau	Preuss. Ostbahn	Farbematerialien	—
30. „ zu Berlin	Niederschles.Märk.E.	Eisern. Hallendach zu Berlin	137
1. April zu Hannover	Hannoversche E.	Verkauf alter Schienen	137
6. „ zu Münster	Westfälische E.	10 Gepäckwagen	137
11. „ zu Hamburg (Baubureau, Bankstr. 44)	Köln-Mindener E.	2400 St. Kiefern- u. Tannen-Kant- und Rundholz zur Elbbrücke bei Hamburg.	

Zur Nachricht.

Wir theilen hierdurch ergebenst mit, dass die 1. Auflage unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungsgebiete Europas vollständig vergriffen ist und dass wir daher die in den letzten Tagen noch eingegangenen Bestellungen bis auf Weiteres nicht effectuiren können. Wir werden jedoch bereits Anfangs des nächsten Monats, sobald wir über den Stand des Eisenbahnnetzes im Frühjahr 1868 die entsprechenden officiellen Mittheilungen erhalten haben, eine neue Auflage unserer Karte veranstalten und wäre es uns deshalb erwünscht, etwaige weitere Bestellungen im Laufe dieses Monats zu empfangen, um die Grösse dieser neuen Auflage entsprechend bestimmen zu können. Wir lassen übrigens nur eine kleine Auflage drucken, damit die Karte öfters neu erscheinen kann. Bei Abnahme von 10 Exemplaren wird für diese Auflage hinsichtlich der direct bei der Redaction (Dörrienstrasse 2) unter Franco-Einsendung des Preises eingehenden Bestellungen ca. 25% Rabatt gewährt (10 Exemplare kosten 4 Thlr., 1 Exemplar 15 Sgr. incl. Porto für die Zusendung).

Die Redaction.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige regelmässige General-Versammlung unserer Gesellschaft wird

Mittwoch, den 29. April c. Nachmittags 5 ½ Uhr im Conferenz-Saal des Verwaltungsgebäudes am Ascanischen Platz No. 6, 1 Treppe,

Statt finden. Zu derselben laden wir die Actionaire der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts, in den Tagen des 25., 27. und 28. April c. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Littr. A. B. und C) gesonderten und nach der Nummernfolge geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Casse (am Ascanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1867 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Actionaire, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen. —

Die deponirten Actien werden vom 30. April c. ab, in den oben angegebenen Geschäftsstunden in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigungen zurückgeben. Zweck der General-Versammlung ist:

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Verlegung des Directorialberichts und des Rechnungsabschlusses,
2. Vornahme der erforderlichen Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths,
3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionairs, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 15. März 1868.

Der Verwaltungsrath.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der Gesellschafts-Satzungen zu den nachstehend bezeichneten, zu **Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude** abzuhaltenden

General-Versammlungen

ergebenst eingeladen und zwar für die

I. Ludwigsbahn

Montag, den 30. März 1868, Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Erneuerung eines Dritttheiles der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

II. Maximiliansbahn

Dienstag, den 31. März 1868, Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Erneuerung eines Dritttheiles der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5) Neuwahl eines weiteren Mitgliedes des Verwaltungsrathes für ein ausgetretenes Mitglied.

III. Neustadt-Dürkheimer Bahn

Dienstag, den 31. März 1868, Morgens 11 Uhr

Tagesordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Rechnungen vom 1. Januar bis 31. December 1867.

Diejenigen Herren Actionäre, welche diesen Versammlungen beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum **24. März l. Js.** auf dem **Büreau der Direction zu Ludwigshafen am Rhein** über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten berechtigen nicht zur freien Fahrt.

Ludwigshafen, den 24. Februar 1867.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen:
Mahla.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26, 28 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu einer **ausserordentlichen**

am Dienstag den 24. März d. J. Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden **Generalversammlung** hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimation der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der **Eintrittskarten** werden Commitirte des Ausschusses

am Dienstag den 24. März d. J. Vormittags von 11 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom andern bevollmächtigt ist, **unter Vorzeigung derselben** (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommt:

Antrag auf Genehmigung eines Vertrages mit der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerin'schen Regierung in Betreff der Lübeck-Kleinen Eisenbahn.

Lübeck, den 21. Februar 1868.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath fordert hiermit die Besitzer nachstehend verzeichneter 64 Stück Actien der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, auf welche die Einzahlungen noch nicht vollständig geschehen sind, auf, die rückständigen Einzahlungen in Wien bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa oder in Paris bei der Cassa der Société générale de Credit mobilier längstens binnen vierzehn Tagen vom Tage gegenwärtiger Kundmachung an um so gewisser zu leisten, als sonst nach Ablauf dieser Frist in Anwendung des Artikels 16 der Statuten zum Verkaufe der Duplicate dieser Actien auf Rechnung und Gefahr der Säumigen geschritten werden wird, und dem zu Folge die ursprünglichen Titeln vollständig ungültig werden:

1) 37 Actien im Rückstand für die letzten vier Einzahlungen, wovon 36 in Certificaten mit den Nummern 9537, 9538, 18253 à 18258, 18777, 24801, 24802, 180676 à 180700 und 1 definitive Actie mit der Nummer 289464.

2) 25 Actien im Rückstande für die letzten 3 Einzahlungen mit den Nummern 88894, 88895, 112917 à 112920, 131188 à 131191, 160459 à 160461, 209405 à 209410, 282929, 365131 à 365135.

3) 2 Actien No. 211607, 211608 im Rückstande für die fünfte und letzte Einzahlung.

Wien, am 11. März 1868.

Thüringische Eisenbahn.

Die planmässige Ausloosung der in diesem Jahre zu amortisirenden $4^1/_2$ und 4procentigen Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft findet am

6. April d. J. Vormittags 9 Uhr

in dem Versammlungs-Zimmer der Direction in Erfurt statt.

Inhaber der Obligationen können derselben beiwohnen.

Erfurt, den 10. März 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke von Gotha bis Langensalza im Babnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen drei Loose und zwar:

1) ein Loos mit ca. 1254 Schachtruthen Mauerwerk,
2) ein Loos mit ca. 2119 Schachtruthen Mauerwerk,
3) ein Loos mit ca. 3027 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissions-Bedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind, mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

versehen, bis spätestens zu dem

am 23. März dieses Jahres, Vormittags 11 Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 28. Februar 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister
Witzeck.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1868 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von

40 000 Centner Locomotiv-Coaks

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 31. März d. J. $11^1/_2$ Uhr

im Bureau des Unterzeichneten zu Frankfurt a./O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiv-Coaks"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a./O., den 3. März 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
A. Wöhler.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Berlin-Hannoverschen Bahnen erforderlichen rot.:

450 000 Pfund Hacknägel und
200 000 Pfund Schraubenbolzen

beabsichtigen wir im Wege der Submission zu vergeben.

Die Lieferungs-Bedingungen sowie die bezüglichen Zeichnungen sind in unserer Registratur, Fürstenwallstrasse No. 16 hier, einzusehen, können auch auf portofreie Anfragen von derselben in Abschrift bezogen werden.

Hierauf Reflectirende wollen ihre gefälligen Offerten bis zum **28. März cr., Mittags 12 Uhr** mit der Aufschrift

„Offerte auf Klein-Eisenzeug"

portofrei an uns einsenden.

Magdeburg, den 7. März 1868. **Directorium.**

Königlich Preussische Ostbahn.

Am hiesigen Orte besteht ausser dem Postamte in der Stadt noch eine Post-Expedition in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, von welcher letzteren wir die für uns eingehenden Correspondenzen jedesmal unmittelbar nach dem Eintreffen der Züge abholen lassen.

Um daher die Beförderung dieser Correspondenzen durch den Transport nach dem Post-Amte in der Stadt und zurück zum Bahnhof nicht unnöthig zu verzögern, ersuchen wir alle mit uns in Verbindung tretenden Behörden, sowie das betheiligte Publicum, ergebenst, die an die unterzeichnete Behörde und deren Dienststellen hierselbst zu richtenden Briefe gefälligst stets mit:

„Bromberg, Bahnhof"

zu bezeichnen.

Bromberg, den 10. März 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des **eisernen Hallendaches** für das neue Stationsgebäude auf dem hiesigen Niederschlesisch-Märkischen Banhofe im Wege der Submission vergeben werden.

Die Eisenmassen zu diesem Hallendache berechnen sich auf circa 9098 Ctr. Schmiedeeisen und 400 Ctr. Gusseisen.

Der Submissions-Termin ist auf:

Montag den 30. März d. J. Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung des eisernen Hallendaches zu Berlin" eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 11. März 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Zu einem Werkstätten-Gebäude auf dem Bahnhofe Berlin der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn sind erforderlich 110 Stück gusseiserne Säulen von $18^2/_3$ Fuss Höhe, 8 Zoll äusseren und $6^1/_2$ Zoll inneren Durchmesser, deren Kopf und Fuss durch eine horizontale $^3/_4$" dicke, 20"□ grosse Platte, von 4 dreieckigen Rippen gestützt, gebildet wird. Die Platten erhalten 12 Löcher zur Aufnahme von Schraubenbolzen — eine weitere Bearbeitung findet nicht statt. Lieferung frei auf Bahnwagen in Berlin.

Die Submissionsbedingungen liegen auf meinem Bureau Koppenstrasse 6/7 zur Einsicht aus und werden auch gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Lieferungslustige wollen ihre Offerte auf einen Theil oder das Ganze unter Angabe des kürzesten Lieferungstermins mit der Aufschrift: „Offerte auf gusseiserne Säulen", bis zur Terminsstunde am **23. März cr. Morgens 11 Uhr** auf meinem Bureau abgeben lassen, woselbst die Eröffnung in Gegenwart der etwa Erschienenen stattfinden wird.

Berlin, den 11. März 1868.

Der Königliche Eisenbahn-Bauinspector

F. V. Goering.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von zehn Gepäckwagen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Gepäckwagen"

bis zu dem, am **6. April c. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird, portofrei an uns einzureichen.

Später eingehende und den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Etwa 20 000 Ctr. alte ausrangirte Eisenbahnschienen auf den Bahnhöfen Hannover, Lehrte, Wunstorf, Minden und Uelzen lagernd, sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden.

Termin dazu ist auf **Mittwoch den 1. April Morgens 10 Uhr** im Bureau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection angesetzt und werden die bis dahin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf alte Eisenbahn-Schienen"

versehenen Offerten im Beisein etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden.

Die Submissions- und Verkaufs-Bedingungen sind auf frankirte Anfragen von der Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung zu beziehen.

Hannover, den 15. März 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.

Grapow.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Februar 1868.

P M 18. 1 Ballen Wolle (79 Pfd.) lagert in Heidelberg.

B D 57. 1 Säckchen mit Hanf (27 Pfd.)
S. 1 Hopfensack ($5^1/_2$ Pfd.)
Schuhmann 206. 1 leeres Fass (19 Pfd.)
L 35. 1 Kistchen Mehl (47 Pfd.)
} lagern in Bruchsal.

M. 2 Häfen (15 Pfd.)
R. 8 Stäbe Radeisen (280 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

(SP) 1 Fass Petroleum (300 Pfd.) lagert in Rastatt.

K 2/5. 4 Kübel Wagenfett (134 Pfd.)
R. 5 Tafeln Eisenblech (79 Pfd.)
A Huck 676. 1 leeres Fässchen (18 Pfd.)
} lagern in Hausach.

AR 2178. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Griessen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Februar 1868.

K 2. 1 Pack Papier (50 Pfd.) von Iserlohn lagert in Düsseldorf.
C G 143/4. 2 Bürden Federstahl (302 Pfd.) } von der Schuppenrevision
C G 178/9. 2 Bürden Federstahl (355 Pfd.) } lagern in Düsseldorf.
E C 11/12. 2 Kisten Seife (116 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Steinbeck.
D. 659. 1 Pack 3 Körbe und 1 Zinkfl. (25 Pfd.)
III roth. 1 Bürde Bandeisen (50 Pfd.)
1 Stab □Eisen (34 Pfd.)
1 Bund Treppensäulen (28 Pfd.) von Bielefeld lagert in Steinbeck.
Gebr. L & C 6426. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 29½ Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Barmen.
H S 3834. 1 leere Kiste (33 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.
H S 5650. 1 leere Kiste (31 Pfd.)
U C 2949. 1 leere Kiste (20 Pfd.)
E S. 1 Strang Deckel (12 Pfd.) von Finnentrop lagert in Hagen.
C S 50. 1 Parthie 15 leere Körbe (87 Pfd.), von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
VB 64. 1 Bll. Speck (130 Pfd.) } lagern in Witten.
L T 7/8. 2 Bällchen Holzstifte (50 Pfd.)
F v H S 486. 1 Kiste Eisenwaare (59 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.
Barop Riesedel } 2 Säcke Futtermehl (200 Pfd.)
v H 266. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.)
S T A 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.) von Soest lagert in Holzwickede.
2. 1 Kiste alte Kleidungsstücke (53 Pfd.) lagert in Holzwickede.
1 Sack Weizen (170 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Schwerte.
W 1160. 1 Pack Papier (85 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Altena.
P O & C 6220. 1 Kiste Couverts (77 Pfd.)
1 Korb Schienennägel (138 Pfd.) lagert in Langendreer.
Bernsau Ruhrort 16598. 1 Sack Roggenschrott (155 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Bochum.
C F L 858. 1 Kiste Stroh (60 Pfd.)
J H. 1 Sack Mehl (202 Pfd.)
IB 814/15. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) von Mülheim lagert in Essen.
A R 3321. 1 Fass Petroleum (322 Pfd.) lagert in Oberhausen.
I Witten Ruhrort 5. 1 Kiste (Inhalt unbek., 608 Pfd.) lagert in Ruhrort.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats:
W. 5 leere Blechflaschen (22 Pfd.) lagern seit Ende Januar 1868.
C E 8/9. 2 leere Fässer (16 Pfd.) desgl.

Wegen der früheren überzähligen Güter vergleiche die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 13. März 1868.

Die Direction.

Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf diesseitigen Stationen befinden sich bis ult. Februar folgende überzählige Gegenstände:

I. in Zernitz:
2 Bunde Stahl (ca. 100 Pfd.).
K R 11 969. 1 Kübel Kandis (75 Pfd.).

II. in Büchen:
P (4) 1 Sack Kaffee (104 Pfd.)

III. in Lauenburg:
1 Badewanne von Blech.

IV. in Hamburg:
M Schröder. 1 Pack Säcke.
B 65. 1 Ballen (16 Pfd.

Berlin, den 12. März. Die Direction.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. a) Januar 1868.
1 Sack Kartoffeln (1 Ctr. 15 Pfd.) von B. Rittershausen lagert in Berlin seit 15. Januar.

b) Februar 1868.
C L 60. 1 Colli Leder (99 Pfd.) von Braunschweig lagert in Berlin seit 8. Februar.
L S 37. 1 Kiste Leder (2 Ctr. 77 Pfd.) von Wolfenbüttel lagert in Berlin seit 26. Februar.

Verzeichniss
der im Monate Februar 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Eilgutexpedition Braunschweig:
1 grosse lerre Kiste (111 Pfd.).

Güterexpedition daselbst.
Seebe. Dresden. 1 Pack Säcke (67 Pfd.)
HF 43. 1 Kiste enthaltend leere Kisten (93 Pfd.)
K H 12. 1 Rolle Leder (137 Pfd.)

Station Wolfenbüttel:
1 Eisenplatte 2½' lang, 8" breit, ⅜" stark (21 Pfd.)

Station Helmstedt:
D. 1 Satz Schachteln (16 Pfd.)

Station Holzminden:
[Zeichen] 28. 1 Fass Petroleum (305 Pfd.)
1 Rosteisen (25½ Pfd.)
C B 197. 1 Kiste (107½ Pfd.)

Station Seesen:
-θθ- 757/8 und 1303. 3 Fass Bleiweiss (325 Pfd.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn
Februar 1868.
1 Stange Rundeisen mit Muttern (29 Pfd.) von Schweidnitz lagert in Reichenbach.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Hannover'schen Staatsbahnen** überzählig lagernden Gegenstände
pro Februar 1868.

V (4) 2 leere Fässer (48 Pfd.) lagern in Bremen seit 5. Februar.
B. 2 leere Handkörbe (11 Pfd.) lagern in Hannover seit 17. Februar.
1 Collo Sieb- und Blechwaaren ohne Bekl. (16 Pfd.) lagert in Harburg seit 22. Februar.
758, 759. 2 leere Kandiskübel von der Schoppenrevision lagern in Sebaldsbrück.
L E & B 64. 1 leere Kiste, bekl. Bremen/Hamm, von der Schoppenrevision lagert in Sebaldsbrück.

Hessische Eisenbahnen. Am 1. Februar resp. 1. März 1868.
1 leeres Oelfass mit eisernen Reifen lagert in Cassel seit 15. Jan. 1868.
G H S 253. 1 leeres Bierfass mit eisernen Reifen lagert in Cassel seit 1. Februar 1868.

Hessische Ludwigsbahn. Pro 1. März 1868.

⊙ 722/745. 2 Kistchen Kandis (92 Pfd.) lagern in Mainz.
HW 7. 1 Fass Petroleum (311 Pfd.) lagert in Mainz.
H 33. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.) lagert in Mainz.
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.) lagert in Mainz.
K S B. 10 Stück Matten lagern in Mainz.
1 Stange Stahl (21 Pfd.) lagert in Mainz.
248. 1 Leine lagert in Bingen.
1 Pack leere Körbe (50 Pfd.) lagert in Worms.
B W 3689. 1 Ballen Riemen (47 Pfd.) lagert in Frankfurt a./M.
R W. 1 Kiste Kartoffelzucker (54 Pfd.) lagert in Frankfurt a./M.
209. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Frankfurt a/M.
H XV. 1 leerer Korb (13 Pfd.) lagert in Frankfurt a./M.
S 15. 1 Ballen Bücher lagert in Darmstadt.
P L Mann. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Darmstadt.
S S 2581. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Darmstadt.
E C 150. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Darmstadt.
F S 4. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Darmstadt.
K K 812. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Darmstadt.
J S 508. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Darmstadt.
R & C 2330/1. 2 Ballen Hopfen lagern in Aschaffenburg.
3461. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
166. 1 leeres Fass (41 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
F S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
A B 2710. 1 Fass Tabak (27 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
G E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
J G M 3559. 1 Kiste leere Krüge (94 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
G E 412. 1 Achse (14 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
S B 3450. 1 Sack Samen (50 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
M Schad 221. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H 1612. 1 Korb Leim (107 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
T. 2 Eisentheile (3 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
S S. 2 Eisentheile (1 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
A B 2709. 1 Kiste Tabak (67 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
7 Füsse (Ofentheile, 20 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
N T. 8 Ofentheile (20 Pfd.) lagern in Aschaffenburg.
T 2485. 1 leere Kiste (74 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Ende Februar 1868.

R 1. 1 Ballen Pferderequisiten (56 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 3. October.
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 12. Septbr.
15 Bund lediger Flachs (1725 Pfd.) von Granica lagern in Wien seit 2. Januar.
1 Packl Blech (26 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 27. Decbr
2 leere Fassl (70 Pfd.) lagern in Lundenburg seit 13. December.
S C. 1 Packl Barchent (39 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Brünn seit 4. September.
K P. 1 Packl Barchent (21 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Brünn seit 4. September.

V I S 188. 1 leeres Fassl (53 Pfd.) von Lundenburg lagert in Brünn seit 27. August.
10 Buschen Eisen (1230 Pfd.) von Scontrirung lagern in Brünn seit 18. December.
A A 8359. 1 Kiste Canditten (75 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
1 Sack Knoppern (23 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
C S 2146. 1 Fassl Wein (148 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
R 2900. 1 Fassl rothe Farbe (58 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
H. 1 Kiste Wein (64 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 29. Februar 1868.

E M 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) von Penzing lagert in Salzburg seit 16. November 67.
J S. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 19. December.
4 Pack } Holznägel von Passau lagern in Wien seit 25. December
4 Pack }
G. 1 leeres Fass (54 Pfd.) vom Magazin lagert in Wien s. 22. Febr. 68.
G S 97. 1 Ballen Baumwollwaare von Passau lagert in Wien seit 27. Februar.
E H 6871. 1 Kiste Zünder (287 Pfd.) von Pilsen lagert in Linz seit 8. Februar.

Köln-Mindener Eisenbahn. Februar 1868.

E H 40. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Giessen seit 23. Februar.
5050. 1 leeres Fass (15 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Wetzlar seit 18. Februar.
P J S 4643. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26. Februar.
B 20. 1 Pack Holzschuhe (25 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 3. Febr.
H K 1. 1 leerer Korb (34 Pfd.) lagert in Deutz seit 15. Februar.
2 Stück Eisen (9 Pfd.) lagern in Deutz seit 21. Februar.
S 89. 1 Sack Knochen auf der Strecke gefunden lagert in Mülheim seit 12. Februar.
E B. 12 gusseis. Kaminschieber }
1 gusseis. Platte } ab Düsseldorf lagern in Duisburg seit 29. Februar.
1 gusseis. Dachfenster }
T 1. 1 Kiste Holzkistchen von der Revision lagert in Oberhausen seit 4. Februar.
3 leere Körbe (43 Pfd.) lagern in Emmerich seit 7. Februar.
1 leerer Korb lagert in Emmerich seit 11. Februar.
1 Bufferhülse lagert in Essen seit 19. Febrnar.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die früher veröffentlichten Verzeichnisse.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Februar 1868.

[Zeichen] 13 und [Zeichen] 24. 1 Sack Soda (99 Pfd.) }
K B 39 u. 40. 2 leere Kisten } lagern in Leipzig.
1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) auf Gepäckschein Breslau-Leipzig }
L C 481. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enth. lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne Schiene, 3kantig (48 Pfd.) auf der Strecke gefunden }
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen ohne Signum (8 Pfd.) von Leipzig } lagern in Coswig.
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.) }
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.) } lagern in Dresden.
1 6 Colli Ofentheile }

Main-Neckar-Bahn.

Revision am 1. März 1868.

1) auf Station Darmstadt:

[Zeichen] 13695. 1 Korb Tabak (54 Pfd.).
M 7. 1 Sack Knochen (103 Pfd.).
H 1. 1 Sack Lumpen (67 Pfd.).
Erbach 1641. 1 leeres Fässchen (25 Pfd.).
Gbr. Kirn, Mainz. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.).
J G 7. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.).
„ 180. 1 leeres Fässchen (16 Pfd.).
J W 109. 1 leeres Fässchen (20 Pfd.).
L 3. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.).
1 leeres Theerfässchen (25 Pfd.).
1 Päckchen leere Säcke (4 Pfd.).
11 Gebund Seegras (530 Pfd.)

2) auf Station Frankfurt:

A S 696. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.).
S S 4845. 1 Fass Farbe (96 Pfd.).
L 51. 1 Ballen Hanf (52 Pfd.).
R 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.).
[Zeichen] 2179. 1 Kiste Feuerzeuge (205 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs März 1868.

1 Schreibpultaufsatz (30 Pfd.) lagert in Cassel seit November 1867.
1 mit grauer Oelfarbe angestrichener verschliessbarer, zur Aufnahme von Zugslaternen eingerichteter hölzerner Kasten, 1,15 Meter l., 0,66 Meter h., 0,31 Meter tief lagert in Guntershausen seit mehreren Monaten.
7 Stück Fassdauben lagern in Gensungen seit September 1867.
H P F L T 38. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Treysa seit Dec. 67.
A G. 1 Pack Draht (45 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1867.
1 Ofenrohr (3 Pfd.) lagert in Marburg seit October 1867.
J. S. Schmidt auf dem Hirschgraben. 1 Sack Kartoffeln (143 Pfd.) lagert in Giessen seit October 1867.
Köffler & Co., Kunstmühle bei Beiseförth 308. 1 Sack leere Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit Januar 1868.
Andreas Kimich N. 1 America. 1 Kiste Passagiergut zu Talon No. 855 Heidelberg-Giessen (70 Pfd.) lagert in Giessen seit October 1867.
2 Stück runde Roste lagern in Frankfurt seit October 1867.
B&A B 5621. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit November 1867.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende Februar 1868.

M 28 1 Sack Rosshaare (40 Pfd.).
1 gusseisernes Treibrad.
2 Colli Holztheile, anscheinend zu einer Heckselmaschine gehörig.

Oberschlesische Eisenbahn. Februar 1868.

G H 2457. 1 Kiste Plüschwestenstoffe (43 Pfd.).
H 1. / H S 1. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 51 Pfd.).
[Zeichen FTG] 3797. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 14 Pfd.).
1 kleiner braunlederner leerer Koffer (6 Pfd.).
H 2. 1 Colli (Inhalt unbekannt).
[Zeichen TN] 8057. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 84 Pfd.)
R 1. 1 emballirte Reisetasche (22 Pfd.)
R. 2 Säcke in jedem Sack 1 Kiste (86 Pfd.)

Rheinische Eisenbahn. 29. Februar 1868.

A L 1. 1 leeres Fässchen lagert in Köln.
J F. 4 leere Fässer lagern in Köln.
R P 5. 1 Ballen Säcke lagert in Köln.
L L 18 565 25. 3 leere Kisten lagern in Köln.
S K & C 243/4. 2 Gebund Eisenrohre lagern in Düren.
S K & C 245. 1 Gebund Verbindungsstücke lagert in Düren.
K G 38. 1 Kiste lagert in Düren.
K 251. 1 Ballen lagert in Düren.
G G 592. 1 Ballen lagert in Düren.
1 Collo Laternen lagert in Düren.
1 Stück 4eckiges Eisen lagert in Langerwehe.
Patent Schott. 2 Colli Schrott u. Draht (25 u. 72 Pfd.) lagern in Aachen.
A 1. 1 Tischschublade lagert in Aachen.
2 Kisten Farbewaaren lagern in Aachen.
B R 1 Neuhäuser. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
△ 7350. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
1 eiserne Platte (13½ à 1½ Pfd.) lagert in Osterrath.
Saints pères à Paris. 1 Ballen leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss

der auf den Stationen der Königlichen **Saarbrücken- und Rhein-Nahe-Eisenbahn** überzählig lagernden Güter pro Februar 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) 15′ l., lagert in Saarlouis seit 19. Oct. 67.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar 67.
W. 1 Stück Ofentheil (37 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Feb. 67.
3 Stück Kreuzhölzer (42 Pfd.) lagern in Saarbrücken seit 29. März 67.
1 Bindetau 52′ l., 1¾″ d. lagert in Forbach seit 20. April 1867.
J H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. 20. Jan. 68.
P K 383. 1 Pack Sägeblätter (85 Pfd.) lagert in Neunkirchen.
E B 199. 1 leere Kiste } (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit
J 10 976/77. 2 leere Kisten } 6. August 1867.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 29. Februar 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt }
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt }
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt } seit Juli 1866.
B Z. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt }
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt. }
1 Bund, 6 eiserne Schaufeln enth., von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit 44 Monaten.
1 Bund, 2 blech. Kohlenkasten enth., von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.

19 Stück Flacheisen lagern in Bischofswerda } seit November 1865.
10 Stück □Eisen lagern in Bischofswerda

(Marke) 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Görlitz seit Ende Dec. 66.
Ollendorf. 1 Pack leere Säcke (62 Pfd.) lagert in Görlitz.
1 Ballen Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.
1 Hutschachtel, 2 Militär-Mützen lagern in Reichenberg
2 leere Fässer lagern in Reichenberg

A. P. / O 1 Sack / 1 do. } geb. Birnen (178 Pfd.) lagern in Dresden (Oesterr. Eingangs-Boden).
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna seit 30. September 1867.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat Februar 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

5 Stücke Roheisen auf der Strecke aufgefunden lagern bei der Eilgutexpedition Leipzig.
5 Pack Packpapier } lagern in Plauen.
2 Stück eiserne Wasserrohre

Thüringische Eisenbahn. Februar 1868.

L B 1, Suhl. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Halle seit 10. Februar 1868.
483. 2 Achsen lagern in Erfurt seit 28. Januar 1868.
K & F 1677. 1 Bund Walzeisen (234 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Herleshausen seit 18. Februar 1868.
Satschaner Mühle. 1 Sack Weizen (80 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Gerstungen seit 2. Februar 1868.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Wilhelmsbahn. 6. März 1868.

M. 1 Ballen anscheinend Gewürze (11 Pfd.)
M. 1 Ballen anscheinend Korke (24 Pfd.)
No. 7211. 1 Fass anscheinend Zinkweiss (222 Pfd.)
1 Fass anscheinend Wagenschmiere (105 Pfd.)
1 Fass anscheinend grüne Seife (84 Pfd.)
H No. 350. 1 Kiste anscheinend Seife (93 Pfd.)
3 Pack anscheinend leere Säcke ohne Bezettelung (100 Pfd.)
} lagern in Ratibor seit längerer Zeit.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 29. Februar 1868.
H. 1 Pack, 10 Stück Schilfrohrhurten lagert in Bruchsal seit 30. September v. J.
S M 14. 1 leeres Fass [Stippich] (38 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Octbr.
F. Steinle. 1 leeres Bierfass [14 Maass] (23 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
P F 1557½. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
S L 258. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 16. December.
S. 2 Tafeln Blech (90 Pfd.) lagern in Stuttgart seit December.
(Marke H) 280. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
L K 1. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (70 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
R 477. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (30 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
C. 9 Stück Pflugtheile (85 Pfd.) lagern in Stuttgart seit Februar.
W G. 1 Stab Flacheisen (30 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Februar.
J G 80. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Göppingen seit 5. Januar.
1 Bund Messing-Garnituren (1 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 11. Septbr.
W F 4½. 1 gusseis. Plättchen (¼ Pfd.) lagert in Ulm loco s. 28. Oct.
C. Joos 349. 1 leeres Bierfässchen (8 Pfd.) lag. in Ulm loco s. 30. Oct.
J B 2. 1 Ballen Schmahlleder (99 Pfd.) lagert in Ulm loco s. 22. Febr.
(Marke P) 3607. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Ulm loco seit Februar.
2. 2 Säckchen Haber (54 Pfd.) lagern in Ulm transit seit 29. October.
U. 1 gusseis. Ofenthürchen (2 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 23. September.
Sch. 2 Säcke Abwerg (46 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit 16. Nov.
1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 20. November.
L 439/40, 6826. / J S 431, 432. } 5 Packfässer (205 Pfd.) lagern in Heilbronn seit November.
Adresse Winkler. 1 Ballen leere Säcke (35 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
H S 6263. / (Marke) 8438. } 2 leere Kisten (46 u. 64 Pfd) lagern in Heilbronn s. Nov.
1 Stück Rundeisen (11 Pfd.) lagert in Hall seit 20. September.
1 Bund Flacheisen, 12 Stäbe (106 Pfd.) lagert in Hall seit September.
1 leeres Fettstofffass (67 Pfd.) lagert in Reutlingen seit September.
B 79. 1 Sack Gerbstoff (180 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 26. Novbr.
HR 854. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Reutlingen seit. 26. Novbr.
1 Säckchen Welschkornmehl (4½ Pfd.) lagert in Reutlingen s. Novbr.
J & T 7963. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Tübingen s. 31. Decbr.
1 Fass-Daube lagert in Mühlen seit 10. November.
E H 2. 1 grüner leerer Koffer (20 Pfd.) lagert in Horb seit 31. Octbr.
1 lederner Riemen (5½ Pfd.) lagert in Thalhausen seit 6. November.
1 Ofenkranz (5 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 15. November.
B 1. 1 Stückchen Eisen zu einem Ofen gehörig (1 Pfd.) lagert in Thalhausen seit December.
M 1727. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 14. Decbr.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. a) Januar 1868.
AH. 358. 1 Bll. Wollgarn (40 Pf.) von Berlin fehlt in Wusterwitz seit 1. Januar.
(Marke C) 4498. 1 Bll. Tuche (28 Pfd.) von Berlin fehlt in Wusterwitz seit 10. Januar.
J C 1. 1 Pack Feigen (8 Pfd.) von Berlin fehlt in Zehlendorf seit 1. Januar.
Victor Werkmeister. 1 Pack Säcke (43 Pfd.) von Nienburg fehlt in Berlin seit 15. Januar.
F 193/4. 2 Sack Kaffee (61 Pfd.) von Bremen fehlen in Berlin seit 18. Januar.
M 977. 1 Kübel Butter (75 Pfd.) von Wolfenbüttel fehlt in Berlin seit 21. Januar.
(Marke S G) 415. 1 Kiste Cigarren (41 Pfd.), von Bremen fehlt in Berlin seit 27. Januar.
G L 2. 1 Bll. Reis (1 Ctr. 72 Pfd.) von Bremen fehlt in Berlin seit 27. Januar.

b) Februar 1868.
C L 80. 1 Bürde Leder (2 Ctr. 2 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Berlin seit 3. Februar.
MB 5519. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 61 Pfd.) von Ruhrort fehlt in Berlin seit 23. Februar.
G K 37. 1 Kiste Wollwaaren (2 Ctr. 77 Pfd.) von Wolfenbüttel fehlt in Berlin seit 26. Februar.
D C 995. 1 Pack Schaufeln (50 Pfd.) von Unna fehlt in Berlin seit 25. Februar.
F C L 12. 1 Kiste Militair-Effecten (34 Pfd.) aus dem Eilgut-Raum fehlt in Berlin Eilgut-Expedition seit 28. Februar.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Februar 1868.
N. 7. 1 Holzkoffer mit physikalischen Geräthen (60 Pfd.) von Schweidnitz fehlt in Reichenbach seit 21. Februar.
1 Sack Weizen (1 Ctr. 70 Pfd.) von Reichenbach fehlt in Breslau seit 10. Februar.
1 Sack Weizen (1 Ctr. 70 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Breslau seit 6. Februar.
1 Sack Wicken (1 Ctr. 70 Pfd.) von Schweidnitz fehlt in Breslau.
2 Sack Getreide (3 Ctr.) von Frankenstein fehlen in Schweidnitz seit 4. Februar.

Oberschlesische Eisenbahn. Februar 1868.
X. 1 Pack Papier (37 Pfd.).
F A R 101. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
C B. 1 Kiste Kleider (92 Pfd.).
Gänserndorf. 2 Koffer Bücher (1 Ctr. 80 Pfd.).
W. H. Wolf, Hausmann Mosciska. 1 Pack Säcke (40 Pfd.).
(Marke S L) 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/5078. 2 Kisten wollene Waaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.)
J N 1075/77. 3 Colli Wagentheile (1 Ctr. 6 Pfd.).
R 1. 1 Ballen Schweinshaare.
(Marke CF) 4248. 1 Kiste Stärke.
W 1978. 1 Kiste Cigarren (62 Pfd.).
J B 1/2. 2 Kisten polirter Marmor (14 Ctr. 43 Pfd.)
HE 50. 1 Kiste Drucksachen (32 Pfd.)
Berthold Altmann. 1 Pack leere Säcke.

Rheinische Eisenbahn. 29. Februar 1868.
E H 883. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
(Marke) 6926. 1 Korb Droguen ab Coblenz fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
L C 5001. 1 Kiste Teppiche (208 Pfd.) ab La Chapelle fehlt in Köln.
W B 81. 1 Kiste Eisenwaaren ab Crefeld fehlt in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
S 6. 1 Rolle Holzschuhe ab Baal fehlt in Köln.
K S 2459. 1 Ballen baumw. Waaren ab Frankfurt fehlt in Köln.

1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Köln.
H. 1 Tafel Zinkblech ab Eschweiler fehlt in Köln.
F 435. 1 Korb Cichorien ab Neuwied fehlt in Köln.
D 1. 1 Ballen Felle (36 Pfd.) fehlt in Köln.
1 Ballen Lumpen ab Darmstadt fehlt in Köln.
B S W 730. 1 Kiste Musikalien (33 Pfd.) ab München fehlt in Köln. [Eilgut.]
M B 820. 1 Ballen Kaffee (86 Pfd.) ab Euskirchen fehlt in Call.
P S 44. 1 Kiste baumw. Waaren (51 Pfd.) ab Euskirchen fehlt in Call.
E S 622. 1 Fass (90 Pfd.) ab Köln fehlt in Mechernich.
1 Bütte Hausgeräth ab Mechernich fehlt in Eschweiler.
P K. 1 leere Kiste ab Köln fehlt in Stolberg.
G. 25 Stück Borde $^6/_4$ ab Köln fehlen in Stolberg.
1 leerer Korb ab Wesel fehlt in Stolberg.
M W 5544. 1 Kiste Feuerzeug ab Waldböckelbach fehlt in Aachen.
AL E 362. 1 Sack Erbsen ab Köln fehlt in Aachen.
Eigen. 1 Pack leere Säcke (118 Pfd.) ab Cleve fehlt in Neuss.
4. 1 Körbchen Zucker (30 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Osterath.
P W. 1 leeres $^1/_2$Ohmfass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
2 Stück Bord ab Neuss fehlen in Crefeld.
G B 280. 1 Ballen rohe Seide (53 Pfd.) ab Wien fehlt in Crefeld.
ML 8776. 1 Pack Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
R E. 1 Packet Nieten ab Cleven fehlt in Hochfeld.
E H 133/5. 3 Fässer Oel (1044 Pfd.) ab Neuss fehlen in Hochfeld.
C F & C 1274. 1 Fass Tabak (80 Pfd.) ab Hochfeld fehlt in Rheinhausen.
H H & S 205. 1 Kiste Korke (34 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Heissen.
Haarburg/Bonn 195. 1 Gepäckstück rothe Fussdecken ab Harburg fehlt in Bonn. [Eilgut.]
J K. 1 Tafel Eisenblech (10 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Bingerbrück.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) ab Andernach fehlt in Bingerbrück.
20 Stück Schliesskeile ab Frankfurt fehlen in Bingerbrück.
P K 383. 1 Pack gr. Eisenwaaren (80 Pfd.) ab Reutlingen fehlt in Bingerbrück.

Stuttgart. Fehlendes Gut.

Zu einer am 2. October in Dresden via Bruchsal nach Canstatt aufgegebenen Partie Möbel fehlt immer noch eine hauptsächlich mit Porzellan gefüllte Kiste G 66, nach Schätzung im ungefähren Gewicht von 3 Centnern.

Wir ersuchen sämmtliche Güterexpeditionen der bei der Transportroute betheiligten Bahnen um Nachforschung, ob sich diese Kiste nicht unter den überzähligen Stücken befinde, auch, falls sie sich wirklich vorfinden sollte, uns schleunigst Nachricht zugehen zu lassen.

Den 13. März 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahn-Betriebs-Inspection.
Ober-Inspector
Hettler.

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. **Deutschland**	21. März.	16. April.	D. **Hermann**	18. April.	14. Mai.
D. **Hansa**	28. März.	23. April.	D. **Newyork**	25. April.	21. Mai.
D. **Bremen**	4. April.	30. April.	D. **Union**	2. Mai.	28. Mai.
D. **Weser**	11. April.	7. Mai.	D. **Deutschland**	9. Mai.	4. Juni.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. **Baltimore**	1. März.	1. April.	D. **Baltimore**	1. Mai.	1. Juni.
D. **Berlin**	1. April	1. Mai.	D. **Berlin**	1. Juni	1. Juli.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.
Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit **Garantie für Bruch**, bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu Düsseldorf.

Eine grössere Partie gebrauchter Gruben- resp. **Rollbahnschienen** wird zu kaufen gesucht. Angabe des Quantums, Dimensionen und billigsten Preises franco unter **N. D. 808** an **Haasenstein & Vogler in Frankfurt a/M.**

Drei 6rädrige Locomotiven mit Tender zu verkaufen.

Innen liegende Cylinder von 16½ Zoll Durchm. und 22 Zoll Hub. 4 gekuppelte Treibräder von 5 Fuss 3 Zoll Durchm.

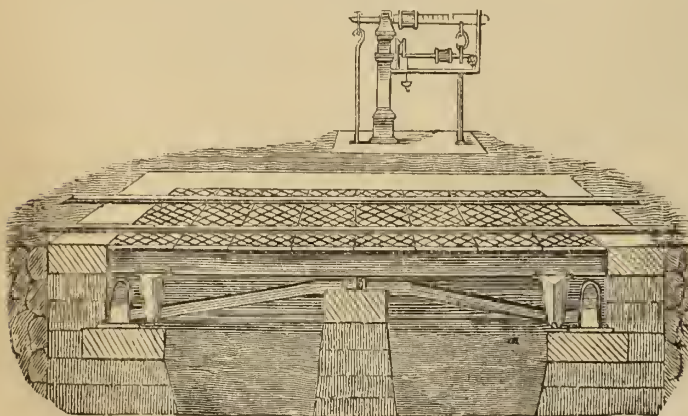
Société St. Leonard in Lüttich.

Manilla-Patent-Putz-Werg à Ctr. 5 Thlr.,
Bunt-Putzgarn à Ctr. 7½ Thlr.,
Weiss „ à Ctr. 9 Thlr.

empfiehlt

Frankenstein i/Schles.

H. Bruck's Fabrik.



Geschäfts-Eröffnung.

Waagen-Fabrik

und

mechanische Werkstätte

von

H. Welb,

Frankfurt am Main.

Hiermit die ergebene Anzeige, dass ich unterm Heutigen eine Fabrik

aller Arten von Waagen

von der kleinsten bis zur grössten Construction errichtet habe. Langjährige Erfahrung in diesem Fache, welche ich mir in den grössten Etablissements Frankreichs und Englands erworben habe, setzen mich in den Stand, allen Anforderungen auf das Beste entsprechen zu können und werde ich bestrebt sein, bei Anwendung der neuesten Erfindungen und elegantester und dauerhaftester Arbeit die grösstmöglichste Billigkeit zu vereinen. Bei vorkommendem Bedarf halte mich daher bestens empfohlen und zeichne hochachtungsvoll

Frankfurt a. M., im März 1868. **Heinr. Welb,** Feststrasse 7.

 Ausführliche Preislisten nebst Zeichnungen werden auf Verlangen franco übermittelt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 13. 1868.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 27. März 1868. (Schluss der Nummer: 26. März, Vormittags 11 Uhr.)

Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1866.

(Fortsetzung und Schluss aus No. 12.)

V. Finanz-Ergebnisse.

Das finanzielle Resultat hat sich im Jahre 1866 noch günstiger gestaltet, als in dem Vorjahre. Wie schon erwähnt, haben diejenigen Bahnen, welche zu den grossen Militär-Transporten benutzt werden mussten, nicht nur keine Einbusse an den Einnahmen erlitten, sondern sie haben mit einer erheblichen Mehr-Einnahme abgeschlossen. Gegen das Vorjahr verglichen wurden nur bei folgenden 9 Bahnen geringere Einnahmen erzielt: Wilhelmsbahn, Oberschlesische, Rhein-Nahe-, Vorpommersche, Berlin-Hamburger, Magdeburg-Halberstädter, Thüringische, Köln-Mindener und Aachen-Mastrichter, wogegen bei allen übrigen Mehr-Einnahmen resultirten.[8]

Der angestrengte Betriebsdienst machte aber nicht unbedeutende Ausgaben nothwendig, welche zum grössten Theile durch die Truppen-Transporte veranlasst worden sind. Namentlich mussten Arbeiten und Einrichtungen ausgeführt werden, welche unter normalen Verhältnissen nicht nothwendig gewesen wären resp. auf mehrere Jahre hätten vertheilt werden können. So z. B. mussten der Bahnkörper etc. und die Betriebsmittel in einen Stand gesetzt werden, wie dies bei einem regelmässigen und starken Personen- und Güterverkehre nicht nöthig war. Ferner mussten Einrichtungen zum Verladen von Pferden, Geschützen etc. und Einrichtungen zur Unterbringung der Mannschaften in den Güterwagen (da die Personenwagen nicht ausreichten) hergestellt werden. Ueberhaupt sind durch die Truppen-Transporte und die Unregelmässigkeiten des Güterverkehrs eine Menge kleiner Ausgaben entstanden, welche im Ganzen zu einer grossen Summe angeschwollen sind.

Nichts desto weniger ist der Ueberschuss — sowohl im Ganzen als pro Meile Bahnlänge — ein höherer, als im Jahre 1865. Wenn trotzdem das Erträgniss der Actien ein geringeres war, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass in Folge der unverhältnissmässig starken Abnutzung der Bahn und der Betriebsmittel eine entsprechend höhere Summe zu Meliorationen und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet werden musste.

[8] Ebenso wie bei der Frequenz und aus den bei dieser Gelegenheit angeführten Gründen werden wir eine genaue Vergleichung der Einnahmen später mittheilen.

I. Einnahmen.

a) aus dem Personenverkehre.

Die Einnahmen für beförderte Personen waren nur bei der Oppeln-Tarnowitzer, Berlin-Hamburger, Thüringischen, Rheinischen und Aachen-Mastrichter geringere als die correspondirenden des Vorjahres. Sie haben betragen für Personen in der

I. Classe . .	1 044 995 Thlr.	=	1 176 Thlr. pro Meile	
II. „ . .	5 343 141 „	=	6 012 „ „ „	
III. „ . .	6 007 190 „	=	6 759 „ „ „	
IV. „ . .	3 091 660 „	=	3 479 „ „ „	
für Militair .	3 342 405 „	=	3 760 „ „ „	
zusammen	18 829 391 Thlr.	=	21 186 Thlr. pro Meile	
gegen	17 789 510 „	=	20 617 „ „ „	im Vorjahre
Pro 1866 mehr	1 039 881 Thlr. = 5,845 Proc.	=	569 Thlr. pro Meile = 2,76 Proc.	

Diese Mehr-Einnahme resultirt jedoch lediglich aus dem Transporte von Militairs und Personen in der IV. Wagenclasse, was schon daraus ersichtlich ist, dass im Jahre 1865 für Militair-Personen nur 451 224 Thlr. eingenommen wurden.

Lässt man die Einnahmen für Militairs, sowie einige darin enthaltene für Personen zu ermässigten Fahrpreisen, als Auswanderer etc. ausser Berechnung, so wurden eingenommen:

1865: überhaupt	17 338 286 Thlr. u. pro Meile	20 094 Thlr.
1866: „	15 486 986 „ „ „ „	17 425 „
Im Jahre 1866 also weniger	1 851 300 Thlr. u. pro Meile = 10,68 Proc.	2 669 Thlr. = 13,28 Proc.

Die Durchschnitts-Einnahmen pro Meile bei den einzelnen Bahnen betrugen wie oben angegeben in der

I. Classe 1176 Thlr. (zwischen 50 Thlrn. bei der Hinterpommerschen und 6005 Thlrn. bei der Rheinischen) gegen 1556 Thlr. im Jahre 1865.

II. „ 6 012 Thlr. (zwischen 406 Thlrn. bei der Oppeln-Tarnowitzer und 16 291 Thlrn. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger) gegen 7 081 Thlr. im Vorjahre.

III. „ 6 759 Thlr. (zwischen 888 Thlrn. bei der Oppeln-Tarnowitzer und 14 865 Thlrn. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger) gegen 8 092 Thlr. im Vorjahre.

IV. „ 3 479 Thlr. (zwischen 260 Thlrn. bei der Rheinischen und 7 438 Thlrn. bei der Niederschlesisch-Märkischen) gegen 3 364 Thlr. im Vorjahre.

für Militairs 3 761 Thlr. (zwischen 122 Thlrn. bei der Oppeln-Tarnowitzer und 10 181 Thlrn. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger) gegen 523 Thlr. im Vorjahre.

Als Maximum erscheinen 51 787 Thlr. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger und als Minimum 2 793 Thlr. bei der Oppeln-Tarnowitzer.

Nach Procenten kamen von der Gesammt-Einnahme auf die

	1866.	1865.
I. Classe	5,5 Proc.	7,6 Proc.
II. „	28,4 „	34,4 „
III. „	31,9 „	39,3 „
IV. „	16,4 „	16,3 „
auf Militair-Personen .	17,8 „	2,5 „

Die durchschnittlich pro Person und Meile eingenommenen Beträge haben gegen diejenigen des Vorjahrs fast gar keine Veränderungen erlitten, weil aber die zu den billigeren Tarifsätzen beförderten Militairs in so grosser Anzahl zur Beförderung kamen, so musste auch das Durchschnitts-Erträgniss ein geringeres werden. Es betrug die Einnahme pro Person und Meile 1866: 2,4 Sgr., 1865 dagegen 2,9 Sgr.

An Neben-Erträgen kamen zur Vereinnahmung:

	1866.	1865.
für Gepäck-Ueberfracht	526 961 Thlr.	604 241 Thlr.
„ Equipagen	467 729 „	58 501 „
„ Hunde	19 812 „	20 285 „
„ Pferde	1 820 735 „	156 629 „
„ Extra-Züge etc. . .	39 907 „	17 852 „
zusammen	2 875 144 Thlr.	857 508 Thlr.
Hierzu für Personen .	18 829 391 „	17 789 511 „
Ueberhaupt . .	21 704 535 Thlr.	18 647 019 Thlr.
und pro Meile	24 421 „	21 611 „

Es ergiebt sich mithin aus dem Personen-Verkehre eine Mehr-Einnahme von 3 057 516 Thlrn. = 16,29 Proc. überhaupt und resp. von 2 810 Thlrn. = 13,0 Proc. pro Meile.

In Uebereinstimmung mit den obigen Summen hat die Maximal-Einnahme aus dem ganzen Personen-Verkehre 53 577,7 Thlr. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger resp. 2 886,6 Thlr. pro Meile Bahnlänge in minimo bei der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn betragen.

Von der Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehre kamen:

	1866.	1865.
auf den Binnenverkehr . . .	65,91 Proc.	63,56 Proc.
„ „ directen Verkehr . . .	34,09 „	36,44 „

b) aus dem Güterverkehre.

Im Güterverkehre haben die Einnahmen die Höhe der im Vorjahre erzielten Summe nicht erreicht, namentlich hat sich bei folgenden Bahnen ein Minder-Ertrag herausgestellt: Saarbrücker, Wilhelmsbahn, Oberschlesischen, Rhein-Nahe-, Berlin-Stettin-Stargarder, Vor- und Hinterpommerschen, Berlin-Hamburger, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Anhaltischen, Thüringischen, Köln-Mindener und Aachen-Mastrichter. Dieser Minder-Ertrag war aber theilweise und im Ganzen nur ganz unerheblich, auch ist derselbe nicht auf alle Güterclassen vertheilt, im Gegentheil sind vielmehr bei Eilgütern und Gütern der ermässigten Classen erhebliche Mehr-Einnahmen gewesen, wogegen bei den Gütern der Normalclasse sich freilich ein Minus von ca. 1 000 000 Thlrn. ergiebt.

Nach den einzelnen Güterclassen betrug die Einnahme:

für Postgüter	156 446 Thlr.
„ Eilgüter	1 840 225 „
„ Frachtgüter der Normalclasse (und sperrige)	7 884 889 „
„ Kohlen und Coaks	12 010 731 „
„ Frachtgüter der ermässigten Classe . . .	17 544 020 „
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	1 622 373 „
„ Thiere	77 463 „
und an Neben-Erträgen	1 099 088 „
zusammen	42 235 235 Thlr.[9]
Im Jahre 1865 betrugen dieselben	42 261 704 „

Es resultirt mithin pro 1866 eine Minder-Einnahme von 26 469 Thlrn. = 0,06 Proc.

Für die Meile Betriebslänge ergiebt sich eine Einnahme von 47 530 Thlrn. (zwischen 3 147,3 Thlrn. bei der Tilsit-Insterburger und 104 732,5 Thlrn. bei der Oberschlesischen) gegen 48 985 Thlr. im Jahre 1865, so dass das Minder-Erträgniss pro Meile sich auf 1 455 Thlr. = 2,97 Proc. stellt.

Welchen Antheil die einzelnen Transporte an der Gesammt-Einnahme hatten, ergiebt sich aus den nachstehenden Procentsätzen. Es kamen:

	1866.	1865.
auf Post- und Eilgut	4,7 Proc.	3,6 Proc.
„ Frachtgüter der Normalclasse etc. .	18,7 „	21,0 „
„ Kohlen und Coaks	28,4 „	29,3 „
„ Frachtgüter der ermässigten Classe	41,5 „	40,2 „
„ Vieh-Transporte	3,9 „	3,4 „
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	0,2 „	0,1 „
„ Neben-Erträge	2,6 „	2,4 „

Aus diesen Procentsätzen ist ersichtlich, bei welchen Transporten der Ausfall gewesen ist.

Die durchschnittlich pro Centner und Meile eingenommenen Beträge haben ebenso wie die „pro Person und Meile" fast gar keine Veränderung erlitten. Es ist auch selbstredend, dass bei Verkehrsmangel und Verkehrsstockungen in Folge Kriegs-Ereignisse Tarifermässigungen nicht stattfinden können, deshalb haben auch wie im Jahre 1865 durchschnittlich jeder Centner pro Meile 2,6 Pf. eingebracht.

Nach Verkehrs-Arten hat die Einnahme betragen:

	1866.	1865.
aus dem Binnenverkehre . .	40,816 Proc.	40,21 Proc.
„ „ directen Verkehre .	59,184 „	59,79 „

Es hat mithin, — wenn man von der Einnahme auf den Verkehr schliesst, der directe Verkehr, sowohl bei den Personen als den Gütern, geringere Dimensionen gehabt, wie im Vorjahre. Dieser Rückgang ist aber lediglich den politischen Zuständen und dem Umstande zuzuschreiben, dass bei einigen Bahnen der Güterverkehr eingestellt werden musste.

Die Neben-Einnahmen waren höher wie im Jahre 1865 und betrugen . . . . 4 878 912 Thlr.

Hierzu die Einnahmen:	
a) aus dem Personen-Verkehre mit	21 704 535 „
b) „ „ Güterverkehre mit . .	42 235 235 „
sowie diejenigen der Berl. Verbindungsb. von	76 356 „
Ergiebt eine Gesammt-Einnahme von	68 895 038 Thlrn.
Dieselbe betrug im Jahre 1865 .	65 372 093 „
für das Jahr 1866 also mehr . .	3 522 945 Thlr.
	= 5,39 Proc.

Pro Meile Bahnlänge betrug die durchschnittliche Einnahme

im Jahre 1866 . .	76 996 Thlr.
„ „ 1865 . .	75 240 „

im Jahre 1866 mehr 1 756 Thlr. = 2,334 Proc., welches mit Recht ein zufriedenstellendes Gesammt-Ergebniss zu nennen ist.

Von den vorstehend aufgeführten Einnahmen kommen nach Procenten:

auf den Personen- und Gepäck-Verkehr . .	28,095 Proc.
„ „ Güter-, Equipagen- und Vieh-Verkehr	64,823 „
„ sonstige Einnahmen	7,082 „

und es ergeben die Einnahmen dem verwendeten Capitale gegenüber einen Procentsatz von 14,504 gegen 14,13 Proc. im Vorjahre.

Eine so hohe Einnahme per Meile Bahnlänge wie im Jahre 1865 (nämlich 140 428 Thlr. bei der Köln-Mindener) hat im Jahre 1866 keine Bahn erzielt; es betrugen die Maximal-Einnahmen pro Meile bei der

Oberschlesischen .	134 616 Thlr.	Niederschlesisch-Märkischen . .	120 866 Thlr.
Köln-Mindener . .	133 132 „	Magdeb.-Leipziger	118 246 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger . .	123 290 „	Magdeb.-Halberst.	106 488 „

welchen als Minimal-Einnahmen gegenüberstehen bei der

Neisse-Brieger . .	29 907 Thlr.	Oppeln-Tarnowitzer	20 706 Thlr.
Wilhelmsbahn . .	28 516 „	Vorpommerschen .	18 519 „
Aachen-Mastrichter	27 073 „	Tilsit-Insterburger .	12 098 „
Stargard-Cöslin-Colberger	21 347 „		

[9] Mit Ausschluss der Einnahmen der Berliner Verbindungsbahn im Betrage von 76 356 Thlrn.

2. Ausgaben.

Die im Betriebsjahre 1866 auf den Preussischen Bahnen geförderte Bruttolast war um $7,_{375}$ Proc. grösser als diejenige des Vorjahres. Berücksichtigt man ausserdem noch das erhöhte Alter der Bahnen und die mit demselben eintretenden grösseren Unterhaltungskosten, sowie die hinzugekommenen Strecken, so erscheint das gegen das Vorjahr sich ergebende Mehr ein verhältnissmässig sehr geringes. Eine niedrigere Ausgabe wie im Vorjahre hatten nur die Wilhelmsbahn, Oberschlesische, Hinter- und Vorpommerschen und die Köln-Mindener.

Im Jahre 1866 haben die Ausgaben betragen für die

Bahn-Verwaltung

8 963 154 Thlr. überh. und 10 068 Thlr. pro Meile.
gegen 8 157 897 „ „ „ 9 439 „ „ „
im Jahre 1865,
daher pro 1866 mehr 805 257 Thlr. überh. und 629 Thlr. pro Meile.
= $9,_{57}$ Proc. = $6,_{65}$ Proc.

Diese Ausgaben variiren bei den einzelnen Bahnen zwischen 2675 Thlrn. pro Meile bei der Oppeln-Tarnowitzer und 18 473 Thlrn. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger.

Für die

Transport-Verwaltung

haben die Ausgaben betragen
1866: 17 993 003 Thlr. überhaupt u. $3,_{28}$ Thlr. pro Nutzmeile.
1865: 16 510 953 „ „ „ $3,_{22}$ „ „ „
pro 1866 mehr 1 482 050 Thlr. überhaupt u. $0,_{06}$ Thlr. pro Nutzmeile.
= $8,_{98}$ Proc. = $1,_{86}$ Proc.

Bei der Berlin-Hamburger Bahn betrugen dieselben in maximo $4,_{8}$ Thlr. und bei der Tilsit-Insterburger $2,_{2}$ Thlr. in minimo pro Nutzmeile, welche Verschiedenheit in der Stärke und der Belastung der Züge seine Ursachen hat.

Die Ausgaben für die

allgemeine Verwaltung

haben sich gegen diejenigen des Vorjahres vermindert und betragen
1866: überhaupt 1 663 054 Thlr. und pro Meile 1868 Thlr.
1865: „ 1 702 817 „ „ „ „ 1970 „
Im Jahre 1866 weniger 39 763 Thlr. und pro Meile 102 Thlr.
= $2,_{33}$ Proc. = $5,_{18}$ Proc.

Am grössten waren dieselben bei der Magdeburg-Halberstädter mit 3625 Thlrn. pro Meile, am kleinsten bei der Aachen-Mastrichter mit 514 Thlrn. pro Meile.

Die Gesammt-Ausgaben haben demnach betragen:
1866: 28 619 210 Thlr. überh. und 32 149 Thlr. pro Meile.
1865: 26 371 667 „ „ „ 30 513 „ „ „
pro 1866 also mehr 2 247 543 Thlr. überh. und 1 636 Thlr. pro Meile.
= $8,_{52}$ Proc. = $5,_{36}$ Proc.

Für die Nutzmeile ergiebt sich eine Gesammt-Ausgabe von $5,_{21}$ Thlrn. gegen $5,_{15}$ Thlr. im Jahre 1865 und es variirt die Ausgabe pro 1866 zwischen $7371,_{8}$ Thlrn. pro Meile bei der Tilsit-Insterburger und 52 963 Thlrn. bei der Köln-Mindener, da die Berliner Verbindungsbahn, wo dieselben 64 325 Thlr. betragen haben, zu Vergleichungen nicht geeignet ist.

Nach Procenten kommen von den Ausgaben auf die

	1866.	1865.
Bahnverwaltung	$31,_{32}$ Proc.	$30,_{93}$ Proc.
Transportverwaltung . . .	$62,_{87}$ „	$62,_{61}$ „
allgemeine Verwaltung . .	$5,_{81}$ „	$6,_{46}$ „
und es absorbirten dieselben	$41,_{54}$ „	$40,_{84}$ „

der Brutto-Einnahme.

Am erheblichsten waren die letzteren Procentsätze bei folgenden Bahnen:

Vorpommerschen . .	$89,_{97}$ Proc.	Rhein-Nahe-Eisenb. .	$58,_{25}$ Proc.
Aachen-Mastrichter .	$88,_{86}$ „	Berlin-Hamburger . .	$54,_{54}$ „
Hinterpommerschen .	$79,_{99}$ „	Magdeburg-Witten-bergeschen . . .	$50,_{64}$ „
Tilsit-Insterburger .	$60,_{93}$ „		

Günstigere Propositionen wurden dagegen bei den nachstehenden Bahnen erreicht, bei welchen die Ausgaben noch nicht 40 Proc. der Brutto-Einnahme erreichten:

Thüringischen . . .	$38,_{99}$ Proc.	Berl.-Potsd.-Magdeb.	$37,_{92}$ Proc.
Köln-Mindener . . .	$38,_{82}$ „	Magdeburg-Leipziger	$37,_{15}$ „
Wilhelmsbahn . . .	$38,_{54}$ „	Ostbahn	$36,_{68}$ „
Berlin-Anhaltischen .	$38,_{49}$ „	Rheinischen	$33,_{25}$ „
Niederschles. Zweigb.	$38,_{20}$ „	Oberschlesischen . .	$32,_{59}$ „

Ausser den vorstehend aufgeführten Betriebs-Ausgaben sind noch zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Vermehrung und Verbesserung der Bahn-Anlagen, insbesondere aber zu Erneuerungen verwendet:
1866: 7 704 253 Thlr.
1865: 5 580 766 „
im Jahre 1866 also mehr 2 123 487 Thlr. = $38,_{05}$ Proc.

In keinem Jahre wurde eine so hohe Summe zu Meliorationen verwendet.

Es sind daher die Gesammtausgaben mit Einrechnung dieser Summen auch bedeutend höher wie im Jahre 1865, sie betragen:
1866: 36 323 463 Thlr. überhaupt und 40 804 Thlr. pro Meile.
1865: 31 952 433 „ „ „ 36 971 „ „ „
1866 also mehr 4 371 030 Thlr. überhaupt und 3 833 Thlr. pro Meile.
= $13,_{68}$ Proc. = $10,_{37}$ Proc.
und es betragen dem entsprechend die Procentsätze von der Brutto-Einnahme 1866: $52,_{72}$ Proc. gegen $48,_{88}$ Proc. im Vorjahre.

Nach den einzelnen Titeln betragen die Betriebs-Ausgaben

	1866.	1865.
für Besoldung der Beamten	$26,_{7}$ Proc.	$26,_{7}$ Proc.
Diäten, Reisekosten, Arbeitshülfe . .	$11,_{9}$ „	$10,_{6}$ „
materielle Verwaltungskosten . . .	$6,_{1}$ „	$5,_{8}$ „
Unterhaltung der Bahn	$14,_{1}$ „	$15,_{2}$ „
Kosten des Bahn-Transports . . .	$30,_{6}$ „	$31,_{9}$ „
unbestimmte Ausgaben	$10,_{6}$ „	$9,_{8}$ „

Aus den vorstehend aufgeführten Procentsätzen dürfte übrigens zur Genüge hervorgehen, dass die Menge kleiner Ausgaben, welche aus den Truppen-Transporten und dem nicht immer regelmässigen Güterdienste originiren, zur Vermehrung der Gesammt-Ausgaben wesentlich beigetragen haben.

Die Kosten der Zugkraft berechneten sich auf 7 522 812 Thlr. überhaupt, $41,_{8}$ Sgr. pro Nutz- und $11,_{1}$ Pfg. pro Achsmeile. Sie betrugen pro Centner und Meile geförderter

	1866.	1865.
Nettolast	$0,_{410}$ Pfg.	$0,_{370}$ Pfg.
Bruttolast	$0,_{136}$ „	$0,_{127}$ „

3. Ueberschuss.

Werden die zu „Meliorationen" verwendeten Beträge den Ausgaben nicht hinzugerechnet, so beträgt der Ueberschuss bei den einzelnen Bahnen — nach der Höhe pro Meile geordnet — bei der

	überhaupt. Thlr.	pro Meile. Thlr.	Procent des verwendeten Anlagecapitals.
Oberschlesischen . . .	3 207 658	90 740	$17,_{14}$
Köln-Mindener	5 909 740	81 712	$9,_{41}$
Berlin-Potsdam-Magdeb.	1 495 397	76 542	$9,_{70}$
Magdeburg-Leipziger .	1 439 436	74 313	$15,_{36}$
Niederschles.-Märkischen	4 524 873	70 821	$15,_{32}$
Magdeburg-Halberstädter	677 465	57 958	$13,_{68}$
Bergisch-Märkischen . .	3 889 355	55 690	$7,_{39}$
Rheinischen	3 090 756	49 044	$6,_{74}$
Thüringischen	1 761 769	47 288	$8,_{43}$
Saarbrücker	846 980	45 043	$5,_{85}$
Berlin-Anhaltischen . .	2 012 059	40 945	$12,_{98}$
Berlin-Stettiner	902 196	40 116	$9,_{75}$
Breslau-Schweidnitz-Freib.	904 737	39 517	$9,_{12}$
Berlin-Hamburger . . .	1 508 326	37 974	$9,_{27}$
Ostbahn	3 889 489	36 490	$8,_{32}$
Breslau-Posen-Glogauer	943 731	33 898	$7,_{76}$
Westfälischen	868 372	25 608	$4,_{91}$
Stargard-Posener . . .	564 715	24 954	$8,_{51}$
Rhein-Nahe-E.	344 857	21 380	$2,_{12}$
Magdeb.-Wittenbergeschen	294 189	20 748	$4,_{70}$
Niederschlesischen Zweigb.	188 245	19 815	$7,_{54}$
Wilhelmsbahn	433 670	19 135	$4,_{91}$
Neisse-Brieger	109 989	17 806	$8,_{23}$
Berliner Verbindungsbahn	23 673	16 612	$5,_{19}$
Oppeln-Tarnowitzer . .	118 297	11 689	$4,_{73}$
Tilsit-Insterburger . .	33 839	4 726	$1,_{17}$
Aachen-Mastrichter . .	38 057	4 385	$0,_{69}$
Hinterpommerschen . .	97 377	4 271	$1,_{05}$
Vorpommerschen . . .	56 581	1 857	$0,_{53}$
zusammen	40 275 828	45 445	$8,_{31}$
Im Jahre 1865	39 000 426	45 224	$8,_{38}$
Im Jahre 1866 mehr	1 275 402 = $3,_{27}$ Proc.	221 u. wenig. = $0,_{49}$ Proc.	$0,_{07}$

Ist das vorstehend aufgeführte Schluss-Resultat auch kein so glänzendes, so ist es doch immerhin eine erfreuliche Thatsache

constatiren zu können, dass der Reinertrag gegen denjenigen des Vorjahres nicht zurückgeblieben ist.

Bei den einzelnen Bahnen resultirten Minder-Erträge: bei der Saarbrücker, Wilhelmsbahn, Oberschlesischen, Rhein-Nahe-Eisenbahn, Berlin-Hamburger, Magdeburg-Halberstädter, Thüringischen, Köln-Mindener, Rheinischen und Aachen-Mastrichter.

Werden dagegen die zu Meliorationen verwendeten Beträge den Betriebs-Ausgaben hinzugerechnet, — was sie in Wirklichkeit doch nicht sind — dann beträgt der

Ueberschuss 1866:	32571574 Thlr.	überhaupt u.	36753 Thlr.	pro Meile,
1865:	33419660 „	„	„ 38752 „	„ „
pro 1866 weniger:	848086 Thlr.	überhaupt u.	1999 Thlr.	pro Meile.
	= $2_{,54}$ Proc.		= $5_{,16}$ Proc.	

und es ergiebt sich auf das emittirte Capital an Actien und Obligationen eine Durchschnittts-Rente:

	1866.	1865.
ausschliesslich des Staatszuschusses von	$5_{,74}$ Proc.,	$5_{,98}$ Proc.,
einschliesslich „ „ „	$6_{,06}$ „	$6_{,27}$ „

Staatszuschüsse waren erforderlich: bei der Ruhr-Sieg-Eisenbahn, Rhein-Nahe-Eisenbahn, Hinter- und Vorpommerschen, Köln-Giessener und Coblenz-Ehrenbreitstein (Rheinische).

Das an der Verzinsung Theil nehmende Capital ist gegen das Vorjahr um ca. 25 Millionen Thaler gestiegen und es hat bei Verwendung des Ueberschusses (welche nachfolgt) eine nicht so hohe Dividende vertheilt werden können wie im Vorjahre, weil der Ueberschuss zu Meliorationen so stark in Anspruch genommen und nicht in dem Grade gestiegen ist, wie das darin participirende Capital. Verwendet wurden:

zur Verzinsung der Obligationen . . .	7 822 362	Thlr.
„ Amortisation derselben	1 194 996	„
„ Eisenbahn-Abgabe	1 113 094	„
„ Extra-Dividende des Staats	672 081	„
„ Zahlung von $8_{,19}$ Proc. Dividende .	13 550 514	„
zu Meliorationen	1 898 034	„
als Beitrag zum Reserve- u. Erneuerungsfonds	5 247 907	„
zu sonstigen Ausgaben	848 644	„

Im Vorjahre betrugen die durchschnittlich auf die Actien vertheilten Dividenden $8_{,954}$ Proc., sie waren also um $0_{,764}$ Proc. höher wie im Jahre 1866. Die bei den einzelnen Bahnen zur Vertheilung gekommenen Dividenden sind bekannt, wir lassen dieselben hier also fort, und bemerken nur noch, dass bei der Rhein-Nahe- und Aachen-Mastrichter Bahnen Dividenden nicht zur Vertheilung kommen konnten.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds schlossen ult. 1866 mit einem Bestande von 13 619 681 Thlrn. = $2_{,83}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals ab.

Das Beamtenpersonal stieg von 28 723 im Jahre 1865 auf 31 399 im Jahre 1866, die täglich beschäftigten Arbeiter betrugen aber nur 33 460 gegen 33 571 im Vorjahre.

Der Bestand der Pensionscassen betrug ult. 1866: 5 049 775 Thlr. und derjenige der Kranken- und Sterbecassen 265 385 Thlr.

Bei den vorgekommenen Unglücksfällen wurden 251 Personen getödtet und 277 beschädigt.

Obgleich nichts den National-Wohlstand mehr schädigt als Krieg, so waren die Betriebs-Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1866, wie die vorstehenden Mittheilungen ergeben, dennoch günstig.

Hoffen wir, dass unser Vaterland ferner vom Kriege verschont bleibe, damit die Wunden, welche der letzte ihm geschlagen, bald vernarben.

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

7. Badische Eisenbahnen.

A. Im Bau begriffene Bahnen, welche der Staat baut. NB. Der Unterbau wird für alle diese unter a—d aufgeführten Bahnen, für welche das Terrain erworben ist, nur für 1 Geleise hergestellt, das Gelände aber für 2 Geleise erworben.

a) Hochhausen-Wertheim, erbaut zufolge Gesetzes vom 11. August 1863. Für die $2_{,5}$ M. = $18_{,5}$ Kilom. lange Bahn beträgt das veranschlagte Baucapital im Ganzen 1300000 Thlr., pro Meile 520000 Thlr. Die Eröffnung soll im October 1868 erfolgen.

Vorerst Localbahn, als welche sie einen guten Verkehr verspricht, kann sie jedoch bei erfolgenden Anschlüssen zu Wertheim einerseits, zu Mergentheim andererseits für den durchgehenden Verkehr von Bedeutung werden.

Stationen mit ihren Entfernungen von der Anfangsstation Hochhausen, Gamburg $0_{,9}$ M., Bronnbach $1_{,5}$ M., Reicholzheim $1_{,9}$ M., Wertheim $2_{,5}$ M.

Besondere technische Schwierigkeiten bereiten 3 Tunnels von 200, 340 und 500 mêtres Länge. Die grösste Steigung beträgt 5 pro mille. 2 Brücken über die Tauber von 84 mêtres Weite.

Den Bau leitet die Grossherzogl. Eisenbahnbau-Inspection Wertheim.

b) Meckesheim-Jaxtfeld, erbaut zufolge Gesetzes vom 31. März 1866. Die $4_{,9}$ M. = 36 Kilom. lange Bahn soll bis Rappenau im Sommer 1868, bis Jaxtfeld im Sommer 1869 eröffnet werden.

Dieselbe hat als kürzeste Verbindung der beiden Handelsstädte Mannheim und Heilbronn Bedeutung für den durchgehenden Verkehr und verspricht auch starken Localverkehr nach Heidelberg und Heilbronn.

Stationen mit ihren Entfernungen von Meckesheim: Zuzenhausen $0_{,37}$ M., Hoffenheim $0_{,82}$ M., Sinsheim $1_{,34}$ M., Steinsfurth $1_{,73}$ M., Grombach $2_{,68}$ M., Babstadt $3_{,33}$ M., Rappenau $3_{,78}$ M., Wimpfen $4_{,52}$ M., Jaxtfeld $4_{,9}$ M.

Technische Schwierigkeiten macht die Neckarbrücke bei Jaxtfeld; grösste Steigung $13_{,4}$ pro mille.

Den Bau leitet die Grossh. Eisenbahnbau-Inspection Sinsheim.

c) Engen-Villingen (Gesetz vom 24. Juli 1862). Diese $6_{,6}$ M. = $48_{,9}$ Kilom. lange Bahn wird bis Donaueschingen im Sommer 1868, bis Villingen Ende 1869 eröffnet.

Vorerst Localbahn, wird solche nach dem Anschluss in Hausach ein Glied der sogenannten Kinzigthalbahn (Offenburg-Bodensee). Im Localverkehr erschliesst dieselbe bedeutende Holzvorräthe des Schwarzwaldes und wird für die grosse Industrie dieses Gebirgslandes sehr vortheilhaft werden.

Stationen ab Engen: Thalmühle $0_{,7}$ M., Hattingen $1_{,5}$ M., Immendingen $2_{,1}$ M., Hintschingen $2_{,5}$ M., Geisingen $2_{,9}$ M., Gutmadingen $3_{,3}$ M., Neidingen $3_{,8}$ M., Pfohren $4_{,2}$ M., Donaueschingen $4_{,7}$ M., Grüningen $5_{,4}$ M., Klengen $5_{,8}$ M., Marbach $6_{,2}$ M., Villingen $6_{,6}$ M.

Technische Schwierigkeiten: 2 Tunnels von 180 und 900 mêtres, 2 Brücken über die Donau; grösste Steigung $16_{,66}$ pro mille.

Bauleitende Behörde: die Grossh. Eisenbahnbau-Inspection Engen für die Strecke bis Immendingen, die Grossherzogl. Eisenbahnbau-Inspection Donaueschingen für die Strecke von Immendingen-Donaueschingen.

d) Stockach-Möskirch (Gesetz vom 24. Juli 1862). Für die $2_{,8}$ M. = $20_{,7}$ Kilom. lange Bahn beträgt das Baucapital im Ganzen 1 800 000 Thlr., pro Meile 640 000 Thlr. Die Eröffnung soll bis Sommer 1869 erfolgen.

Vorerst Localbahn, wird dieselbe später ein Glied einer weiteren directen Route Wien-Paris werden und hat an Local-Verkehr bedeutenden Holzhandel und Getreidetransport nach der benachbarten Schweiz zu erwarten.

Stationen ab Stockach: Zitzenhausen $0_{,5}$ M., Zozznegg $1_{,0}$ M., Schwackenreuthe $1_{,4}$ M., Sauldorf $2_{,0}$ M., Möskirch $2_{,8}$ M.

Grösste Steigung $16_{,66}$ pro mille.

Den Bau leitet die Grossh. Eisenbahnbau-Inspection Stockach.

B. Fest projectirte Bahnen, welche theils vom Staate, theils von Actien-Gesellschaften erbaut werden. (Für die Bahnen sub f, h und i ist das Trace jedoch noch nicht endgültig festgesetzt).

e) Königshofen-Mergentheim, erbaut vom Staat zufolge Gesetz vom 31. März 1864.

Unterbau wird wie bei allen Badischen Eisenbahn-Staats-Bauten (so auch bei h) und auch für die nachstehend unter f aufgeführte Privatbahn für ein Geleise projectirt, das Gelände aber für 2 Geleise in Aussicht genommen.

Die $1_{,0}$ M. = $7_{,4}$ Kilom. lange Bahn wird im Sommer 1868 in Angriff genommen. Fertigstellung Sommer 1869. Terrain ist bis jetzt noch nicht erworben.

Die Bahn bildet ein Glied der Fortsetzung der Bahn Crailsheim-Mergentheim in der Richtung nach Wertheim (siehe die Bahn unter a).

Stationen ab Königshofen: Unterbalbach $0_{,45}$ M., Mergentheim $1_{,0}$ M.

Den Bau leitet die Grossh. Eisenbahnbau-Inspection Gerlachsheim.

f) Mannheim-Carlsruhe wird erbaut von einer in Bildung begriffenen Actiengesellschaft, nach dem in No. 7, S. 73, resp. No. 8, S. 84 mitgetheilten, von den Landständen genehmigten Gesetz vom Februar 1868, welches jedoch noch nicht publicirt worden ist.

Für die $8_{,5}$ M. = $62_{,7}$ Kilom. lange Bahn ist das Baucapital im Ganzen auf 3 200 000 Thlr. (376 000 pro Meile) veranschlagt.

Als directe Verbindungsbahn Mannheim-Carlsruhe wird solche an dem durchgehenden Verkehr Theil nehmen. Die Abkürzung gegenüber der Route Mannheim-Heidelberg-Carlsruhe beträgt $1_{,1}$ Meile.

Für den Localverkehr ist wichtig, dass die Bahn sehr bedeutende Landwirthschaft treibende Ortschaften berührt und die grosse Zuckerfabrik Waghäusel an die Bahn bringt.

Stationen ab Mannheim: Neckarau $0_{,5}$ M., Schwetzingen $1_{,8}$ M., Hockenheim $2_{,8}$ M., Neulussheim $3_{,2}$ M., Waghäusel $3_{,9}$ M., Philippsburg $4_{,4}$ M., Huttenheim $5_{,0}$ M., Neudorf $5_{,4}$ M., Linkenheim $6_{,6}$ M., Leopoldshafen $7_{,0}$ M., Eggenstein $7_{,3}$ M., Neureuth $7_{,7}$ M., Carlsruhe (Mühlburger Thor) $8_{,5}$ M.

Technische Schwierigkeiten sind nicht vorhanden.

Wer den Bau leitet und wann derselbe beginnt ist noch nicht bestimmt.

g) Rastatt-Gernsbach wird nach Gesetz vom 12. Mai 1866 (Concession vom 22. April 1867) durch eine Actien-Gesellschaft erbaut, während der Betrieb vom Staat übernommen wird.

Für die $2_{,0}$ M. = 15 Kilom. lange Bahn wird der Unterbau und das Gelände nur für einspurige Bahnanlage erworben; dasselbe ist für die nachstehend unter litt. i aufgeführten Bahn projectirt.

Das Baucapital ist auf 460 000 Thlr. (230 000 Thlr. pro Meile) veranschlagt.

Die Bahn wird reine Localbahn. Dieselbe eröffnet dem bedeutenden Holz- und Steinhandel des Murgthals neue Absatzquellen.

Stationen ab Rastatt: Kuppenheim $0_{,5}$ M., Rothenfels $1_{,2}$ M., Hördten $1_{,7}$ M., Gernsbach $2_{,0}$ M.

Die Zeit der Inangriffnahme und wer der Bauleiter wird, ist noch unbestimmt.

h) Hausach-Villingen, vom Staat nach Gesetz vom 11. August 1863 erbaut.

Die $6_{,9}$ M. = 51 Kilom. lange Bahn ist an den schwierigsten Stellen in Angriff genommen. Vom Terrain ist erst Weniges erworben. Bauzeit etc. 5 Jahre.

Dieselbe ist ein Theil der Kinzigthalbahn (siehe über deren Bedeutung vorstehend unter litt. c).

Stationen ab Hausach: Gulach $0_{,7}$ M., Hornberg $1_{,8}$ M., Tryberg $3_{,1}$ M., St. Georgen $5_{,0}$ M., Peterzell $5_{,5}$ M., Stockwald $6_{,0}$ M., Kirnach $6_{,5}$ M., Villingen $6_{,9}$ M.

Die Bahn ist reine Gebirgsbahn mit zahlreichen Tunnels und bedeutenden Kunstbauten und Erdarbeiten. Grösste Steigung $18_{,5}$ pro mille.

Den Bau leiten die Grossh. Eisenbahnbau-Inspectionen Tryberg und Donaueschingen.

i) Freiburg-Breisach. Die Actiengesellschaft, welche nach Gesetz vom 8. Februar 1868 diese $3_{,5}$ M. = $26_{,2}$ Kilom. lange Bahn bauen soll, hat sich noch nicht gebildet. Der Betrieb wird vom Staat übernommen.

Veranschlagtes Baucapital: 1 300 000 Thlr., 370 000 Thlr. pro Meile.

Die Bahn wird vorerst Localbahn werden und ist für dieselbe ein grosser Localverkehr zu erwarten, da der durchfahrene Landstrich reich an Bodenproducten ist. Dieselbe kann bei einer Verbindung Breisach-Colmar aber auch für den durchgehenden Verkehr von Einfluss sein.

Stationen ab Freiburg: Hugstetten $1_{,1}$ M., Neuershausen $1_{,5}$ M., Oberschaffhausen $2_{,0}$ M., Wasenweiler $2_{,4}$ M., Ihringen $2_{,8}$ M., Breisach $3_{,5}$ M.

Terrain ist noch nicht erworben und ist die Zeit der Inangriffnahme überhaupt noch unbestimmt.

8. Nassauische Eisenbahn.

Durch den Preussischen Staat und auf dessen Kosten werden folgende zwei Zweigbahnen gebaut, zu welchen durch Gesetz vom 17. Februar 1868 die erforderlichen Geldmittel bewilligt worden sind.

a) Zweigbahn Limburg-Hadamar (Westerwälder Eisenbahn). Die Bahnlänge beträgt $1_{,04}$ M. (à $7^1/_2$ Kil.) = $7_{,80}$ Kil.

Der Unterbau wird nur für 1 Geleise hergestellt und auch das Terrain nur für 1 Geleise erworben.

Das Baucapital ist veranschlagt im Ganzen zu 380 000 Thlr., pro Meile zu 365 385 Thlr.

Der Bau wird voraussichtlich im Laufe des Sommers 1868 in Angriff genommen werden und gegen Mitte des Jahres 1869 beendet sein.

Bis jetzt hat die Terrain-Acquisition noch nicht begonnen, ist aber durch die in der Ausführung begriffene Parcellen-Vermessung eingeleitet.

Die Bahn hat in ihrer jetzigen Ausdehnung zwar weder Bedeutung für den durchgehenden Verkehr noch in strategischer Hinsicht, erleichtert aber die Abfuhr von Bergwerksproducten, namentlich der Braunkohle des Westerwaldes.

Der einzige Stationsort von Bedeutung ist die Endstation Hadamar, $1_{,04}$ M. von der Anfangsstation Limburg (einer der Hauptstationen der Nassauischen Eisenbahn) entfernt.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor. Das einzige Bauwerk von Bedeutung ist eine Lahnbrücke von circa 90 Meter Länge.

b) Zweigbahn Diez-Rückershausen (Aar-Eisenbahn) $1_{,80}$ Meilen = $13_{,48}$ Kilom. lang.

Der Unterbau wird nur für 1 Geleise hergestellt, und das Terrain auch nur für 1 Geleise erworben.

Das Baucapital ist veranschlagt zu 500 000 Thlr., pro Meile zu 278 400 Thlr.

Der Bau wird voraussichtlich im Sommer 1868 in Angriff genommen werden (bis jetzt ist noch kein Terrain erworben) und Mitte 1869 vollendet sein.

Die Bahn schliesst das Eisenstein-Revier des Aarthals auf. Sie besitzt keine Stationsorte von Bedeutung und liegen besondere technische Schwierigkeiten nicht vor.

Die obere Leitung des Baues der beiden Zweigbahnen Limburg-Hadamar und Diez-Rückershausen wird das technische Mitglied der Königlichen Direction der Nassauischen Eisenbahn, Herr Regierungs-Baurath Hilf, übernehmen, und bildet jede derselben eine Bau-Abtheilung.

9. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft

baut nach Gesetz resp. Concession vom 24. April 1867 die 26 Meilen lange Bahn von Cöslin über Stolp nach Danzig, deren Unterbau für ein Geleise hergestellt, das Terrain jedoch für zwei Geleise der den Bau ausführenden Gesellschaft überwiesen wird.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 10 000 000 Thaler, pro Meile auf 384 615 Thaler veranschlagt.

Die Bahn, zu welcher das Terrain von den betheiligten Kreisen resp. Communen unentgeldlich abgetreten wird, ist auf der Strecke von Cöslin nach Stolp bereits seit dem Herbste 1867 im Bau begriffen, auf der Strecke von Stolp nach Danzig steht die Inangriffnahme des Baues in nächster Zeit bevor. — Die Fertigstellung der ersteren Strecke ist im Frühjahr 1869 zu erwarten, in Betreff der Strecke Stolp-Danzig ist die Zeit der Fertigstellung noch nicht zu bemessen.

Für den durchgehenden Verkehr stellt die Cöslin-Stolp-Danziger Bahn eine anderweite Verbindung zwischen Berlin, Stettin und Danzig her; in strategischer Hinsicht ist sie für die Vertheidigung der Ostseeküste, und da sie die Festungen Stralsund, Stettin, Colberg und Danzig unter einander verbindet, von Bedeutung.

Im Local-Verkehr ist die Bahn besonders für den Handel mit Holz, Getreide und anderen ländlichen Producten von Wichtigkeit.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Cöslin sind: Schlawe 5 M., Stolp 9 M., Lauenburg 16 M., Neustadt 20 M. und Danzig 26 M.

Technische Schwierigkeiten: Der Einschnitt im Gollenberge bei Cöslin hat 65 Fuss Tiefe bis 200 Ruthen Länge, gehört zu den bedeutendsten Arbeiten; ausserdem kommen Dammschüttungen in Moorbrüchen auf mehrere hundert Ruthen Transportweite in 30 bis 40 Fuss Höhe vor. Die bedeutendsten Brückenbauten sind: a) 1 gewölbte Brücke über die Grabow bei Pirbstow, 5 Oeffnungen à 30 Fuss; b) 1 Brücke mit eisernem Oberbau über die Wipper bei Schlawe, 2 Oeffnungen à 40 Fuss; c) 1 gewölbte Brücke über den Stolp-Fluss bei Stolp, 3 Oeffnungen à 40 Fuss; d) 1 gewölbte Brücke über die Lupow bei Gross-Gluschen, 5 Oeffnungen à 40 Fuss; e) 1 Brücke mit eisernem Oberbau über die Leba bei Ankerholz, 2 Oeffnungen à 30 Fuss

Die obere Leitung des Baues steht unter dem technischen Mitgliede des Directorii, Geheimen Reg.-Rath Stein.

Die erste Bauabtheilung (13 Meilen) steht unter dem Abtheilungs-Baumeister Hasse zu Cöslin, die zweite Bauabtheilung (gleichfalls 13 Meilen) unter dem Abtheilungs-Baumeister Skalweit zu Danzig.

10. Oberschlesische Eisenbahn.

Dieselbe baut vermöge Concession resp. Gesetz vom 28. Mai 1866 die $3_{,79}$ Meilen = $28_{,55}$ Kil. lange Zabrze-Beuthen-Schoppinitzer Eisenbahn, eine Parallelbahn der Oberschlesischen Eisenbahn im Bergwerks- und Hüttenrevier. Der Unterbau wird bei den Bauwerken zweigeleisig, im Planum eingeleisig hergestellt. Das Terrain, dessen Acquisition im Gange ist, wird für zwei Geleise erworben und erfolgte die Inangriffnahme der Erdarbeiten im Herbst d. J. 1867, der Zeitpunct der voraussichtlichen Fertigstellung lässt sich nicht angeben.

Während die Bahn für den durchgehenden Verkehr ohne Bedeutung ist, wird der Localverkehr in dem industriellen und starkbevölkerten Bahngebiete schon jetzt nicht unerheblich sein, und verspricht rasche Zunahme, da die Bahn nicht nur den bereits im Betriebe befindlichen Gruben und Hütten die ihnen noch fehlende Bahnverbindung bringt, sondern auch ein bedeutendes Kohlengruben-Gebiet neu aufschliesst.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Zabrze sind: Zabrze, Nave $0_{,72}$ M., Vulcanhütte $1_{,10}$ M., Beuthen $1_{,49}$ M., Laurahütte $2_{,83}$ M., Schoppinitz $3_{,76}$ M.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor.

Den Bau leitet der Betriebs-Inspector Rosenberg. — Bauunternehmer für grössere Strecken sind nicht beschäftigt. Die ganze Bahn bildet eine Bauabtheilung.

11. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Der Actiengesellschaft der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist unterm 26. Juni 1866 (Additional-Uebereinkommen am 30. Juni 1866 und 22. Juni 1867 abgeschlossen) concessionirt worden:

a) Kaschau-Oderberg $48,_{17}$ Meilen = $365,_{6}$ Kilom.;

b) Zweigbahn von Abos nach Eperies.

Die Bahn wird eingeleisig mit den erforderlichen Ausweichegeleisen ausgeführt.

Das Anlagecapital incl. der Intercalarzinsen ist veranschlagt auf 38 825 200 Thlr., pro Meile auf 806 003 Thlr.

Der Bau hat am 21. September 1867 begonnen und ist auf den 9 Meilen, welche in Oesterr.-Schlesien liegen, die Terrain-Acquisition beinahe beendigt.

Die Vollendung der Bahn soll in Theilstrecken erfolgen, nämlich:

a) Oderberg-Teschen 1. November 1868;
b) Kaschau-Abos-Eperies 1. October 1869;
c) Teschen-Silein 1. October 1870;
d) Sillein-Poprad 1. October 1871;
e) Poprad-Abos 26. Juni 1872.

Die Bahn ist ein Bestand der Eisenbahnlinie, welche die Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meere auf dem kürzesten Wege verbindet und strategisch insofern von Bedeutung, als sie sich an der äussersten nordwestlichen Grenze Ungarns hinzieht, und zu einer Oesterr.-Preuss. Grenzstation führt. Als hauptsächlichste Transport-Artikel für den Localverkehr werden uns angegeben: Cerealien, Bau- und Brennholz, Steinkohlen, Montanindustrie hauptsächlich in Eisen und Kupfer.

Als die wichtigsten Stationen werden unter Angabe der Entfernung von Kaschau erwähnt: Kaschau, Eperies $4,_{25}$ M., Igló (Neudorf) $10,_{5}$ M., Poprad $14,_{5}$ M., Sz. Miklós 22 M., Rosenberg $25,_{5}$ M., Sillein 33 M., Teschen 42 M., Oderberg $48,_{17}$ M.

Die Bahn ist im Allgemeinen eine Gebirgsbahn und sind als besondere technische Schwierigkeiten zu überwinden: 1) die Karpathenübersetzung bei Jablunkau, welche mit Steigungen von 1:70 und einem Tunnel mit 300 Curr.° übersetzt wird; sodann 2) die Thalengen bei Strecsnio, Kralován, im schwarzen Waagthal und Hernádthal, verbunden mit mehreren Tunnels; 3) die Wasserscheide zwischen Waag und Poprad-Fluss, dann Poprad und Hernád, endlich 4) Hernád und Tázcza-Fluss.

Den Bau leitet Herr Hector Riche selbst, assistirt von dem Ingenieur Herrn L. v. Tolnay und F. B. Behr.

12. Galizische Carl Ludwig-Bahn.

Dieselbe baut laut Concession vom 15. Mai 1867:

a) Lemberg-Krasne-Brody, 12½ Meilen und

b) Krasne-Zloczów, 3½ Meilen.

Beide Bahnen werden für ein Geleise hergestellt, das Terrain ist jedoch für zwei Geleise erworben. Die Grundeinlösung wird gegen eine Pauschalsumme von der Bauunternehmung bewirkt.

Das Baucapital ist für beide Bahnen im Ganzen auf 10666666⅔ Thaler, pro Meile auf 666 666⅔ Thaler veranschlagt.

Nach den am 24. Juli 1867 resp. 9. März 1868 abgeschlossenen Bau-Contracten soll am 1. October 1868 die Eröffnung des Betriebes erfolgen.

Im durchgehenden Verkehr vermittelt die Bahn unter a durch ihre Führung zum wichtigen Handelsplatz Brody den Verkehr zwischen Südrussland und Westeuropa, insbesondere mit Deutschland und den Häfen der Ostsee; die Bahn unter b bildet den Beginn der Linie Tarnopol-Woloczyska. Da letztere Station den Anschluss an die Südrussischen Bahnen bilden wird, so wird durch diese Linie eine directe Verbindung zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere vermittelt.

Der Localverkehr unter den einzelnen Stationen ist gering, wesentlich wird der Transito- und Exportverkehr durch diese Linien für alle Artikel, welche die Carl Ludwig-Bahn befördert, gehoben.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernung (ab Lemberg) sind: a) auf der Hauptbahn: 1) Lemberger Hauptbahnhof (bereits bestehend); 2) Lemberger Personenbahnhof (Zolkiewer Vorstadt) ½ M.; 3) Krasne- (Busk) 6½ M.; 4) Brody 12½ M.; b) auf der Zweigbahn: 1) Krasne- (Busk); 2) Zloczow 3½ M. von Krasne.

Den Bau, welcher Schwierigkeiten nicht bietet, leitet Ober-Ingenieur Wallner. Bauunternehmer: Ein Consortium Galizischer Grundbesitzer.

13. Die Erste Siebenbürger Eisenbahn-Gesellschaft

baut a) die Hauptbahn von Arad nach Carlsburg; b) die Zweigbahn von Piski nach Petrozseny.

Die Concession wurde unterm 18. August 1866 (Additional-Uebereinkommen vom 17. Februar 1867) ertheilt.

Die Bahnlänge der Hauptbahn beträgt $27,_{799}$ M., der Zweigbahn $10,_{200}$ M., zusammen $37,_{999}$ M.

Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt, auch das Terrain nur für 1 Geleise erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 17 133 333 Thlr., pro Meile auf 450 877 Thlr. veranschlagt.

Die Acquisition des Terrains geht anstandslos vor sich. Die Arbeiten der Hauptbahn wurden am 11. Juli 1864 begonnen; die Fertigstellung derselben wird bis Ende Mai l. J. erfolgen; die Zweigbahn wird erst nach der soeben eingeleiteten politischen Begehung in Angriff genommen werden, und ist für deren Vollendung der 18. August 1869 als Schlusstermin festgesetzt.

Sobald die projectirten Fortsetzungslinien nach der Walachei zur Ausführung gekommen sein werden, wird die Bahn die Vermittlung des internationalen Verkehrs mit dem Oriente übernehmen; die eine dieser Linien würde von Petrozseny über den Vulkan-Pass nach Bukarest (Gyurgewo-Rustschuk), die andere von Carlsburg über Hermannstadt durch den Rothen-Thurm-Pass nach Bukarest, und von hier gleichfalls nach Rustschuk geführt werden, so dass sich beide Linien an die Rustschuk-Varnaer Bahn anschliessen würden; eine dritte Linie endlich würde von Carlsburg aus über Kronstadt und den Bozan-Pass die Verbindung mit Galacz herstellen.

Was den Localverkehr anlangt, so soll durch die Bahn die Gesammt-Industrie Siebenbürgens gehoben werden, deren Emporblühen bisher trotz der Naturreichthümer des Landes eben durch den Mangel an Communications-Mitteln verhindert wurde. — Von den Producten, deren Verwerthung durch die Bahn erleichtert werden soll, sind besonders hervorzuheben: Die Bergwerksproducte, wie Salz aus den grossartigen Aerarial-Salzwerken, Eisen, Kupfer, Blei, Bausteine, Kohlen etc.; ferner die Producte der Landwirthschaft und der Viehzucht, hauptsächlich: Getreide, Bau- und Brennholz, Hornvieh, Häute, Wolle, Talg etc.

Stationsplätze der Hauptbahn Arad-Carlsburg sind (unter Angabe der Entfernungen von Arad): Arad, Gyorok $2,_{77}$ M., Haltestation Paulis $3,_{60}$ M., Radna $4,_{52}$ M., Konop $6,_{61}$ M., Berzowa $7,_{91}$ M., Soborsin $11,_{07}$ M., Zám $13,_{43}$ M., Illye $16,_{36}$ M., Haltestation Branyiczka $17,_{70}$ M., Déva $19,_{49}$ M., Piski $20,_{72}$ M., Broos $22,_{88}$ M., Haltestation Sibóth $24,_{50}$ M., Alvincz $26,_{46}$ M., Carlsburg $27,_{76}$ M.

Die Stationsplätze auf der Zweigbahn Piski-Petrozseny werden erst durch die Bahnbegehungs-Commission festgestellt.

Den Bau leitet Johann Ritter von Schimke. Bauunternehmer: Gebrüder von Klein. Der Bau ist getheilt in:

I. Bauleitungs-Abtheilung von Arad bis Konop.
II. Abtheilung von Konop bis Carlsburg.
Abtheilung Piski-Petrozseny noch nicht im Bau.

14. Die Kaiser Franz Josephbahn

(concessionirt unter 11. November 1866) umfasst folgende zu bauenden Bahnstrecken, welche sämmtlich eingeleisig angelegt werden.

a) Pilsen-Budweis, $17,_{9}$ M. lang, wurde im November 1866 in Angriff genommen und wird im October 1868 eröffnet werden. Die Grundeinlösung ist bereits ohne besondere Anstände geordnet.

b) Wien-Budweis, $28,_{4}$ M. lang, im März 1868 in Angriff genommen und wird im Juli 1870 eröffnet werden. Die Grund-Einlösungscommission ist in Thätigkeit.

c) Pilsen-Eger, $13,_{7}$ M. lang, ist binnen 2 Jahren nach Eröffnung der Strecke Wien-Budweis zu vollenden.

d) Gmünd-Prag nebst e) Verbindungsbahnen in Prag. Bahnlänge zusammen $25,_{2}$ M. Die Hauptbahn unter d ist bis October 1871 zu vollenden, ist aber dermalen noch nicht im Baue.

Die zu bauenden Bahnlinien haben zusammen eine Länge von $85,_{2}$ M. und ist der Bau derselben auf zusammen 81576600 fl. (957471 fl. 83 kr. pro Meile) veranschlagt.

Was die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass sie die kürzeste Verbindung Wiens mit dem nordwestlichen Deutschland (mit Bremen, Hamburg, Lübeck) herstellt, indem durch dieselbe die Entfernung zwischen Wien und Prag um 8½ M., die zwischen Wien und Leipzig um 13 M. abkürzt.

Nach vollständigem Ausbaue der bereits in Angriff genommenen Kronprinz Rudolf-Bahn und nach der in nahe Aussicht gestellten Herstellung einer Locomotiv-Eisenbahn zwischen Budweis und Linz wird sie auch ein wesentlicher Bestandtheil einer von den Ufern des Adriatischen Meeres im Westen der Monarchie direct nach Norden führenden Schienenstrasse sein.

In ihrem Laufe durch Niederösterreich und Böhmen durchzieht sie ununterbrochen dicht bevölkerte und an Producten der Natur und Industrie im reichsten Maasse gesegnete Gegenden: das Tullnerfeld, die durch Gemüse und Weincultur ausgezeichneten Districte am Fusse des Manharts-Gebirges, den Böhmerwald, dessen Bauholz bis in die Häfen der Nordsee und an die Ufer des Rheins versendet wird, namentlich das 11 Quadratmeilen umfassende Pilsner Steinkohlenbecken und die an Industrie'n der mannigfachsten Art so überaus reichen Bezirke der westlichen Kreise von Böhmen.

Vor Allem bieten sich ihr für Kohlen-Transporte, welche jedem Bahnunternehmen stets die höchste und nachhaltigste Rentabilität gewährleisten, glänzende Aussichten.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Wien sind: Klosterneuburg $1,_{0}$ M., Tulln $4,_{3}$ M., Eggenburg $10,_{6}$ M., Gmünd $21,_{7}$ M., Budweis $28,_{4}$ M., Pisek $34,_{4}$ M., Strakonitz $36,_{2}$ M., Pilsen $46,_{3}$ M.

Besondere technische Schwierigkeiten bietet die Brücke über den Donaustrom bei Tulln.

Den Bau leitet der General-Director Kaiserl. Rath H. Kogerer mit dem Bau-Inspector V. Blascheck.

Bauunternehmer: Gebrüder Klein und Adalbert Lanna.

Bauabtheilungen: 1) Wien-Eggenburg in Wien; 2) Eggenburg-Budweis in Gmünd; 3) Pilsen-Budweis in Budweis.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 25. März. Die Entwickelung der Cours e an unserem Eisenbahn-Actien-Markte in den letzten Tagen hat meine im vorigen Schreiben ausgesprochenen Ansichten bestätigt. Die weichende Tendenz lieferte den Beweis, dass eine Theilnahme fremder Börsen und namentlich der Frankfurter in grösserem Umfange nicht veranlasst worden ist. Das Geschäft lahmte im vollsten Wortsinne, aus Gründen, die ich heute in kurzen Umrissen skizziren will. Dem aufmerksamen Beobachter kann es nicht entgangen sein, dass sich eine gewisse Theilnahmlosigkeit des Capitals von dem Augenblicke ab entwickelt hatte, in welchem eine Reihe neuer Projecte, deren Ausführung ältere Gesellschaften übernehmen sollten, auf die Tagesordnung kamen. Für die letzteren ist die Beantwortung der Frage, ob diese Uebernahme in ihrem Interesse liegt, von verschiedenen Momenten abhängig; sie haben zu erwägen, ob ihnen, wenn andere Unternehmer eintreten, eine gefährliche Concurrenz droht; ob ferner die neuen Linien auf einen selbstständigen, rentablen Verkehr rechnen können; ob weiter die neuen Linien den älteren einen Verkehrs-Zufluss gewähren werden, und ob endlich diese Momente die Uebernahme rathsam erscheinen lassen. In den vorliegenden Fällen — ich habe insbesondere die Projecte der Oberschlesischen Bahn im Auge — lässt sich die letztere Frage mit einem bestimmten „Ja" beantworten. Die Kapitalisten urtheilen aber theilweise anders; sie sind im Besitze von Actien, welche ihnen eine gesicherte und steigende Rente gewährten, sie fühlten sich in diesem Besitz behaglich und sind durch die neuen Projecte in ihrer Ruhe und Zuversicht gestört worden. Sie glauben eine unsichere Zukunft vor sich zu haben; das Gefühl der Unsicherheit veranlasst sie, wenn auch nicht im grossen Maassstabe verkaufend an den Markt zu treten, doch mit neuen Ankäufen zurück zu halten. Der Markt wird also mit Realisation der im regelmässigen Verkehr eingehenden Verkaufs-Ordres auf die Intervention der Börse verwiesen und diese ist in der Regel nur um den Preis von Zugeständnissen Seitens der Verkäufer zu erlangen. Die Schattenseiten dieser Verhältnisse treten jetzt besonders stark hervor, weil der Kapitals-Zufluss überhaupt schwach ist und sich in zu viele Kanäle vertheilt, Das Kapital kauft, wie ich schon in meinem letzten Schreiben erwähnte, Russische Remittenten und andere hohe Zinsen tragende Papiere; es hat sich also eine den Eisenbahn-Actien-Markt schädigende Concurrenz entwickelt.

Ausserdem wirkten noch Gerüchte von niedrigen Dividenden für 1867. Die Veröffentlichung der Monats-Einnahmen reicht nicht mehr aus für eine Schätzung, weil die Summe derselben bei vielen Bahnen gegen das schliessliche Definitivum oft bedeutend differirt, und über die Höhe der Betriebs-Ausgaben jede Kenntniss fehlt. Die letzten Jahre haben in dieser Beziehung nicht unbedeutende Schwankungen des Procentsatzes der Ausgaben von den Einnahmen ergeben, nicht allein in Folge der Tarif-Herabsetzungen, sondern auch aus vielen anderen Gründen, welche hier zu erörtern zu weit führen würde. Einen bedeutenden Einfluss hatte die Höhe der „Extraordinarien", in denen Zinsen und Wagenmiethe eine grosse Rolle spielen. Es liegt nahe, dass das Kapital, wenn es sich in seinen Erwartungen getäuscht sieht, verstimmt wird und dem Eisenbahn-Actien-Markte seine Theilnahme entzieht. Ich erkenne die Schwierigkeiten einer Abhülfe, denn ich weiss, dass die fortschreitende Verkehrs-Organisation und die Erweiterung des directen Verkehrs die Abrechnungen der Bahn-Verwaltungen unter einander sehr erschwert und doch von dieser die Feststellung gewisser Einnahme-Posten abhängig ist. Nichtsdestoweniger wird sich die Frage zur Erörterung empfehlen, wie dem jetzigen Uebelstande abzuhelfen ist, ob nicht Mittel und Wege aufgefunden werden können, um das Kapital wenigstens vor bedeutenden Täuschungen zu schützen. Ich weiss zwar, dass es nicht Sache der Verwaltungen ist, irgend einen Einfluss auf die Cours-Bewegung üben zu wollen, aber ich glaube, dass es sich um mehr als einen solchen handelt. Die grosse Theilnahme des Kapitals für Eisenbahn-Actien ist in einem Lande nothwendig, in welchem, wie in Preussen, die Privatbahnen immer noch eine hervorragende Rolle spielen und in welchem der Ausbau des Eisenbahnnetzes theilweise von dieser Theilnahme abhängig ist.

In letzter Zeit fiel einigen „Zukunftsbahnen" eine hervorragende Rolle zu; während die schweren Actien an einer mehr und weniger grossen Vernachlässigung litten, gingen Aachen-Mastrichter, Ostpreussische Südbahn und sogar Rhein-Nahebahn in grossen Posten um. Diese Bewegung war speculativer Natur, sie wurde meist künstlich in Scene gesetzt und hatte den Zweck, durch eine improvisirte Cours-Steigerung auch das Capital hervorzulocken. Für die Aachen-Mastrichter wirkten die sehr guten letzten Monats-Einnahmen, in denen man die Sonne eines Dividenden-Genusses für die Actionäre aufgehen sah. In der That hat das Unternehmen durch die Betriebs-Uebertragung an die grosse Belgische Centralbahn gewonnen. Auch hier bewährte sich die schon längst gemachte Erfahrung, dass in dem grossen Eisenbahnnetze die kleinen Bahnen meist nur ein kümmerliches, ich möchte fast sagen, „geduldetes Dasein" fristen.

Die Verschmelzung derselben mit grösseren Unternehmungen erscheint deshalb nur als eine Frage der Zeit. Meines Wissens begünstigt die Staats-Regierung überall die Fusions-Projecte, nicht allein aus wirthschaftlichen, sondern auch aus strategischen Gründen, denn das Jahr 1866 hat gezeigt, dass eine beschleunigte Truppenbewegung mittelst der Eisenbahnen am besten zu bewirken ist, je weniger Verwaltungen au derselben betheiligt sind. Ich glaube deshalb dem auf der Tagesordnung stehenden Fusions-Projecte (der Cosel-Oderberger und Neisse-Brieger mit der Oberschlesischen) einen Erfolg prognosticiren zu können. Ich gehe sogar noch weiter, ich betrachte die Fusion als eine Pflicht der grossen Unternehmungen, wenn sie durch neue Projecte die Existenz kleiner Bahnen in Frage stellen, natürlich eine Fusion unter Bedingungen, welche für beide Theile annehmbar sind. Zur Realisation wird dieselbe freilich erst kommen können, wenn die neuen Projecte aus ihren Vorbereitungs-Stadien herausgetreten und ihrer Realisation nahe gerückt sind.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung.** Von sämmtlichen Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen — mit Ausnahme der Alberts-Bahn (Dresden-Tharandt), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. der Theissbahn — ist das neue Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung, wie solches aus den Berathungen der Mainzer Generalversammlung hervorgegangen ist, genehmigt worden. Dasselbe ist vom 1. März d. J. an für die zustimmenden Verwaltungen massgebend, indem es auch an die Stelle des Regulativs vom 1. Mai 1867 getreten ist, welches seitdem für 10 innerhalb des Vereins bestehenden Verbände (den Norddeutschen, Mitteldeutschen, Süddeutschen, Westdeutschen, Rheinischen, Rheinisch-Thüringischen, Westfälischen, Hannover-Thüringen-Bayerischen und Preuss.-Braunschweigische resp. für 33 Bahnen Geltung gehabt hat. Von letzterem Regulativ unterscheidet sich dasselbe in sachlicher Beziehung nur bezüglich der §§ 2 Absatz 4, wonach die Adressstation der Ladung hinsichtlich der Wagenbenutzung als Bestimmungsstation anzusehen ist; 7, betreffend die Folgen reglementswidriger Benutzung fremder Wagen (bestehend ausser der Verzögerungsgebühr in einer Conventionalstrafe von 5 Thlr. für jeden Wagen und angefangenen Tag der reglementswidrigen Benutzung resp. dem Ersatz des nachgewiesenen höheren Schadens zu Gunsten der Wageneigenthümerin); 21, betreffend die Tragung der Reparaturkosten (solche sind von derjenigen Verwaltung zu ersetzen, in deren Betrieb nach unbeanstandeter Uebernahme von der Nachbarbahn die Beschädigung resp. das Heisslaufen constatirt worden ist) und §. 22 bezüglich der Liquidation der letzteren in welcher Beziehung folgender Zusatz gemacht worden ist:

Bei etwa erforderlichen Erneuerungen beschädigter oder zertrümmerter Wagen sind die Ersatz-Kosten in folgender Art in Anrechnung zu bringen:

Die Achsen, Räder, Federn und Achsbüchsen werden für sich behandelt und etwaige Beschädigungen daran voll bezahlt. Von dem übrigen Neuwerth des Wagens wird $1/6$ des Anschaffungs-Preises als Werth des bleibenden Altmaterials angenommen und dafür letzteres der Eigenthümerin ausgeliefert.

Der übrige $5/6$ Neuwerth wird auf eine 25jährige Dauer repartirt, als Minimum aber ein Fünftel des $5/6$ Anschaffungswerthes vergütet."

Exemplare des Vereins-Wagenregulativs können vom Bureau des Vereins direct oder durch unsere Vermittlung bezogen werden.

Projecte und Bau.

Venlo-Osnabrück-Hamburg. Die Unterzeichnung des Staatsvertrags zwischen Preussen und Hamburg, betreffend die Eisenbahn Venlo-Osnabrück-Hamburg, hat am 18. März d. J. stattgefunden.

* **Cottbus-Grossenhain.** Auf der Tagesordnung der bevorstehenden Generalversammlung der Actionaire der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie steht sub No. 5 die Unterstützung des Projects einer Bahnlinie von Cottbus nach Grossenhain, welche für die Leipzig-

Dresdner Eisenbahn insofern grosses Interesse hat, als durch dasselbe ihre Verbindungen in der Richtung nach der Preuss. Lausitz hin ausgedehnt werden. Während eines Zeitraumes von länger als 22 Jahren bereits sind die Vertreter der Compagnie einem jeden Projecte näher getreten, welches die Herstellung einer derartigen Anschlussbahn zum Zwecke hatte, und sind in dieser Beziehung seiner Zeit mit Preussischen Comités für Bahnlinien von Guben oder Cottbus auf Riesa, Röderau oder Burxdorf Verhandlungen gepflogen worden. Diese sämmtlichen Projecte scheiterten bis jetzt daran, dass die Concessionsertheilung von der Kgl. Preussischen Staatsregierung nicht zu erlangen war. Die veränderte politische Lage, wodurch für Preussen die Gründe weggefallen sind, neuen Bahnverbindungen mit Sachsen entgegen zu sein, zudem durch die Norddeutschen Verträge die Benutzung der Leipzig-Dresdner Bahn allenthalben gesichert ist, hat einen günstigen Umschwung für dieses Project hervorgebracht, wie daraus zu entnehmen ist, dass dem Cottbus-Grossenhainer Comité die vorläufige Concession für die gedachte Bahnlinie unterm 2. Februar 1867 in Preussen ertheilt worden ist. Auf Grund dieses Resultats suchte nunmehr das Comité speciell um die Unterstützung Leipzig-Dresdens für die Ausführung des Unternehmens nach, und von letzterer Seite stand man um so weniger mit entsprechendem Entgegenkommen an, als das Project nicht minder berücksichtigungswerth erschien, als die früheren mehr in der Richtung auf Röderau-Riesa projectirt gewesenen Baupläne. Denn in der That dürfte eine Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in vieler Beziehung als die geeignetste Linie betrachtet werden, die längst gewünschte Verbindung der Bahn Leipzig-Dresden mit der Preussischen Lausitz und deren Hinterländern zu erreichen. Die Cottbus-Grossenhainer Bahn führt in einer Gesammtlänge von ca. $10^1/_2$ Meilen von Cottbus über Drebkau, Senftenberg, Ruhland und Ortrand nach Grossenhain zum Anschluss an die dortige Zweigbahn durch ein sehr günstiges Terrain (ausser den obenerwähnten Städten und dem nahen wichtigen Werke Lauchhammer berührt der Tract Cottbus-Grossenhain ein an Massenproducten ergiebiges Land, die schon allein nicht unbedeutende Transporte in Aussicht stellen), welches überwiegend noch an Wichtigkeit gewinnt beim Hinblick auf seine Zukunft für den grossen, durchgehenden Verkehr. Denn nachdem die Ausführung der concessionirten Bahnen von Guben nach Posen und von Posen nach Thorn und Bromberg vollständig gesichert ist und auch der Bau einer Eisenbahn von Posen nach Warschau nur noch als eine Frage der Zeit erscheint, würde der Anschluss dieser Linien an eine Grossenhain-Cottbuser Bahn in der Richtung von Guben eine derartige Nothwendigkeit sein, dass diese kurze, leicht realisirbare Verbindung zweifellos erfolgen wird, sobald die Bahn von Grossenhain nach Cottbus zur Herstellung gelangt, zu welchem Ende sich schon jetzt ein Comité für eine Guben-Peitz-Cottbuser Anschlussbahn constituirt hat, ganz abgesehen davon, dass auch die Anlage der in letzter Zeit vielgenannten Halle-Sorauer Bahn mit einer Abzweigung von Cottbus nach Guben projectirt ist. Das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hat sich deshalb zur Zeichnung eines Betrags von 500 000 Thalern, und zwar nach Höhe von 140 000 Thlr. in Stammactien zum Nennwerthe und nach Höhe von 360 000 Thlr. in 5procentigen Stammprioritätsactien der künftigen Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft bereit erklärt, wogegen es den Bau der Bahnstrecke von Grossenhain bis Ortrand für eigene Rechnung und unter eigener Leitung ausführen lassen will.

Gera-Saalfeld. Aus den Vorlagen, welche über den Bau dieser Bahn dem Weimarer Landtag gemacht wurden und aus den Vorlagen betreffend die Uebernahme der Zinsgarantie für den auf Preussen entfallenden Antheil an dem Anlage-Capital der Linie von Gera nach Saalfeld bzw. Eichicht entnehmen wir nachträglich noch Folgendes: Die Thüringische Eisenbahngesellschaft, welche im Jahre 1857 die Zweigbahn Weissenfels-Gera anlegte, wollte dieselbe in Hof in die Bayerische Linie einmünden lassen, und so in Concurrenz mit der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn Leipzig-Hof die Transporte von Magdeburg, Berlin, Hamburg etc. über Halle und Weissenfels etc. nach Bamberg, Nürnberg, Augsburg, München etc. zu führen. Der Weiterbau nach Hof unterblieb jedoch wegen der ungünstigen äusseren Verhältnisse, indem im Vollendungs-Jahre der Weissenfels-Geraer Bahn der Italienische Krieg mit seinen Folgen lähmend auf die Entwickelung und Ausführung grösserer Unternehmungen einwirkte. Andere Pläne, die Bahn über den Thüringer Wald zu führen und so den Anschluss an die Bayerische Staatsbahn zu suchen, blieben auch unausgeführt; jetzt hat man sich dahin geeinigt, die Linie Gera-Saalfeld zunächst bis zum Fusse des Thüringer Waldes bei Eichicht (Caulsdorf), $1^1/_4$ Meile von Saalfeld in der Gesammtlänge von $10_{,7}$ Ml. zu führen; im Schlussprotocoll ist jedoch, die Zustimmung Bayerns vorausgesetzt, eine Vereinigung des Unternehmens mit einer Bahn von Gera nach Hof unter Feststellung der Grundlagen des Vertrages vorgesehen, falls Reuss sich bis zum 1. Mai 1870 in der Lage befinden sollte, eine gleiche Unterstützung für die in seinem Gebiete belegene Strecke zuzusichern. Bei der Linie Gera-Saalfeld-Eichicht ist Bayern in Folge der Abtretung der Exclave Caulsdorf an Preussen nicht mehr betheiligt. Preussen participirt daran mit $1_{,12}$; Weimar mit $5_{,89}$; Meiningen mit $2_{,31}$; Schwarzburg-Rudolstadt mit $0_{,62}$ und Reuss mit $0_{,77}$ Meilen. Das Anlage-Capital ist auf 6 Millionen Thlr. berechnet, wofür eine $4^1/_2$% Zinsgarantie geleistet wird, welche jedoch erlöschen soll, wenn in 10 hineinanderfolgenden Jahren ein Zinszuschuss von Seite der Staats-Regierung nicht erforderlich gewesen ist.

*** Thüringische Eisenbahn.** Bezüglich der Dürrenberger Salinenbahn theilt uns die Direction unterm 13. März d. J. auf unsere Anfrage mit, dass die in Submission verdungenen Erdarbeiten am 3. Februar cr. in Angriff genommen und bedingungsmässig bis zum 10. April d. J. zu beenden sind. Die Eröffnung des Betriebes auf der Salinenbahn kann daher für den 1. Mai cr., bei Fortdauer der günstigen Witterungsverhältnisse wohl auch noch etwas früher, in Aussicht genommen werden.

Auf der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sind (nach dem „Pr. St.-Anz.“) die Erdarbeiten am 17. d. M. an drei verschiedenen Puncten in Angriff genommen worden.

Neues Württembergisches Eisenbahn-Anlehen. Dem in Frankfurt a. M. über dasselbe erschienenen Prospect entnehmen wir Folgendes: Von diesem in Stücke von 100 fl., 500 fl. und 1000 fl., auf den Inhaber lautend, eingetheilten, im Ganzen 18 Millionen betragenden Eisenbahn-Anlehen ist ein Antheilbetrag von 9 000 000 fl. zum Emissionspreise von $92^1/_4$ Procent bei M. A. v. Rothschild und in Stuttgart zur Betheiligung des Publicums aufgelegt. Das Anlehen ist von Seite der Gläubiger unaufkündbar; die ordentliche Tilgung desselben al pari erfolgt innerhalb 50 Jahren durch jährliche Verloosungen, welche mit dem Etatsjahr 1868/69 beginnen. Ausserordentliche Tilgungen werden vorbehalten. Die laufenden Zinsen zu $4^1/_2$ Procent per Anno werden den Unterzeichnern vom Tage der Einzahlung bis 1. April 1868 haar vergütet. Nach dem 1. April sind die von da ab laufenden $4^1/_2$ Procent Zinsen bis zum Beziehungstage zu vergüten. — Die sowohl für Frankfurt als für Württemberg bestimmten Summen waren sofort, noch vor Beginn der öffentlichen Subscription, vergriffen.

Ungarische Eisenbahn-Bauten. Nach einem vom Kgl. Ungarischen Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen Grafen Emerich Mikó allerhöchsten Orts erstatteten Berichte sind in Ungarn im Baue begriffen: Arad-Carlsburg, Fünfkirchen-Bárcs, Kanizsa-Bárcs, Kaschau-Oderberg. Hinsichtlich letzterer Bahn betont der Bericht, dass die Regierung die nöthigen Vorkehrungen treffen werde, damit der Bau bei Eintritt der günstigen Jahreszeit mit aller Kraft in Angriff genommen werde, und dass unter allen Umständen die Vollendung dieser für die Handelsbewegung des Landes sehr wichtigen Linie innerhalb der in der Concessionsurkunde stipulirten Zeitfrist sichergestellt werde.

Neu eingeleitet durch das Ministerium ist der Bau folgender Eisenbahn-Linien, als:

1) Die Carlstadt-Fiumaner Bahn. Auf dieser sind die Vorarbeiten trotz der rauhen Jahreszeit soweit vorgeschritten, dass die Richtung der Trace im Allgemeinen in kurzer Zeit festgestellt sein wird, die Bauarbeiten an einzelnen Objecten bei Eintritt der günstigen Jahreszeit beginnen können und im Laufe des Jahres 1868 die Inangriffnahme der Arbeiten auf der ganzen Linie durchgeführt werden wird.

2) Die Grosswardein-Klausenburger Linie. Die Vorarbeiten an derselben sind so weit gediehen, dass bereits eine mehrere Meilen lange Strecke Unterbau zur Vergebung an Bau-Unternehmer bereit ist. Die Beschaffung der Schienen und Schwellen für die ganze Linie wurde im Wege öffentlicher Concurs-Ausschreibung unter vortheilhaften Bedingungen abgeschlossen. Der Bericht bezeichnet es als selbstverständlich, dass die Regierung mit der in Inangriffnahme dieser beiden Linien als Regierungsbauten nicht die Absicht verbindet, sie auch unter allen Umständen als solche zu vollenden. Vielmehr wird sie, sobald die vollendeten Projecte und Kostenanschläge es ihr gestatten, die wirklichen Baukosten zu beziffern, auf der Grundlage dieser Bezifferung und in der sicheren Stellung, welche die Thatsache der Inangriffnahme der Arbeiten ihr bietet, mit Concessionswerbern verhandeln und die Linie an solche mit dem ganzen Personale, allen Vorräthen und Bauverträgen zu vergeben suchen.

Dieses System des mittelbaren Regierungsbaues im Wege der Pauschal-Veräusserung wurde angewendet für die Linien.

3) Hatvan-Miskolcs und

4) Zakany-Agram. Die durchschnittlichen Anlagekosten dieser beiden an die Unternehmung Weickersheim & Co. zur Ausführung übergebenen Bahnlinien stellen sich auf 429 500 fl. mit Einschluss der Grundeinlösung, Betriebsmittel und Intercalar-Zinsen während des Baues.

Im Concessionswege wird gebaut:

5) Die Alföld-Bahn. Der Concessionsvertrag wurde mit Vorbehalt der Genehmigung des Reichstages bereits abgeschlossen und sanctionirt. Die effectiven Kosten der Alfölder Bahn wurden durch die technischen Organe des Ministeriums incl. Grundeinlösung, Betriebsmittel und Intercalarzinsen mit 450 000 fl. pro Meile veranschlagt. Dieses effective Anlagecapital erfordert nach der Lage des heutigen Geldmarktes eine Verzinsung von 8 Procent. Schlägt man hierzu die auf Amortisation entfallende jährlich Quote von 500 fl., so resultirt hieraus eine pro Jahr und Meile incl. der Amortisation zu leistende Garantie von 36 500 fl.

Es wird dann noch erwähnt, dass die baldmöglichste Sicherstellung der Eisenbahnlinie Debreczin-Szathmar-Szigeth bereits von der Regierung in's Auge gefasst wurde. Was das für Eisenbahn-

zwecke abgeschlossene Anlehen betrifft, so sagt der Bericht es sei der Moment noch nicht gekommen, um eine genaue Vertheilung dieses Anlehens auf die verschiedenen in Angriff zu nehmenden Objecte feststellen zu können, weil bezüglich der generellen Kosten mehrerer wesentlichen Linien die nöthigen Anhaltspuncte noch fehlen.

Die Länge der theils im Betriebe befindlichen, theils in Ausführung begriffenen Linien Ungarns ist folgende:

Im Betriebe befindliche Eisenbahnen 310,99 Meilen. Zu bauende Eisenbahnen, und zwar: a) bereits im Baue begriffene Eisenbahnen 103,17 M.; b) Bahnen, deren Bau bereits sichergestellt ist, 119 M. Zusammen 533,16 Meilen.

* **Hessische Ludwigsbahn.** Soeben geht uns bei Schluss der Nummer Seitens des Secretariats der genannten Bahn die telegraphische Mittheilung zu, dass die Hessen-Darmstädische Abgeordneten-Kammer gestern (am 25. März) mit allen gegen sechs Stimmen die in No. 3 S. 25 mitgetheilte Vereinbarung mit der Grossh. Hessischen Regierung, sowie auch den von letzterer mit dem Bankhause Erlanger abgeschlossenen Vertrag über Eisenbahn-Anlagen in Oberhessen (vgl. S. 83) genehmigt hat.

Eisenbahn-Betrieb.

***Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Beschlüsse der Generalversammlung. Rechnungs-Abschluss.) Der von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn auf das Jahr 1867 veröffentlichte Rechnungsabschluss ist überaus günstig ausgefallen. Die Gesammteinnahme betrug 2 753 695, die Gesammtausgabe 1 292 779 Thlr.; es ergiebt sich sonach ein Ueberschuss von 1 460 915 Thlrn. Hiervon kommen für Zinsen und Amortisation 370 517 Thlr. in Abzug, bleiben sonach 1 090 398 Thlr. übrig, über welche die Generalversammlung Beschluss heute zu fassen hatte. Im Vergleich mit dem Jahre 1866, wo bei 819 767 Thlr. Ueberschuss eine Dividende von 16 Proc. gewährt wurde, exclusive der Zinsen, konnte diesmal eine Dividende von 21 Proc., mit den Zinsen also 25 Thlr., ertheilt werden.

Weiter beschloss die heute am 26. März abgehaltene Generalversammlung 10 000 Thlr. dem Beamten-Unterstützungs-Fonds zuzuwenden, den Rest von ca. 28 000 Thlr. auf den Baufonds der alten Bahn zu überschreiben (namentlich zum Umbau des Wurzner Banhofs).

Die Anträge des Directoriums in Betreff der Betheiligung beim Bau der Cottbus-Grosseuhainer Bahn (siehe vorstehend unter Bau S. 149) wurden ebenfalls genehmigt und behält sich die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft vor, eventuell den Betrieb der Cottbus-Grosseuhainer Bahn selbst zu übernehmen.

Hinsichtlich der letztern ist soeben ein sehr günstiger Bescheid des Königl. Preuss. Handelsministeriums vom 17. d. M. auf die Anträge des Comité eingegangen, wonach die definitive Concessionsertheilung zum Bahnbau in nahe Aussicht gerückt erscheint, sobald dem Projecte die nun bewilligte Unterstützung Seiten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gesichert wird. Dass auch die Königl. Sächs. Staatsregierung mit Concessionirung der kleinen Bahnstrecke von Grossenhain bis zur Grenze nicht anstehen werde, sofern die Concessionirung in Preussen erlangt ist, kann unter den obwaltenden Umständen nicht wohl hezweifelt werden.

* **Lemberg - Czernowitzer Eisenbahn.** Ueber den Unfall zwischen Luzan und Czernowitz theilt uns die General-Direction der genannten Bahn Folgendes mit: Ein sehr beklagenswerther Unfall hat sich am 4. d. auf der Czernowitzer Bahn ereignet. Als der von Czernowitz abgehende Frühzug eben die Brücke über den Pruth passirte, stürzte das letzte der 180 Fuss langen Felder ein und fielen zugleich mit der Eisen-Construction zwei Locomotiven (nämlich Pospiech und Borynicze, von denen die Letztere kalt mitgeführt wurde) nebst neun Lastwagen, worunter Horn- und Borstenviehwagen sich befanden, in den Strom.

Von dem Zugbegleitungspersonale stürzten gleichfalls sieben Personen hinab, wurden aber wunderbarer Weise sämmtlich gerettet und erhielt nur ein Führerlehrling und zwei Heizer ganz unbedeutende Verletzungen; die übrigen Personen gelangten unversehrt an das Ufer.

Die Personenwagen, welche sich an die in den Fluss gestürzten Lastwagen anschlossen, wurden theils durch die Trümmer der gebrochenen Wagen aufgehalten, und von dem Rückstotse dadurch bewahrt, dass die Conducteure mit seltener Geistesgegenwart die Bremsen mit aller Gewalt anzogen und so die Wagen zum Stehen brachten, so zwar, dass die Passagiere erst dann von dem Unfalle Kenntniss erhielten, als man sie zum Aussteigen aufforderte.

14 Stück Ochsen und 26 Schweine wurden getödtet. Das übrige Horn- und Borstenvieh wurde gerettet, wobei sich besonders die Feuerwehr der Stadt Czernowitz und die Stadt-Polizeiwache, welche sogleich an den Ort des Unglücksfalles geeilt war, durch besondere Thätigkeit auszeichnete.

Noch an demselben Tage begab sich eine Untersuchungs-Commission, bestehend aus dem k. k. Ober-Inspector v. Marschik, dem Brücken-Ingenieur Schifkorn, dem Bauunternehmer Klein und dem Gesellschafts-Secretär Starczewski an Ort und Stelle.

Der effective Schaden der Gesellschaft, welcher durch die Nothwendigkeit der sofortigen Herstellung eines Provisoriums und durch die anderweitigen Maassnahmen zur Hintanhaltung jeder Verkehrsunterbrechung erwächst, wird sich auf höchstens 20—25 000 fl. inclusive des Schadens an den zertrümmerten Wagen belaufen.

Merkwürdigerweise sind die beiden in den Fluss gestürzten Locomotiven beinahe ganz unversehrt geblieben und es scheint daher, dass der Einsturz successive und sehr sanft erfolgt ist, wobei sich die Maschinen auf die linkseitige Tragwand niederlegten, was zugleich den Beweis liefert, dass der Locomotivführer mit sehr geringer Geschwindigkeit über die Brücke gefahren ist.

Glücklicherweise ist es möglich geworden, die Verkehrsunterbrechung nur auf den Waarenverkehr zwischen Czernowitz und Luzan zu beschränken und sind die Einleitungen sogleich getroffen worden, dass die Reisenden beim Wächterhause No. 211 zunächst der Eisenbahnbrücke nebst Gepäck und Eilgut aufgenommen und weiter befördert werden.

Der Güterverkehr, welcher sich gerade sehr lebhaft entwickelt, wurde unverzüglich von der nächsten Station Luzan, zwei Meilen von Czernowitz, eingeleitet.

An der Wegräumung des zertrümmerten Zuges wurde sogleich mit aller Thätigkeit gearbeitet und wurde bereits die letzte Locomotive weggeschafft. Gleichzeitig wurden die Piloten für die provisorische Brücke geschlagen, wobei das plötzliche Sinken des Wassers um mehr wie 6′ die Arbeit wesentlich förderte, so zwar, dass die Communication in längstens 8 Tagen wieder hergestellt sein dürfte.

Die Aufstellung des neuen eisernen Feldes dürfte einen Zeitraum von circa 4 Wochen in Anspruch nehmen.

Ueber die Veranlassung dieses sehr beklagenwerthen Unfalles wurden sowohl von Seite unserer technischen Organe, als auch von Seite der obenerwähnten abgesandten Commission die eifrigsten Nachforschungen gepflogen, es konnte jedoch bis zur Stunde noch kein stichhaltiger Erklärungsgrund aufgefunden werden und lässt es sich unmöglich erweisen, ob einzelne Stücke vor oder erst nach dem Einsturze in Folge desselben gebrochen sind.

Sämmtliche grössere Eisenbahnen, sowie auch diejenigen kleineren Bahngesellschaften, welche Schifkorn'sche Brücken besitzen, haben ihre Brücken-Ingenieure nach Czernowitz entsendet, um die mögliche Ursache dieses Einsturzes zu ergründen, welche jedoch sämmtlich resultatlos heimgekehrt sind.

Den einzelnen aufgetauchten Behauptungen, dass die Ursache darin zu suchen sei, weil bei den früher aufgestellten Schifkorn'schen Brücken 3 Tragwände auf jeder Seite vorhanden sind, währenddem die unserigen zuerst mit grösserer Spannweite durchgeführten Brücken nur 2 Tragwände besitzen, wurde von den competentesten Seiten mit Entschiedenheit widersprochen, nachdem das Gewicht und die Stärke des Eisens durch die Aufstellung von nur 2 Tragwänden nicht vermindert wurde, sondern eben diese Tragwände um so höher, nämlich bis auf 13½′ und mit stärkeren Gurtungen ausgeführt worden sind und überdies noch 14 Felder mit gleicher Spannweite und nach gleichen Dimensionen ausgeführt, vollkommen unversehrt hestehen und daher unmöglich in diesem Umstande irgend eine Ursache des Unfalles gesucht werden kann.

Die sämmtlichen auf unserer Bahn ausgeführten Schifkorn'schen Brücken wurden nicht nur vor ihrer Aufstellung im Werke commissionell geprüft, belastet und entlastet, sondern wurde auch nach deren Aufstellung jedes Feld für sich und sodann alle Felder jeder Brücke zusammen auf die genaueste Weise der Belastungsprobe unterzogen, wobei mit 4 aneinandergekuppelten Maschinen — eine Last von mehr wie 4500 Centner — mit Eilzugsgeschwindigkeit über alle Brücken gefahren wurde.

Die bei diesen Proben wahrgenommenen Setzungen, sowie die Seitenschwingungen wurden in einem Protocolle niedergelegt und die bleibenden sowie die rückgegangenen Einsenkungen genau verzeichnet, welche nirgends das normale Maass überschritten hatten.

Seit der Aufstellung dieser Brücken haben mehr wie 3600 Züge, worunter sehr viele doppelte Maschinen führten, dieselben passirt und haben sich bei der fortgesetzten strengen Ueberwachung dieser Brücken nirgends Bedenken ergeben, welche auch nur im Entferntesten eine Gefahr voraussetzen liessen.

Selbstverständlich hat dieses entsetzliche Ereigniss, welches mit Recht ein überaus grosses Aufsehen erregte, auch zur sorgfältigsten Untersuchung der übrigen Brückenfelder mit gleicher Spannweite gemahnt, und wurde unverzüglich nicht nur die aufmerksamste Besichtigung aller Bestandtheile, sondern auch eine neuerliche Erprobung der übrigen Felder angeordnet, welche vollkommen befriedigende Resultate lieferte.

Zum Schlusse erlaubt man sich nur zu bemerken, dass der Bauunternehmer Thomas Brassey an der Herstellung der Eisenconstruction der Brücken durchaus keinen Antheil hatte und die Herstellung derselben nach Schifkorn'schem Systeme mit Genehmigung des Verwaltungsrathes und des hohen Handelsministeriums dem Eisenwerke Wiesenberg übertragen wurde, wofür dasselbe eine dreijährige Haftzeit übernahm, nachdem die Construction überdies wissenschaftlich untersucht und erprobt worden war.

Das genannte Eisenwerk hat sich nicht nur sogleich in der entgegenkommendsten Weise bereit erklärt, das eingestürzte Brückenfeld in kürzester Zeit zu ersetzen, sondern an demselben solche Verstärkungen vorzunehmen, welche noch weit grössere Belastungsproben, als wie die bisherigen normalmässigen gestatten, und für den Fall, als bei deren commissioneller Prüfung befriedigende Resultate gewonnen würden, diese Verstärkung auch bei den übrigen Schifkorn'schen Brücken auf der Czernowitzbahn in Anwendung zu bringen,

Die von der Bauunternehmung Brassey ausgeführten Brückenpfeiler aus Quadermaunrwerk haben sich bei diesem Unfalle glänzend bewährt, indem dieselben ungeachtet des heftigen Stosses, den sie beim Einsturze des Feldes erhalten haben müssen, auch nicht die geringste Verletzung gezeigt haben.

Uebrigens findet laut Bekanntmachung vom 24. März in Folge der hergestellten Communication über den Pruth nächst Czernowitz bereits am 25. d. M. die Wiederaufnahme des Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachten-Verkehrs von und bis Czernowitz in regelmässiger Weise statt.

* **Niederschlesische Märkische Eisenbahn.** Vom 1. April d. J. ab wird der Personenverkehr bis zur Vollendung des im Bau begriffenen Berliner Empfangsgebäudes nach dem dasigen Bahnhofe der Ostbahn verlegt. Siehe die off. Bekm. S, 155.

⊙ **Directer Courierzug zwischen Wien (Prag) über Würzburg nach Paris.** Am 11. März fand in Nürnberg eine Versammlung von Abgesandten der Kaiserin Elisabeth-West-, der Böhmischen West-, der Bayerischen Staats- und Osthahnen und der Hessischen Ludwigsbahn statt. Zweck dieser Versammlung war, eine Verständigung über die Aufstellung des demnächst erscheinenden Sommerfahrplans, inshesondere aber über die Einführung eines directen Courierzugs von Wien bezw. Prag nach Paris herbeizuführen. In der Richtung nach Paris war nämlich bisher der Anschluss in Würzburg ein mangelhafter gewesen und waren die Reisenden gezwungen, auf einen Postzug überzugehen. Aus diesen Versammlungen ist ersichtlich, wie sehr alle Bahnverwaltungen bestrebt und bemüht sind, Lücken in dem bestehenden directen Verkehr auszufüllen, überhaupt zu verbessern, um einestheils das Reisen angenehmer, anderntheils die Reisezeit auf das möglichst geringste Maass zurückzuführen.

⊙ **Directer Verkehr mit Carls- und Marienbad.** Am 11. März ist zu Eger zwischen der Böhmischen Westbahn und der Bayerischen Ostbahn ein Uebereinkommen getroffen worden in Betreff der Einrichtung einer directen Personen- und Gepäckabfertigung von Wien, Prag, München, Passau, Regensburg, Nürnberg und Schwandorf nach Carlsbad und Marienbad. Die Reisenden in die Böhmischen Bäder erhalten ausser den Eisenbahnbilleten ein Zusatzbillet, welches Anspruch auf die Beförderung von Eger nach den genannten Badeorten gewährt. In gleicher Weise findet directe Beförderung nach Eger von Warschau, Krakau, Pardubitz, Brünn und Olmütz statt, wobei in Prag die Billete zur Beförderung von Eger nach den Bädern gelöst werden können. Das Postamt in Eger garantirt die Weiterbeförderung der mit den directen Zügen eintreffenden Reisenden nach Carlsbad und Marienbad in unbeschränkter Anzahl in gutbeschaffenen, gedeckten, viersitzigen Wagen. Die Passagiere mit directen Billeten haben den Vorzug vor allen übrigen Reisenden. Der 1. Zug kommt nach Eger um 12_{20} Nachts; die Wagen gehen um 1 ab und kommen um 6 Morgens nach Marienbad und um 7 nach Carlsbad. Der 2. Zug trifft um 8 U. Früh ein, der 3. um 3 U. Nachmittags und die Wagen schliessen sich in entsprechender Weise an. Der Preis von Eger nach Marienbad ist 3 fl. Ö. W. = 2 Thlr., nach Carlsbad 4 fl. 50 kr. Ö. W. = 3 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf. Ein besonderer Wagen kostet nach Marienbad 10 fl. Ö. W. = 6 Thlr. 20 Sgr.; nach Carlsbad 16 fl. Ö. W. = 10 Thlr. 20 Sgr.; 50 Pfund Gepäck sind frei. — Dieser neuen Bestimmung zufolge werden demnach auch directe Wagen von Wien über Passau nach Eger gehen; die Zollabfertigeug findet aber noch in Passau statt.

⊙ **Brennerbahn.** Beim Eintritt der besseren Jahreszeit wird auf der Brennerbahn auch ein Schnellzug eingerichtet werden.

* **Badische Staatseisenbahnen.** Auf denselben wurden

		befördert		dafür vereinnahmt	
		Januar 1868	Januar 1867	Januar 1868	Januar 1867
Personen		304582	287055	171136 fl. 48 kr.	167522 fl. 47 kr.
Gepäck	Ctr.	9293	9703	9851 „ 1 „	10412 „ 34 „
Equipagen	Stück	5	1	51 „ 12 „	6 „ 59 „
Vieh	„	33575	40536	13558 „ 16 „	14752 „ 57 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1438247	1122630	1348695 „ 52 „	840445 „ 24 „
Empfang	„	1868398	1320966		

Die Gesammteinnahme im Januar d. J. betrug 1 543 293 fl. 9 kr. gegen 1 033 140 fl. 41 kr., heuer also 510 152 fl. 28 kr. mehr. An Nachnahmen etc. wurden verausgaht 460 478 fl. 53 kr. gegen 316 230 fl. 32 kr. im Vorjahre, mithin heuer 144 248 fl. 21 kr. mehr.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem Königl. Assessor D'Avis zu Wiesbaden ist die Stelle eines Mitgliedes der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn zu Müuster vorläufig commissarisch übertragen, dem Königl. Regierungs-Assessor von Guérard zu Saarbrücken die Stelle eines Mitgliedes der Königl. Eisenbahn-Direction dortselbst verliehen, die Königl. Regierungs-Assessoren Büchtemann zu Elberfeld und Dr. Frölich zu Berlin sind zu Mitgliedern der Königl. Eisenhahn-Direction zu Elberfeld ernannt, das Mitglied der Kgl. Eisenhahn-Direction zu Elberfeld, Regierungs-Assessor Fleck, ist in gleicher Eigenschaft zur Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, das Mitglied der Kgl. Direction der Ostbahn, Regierungs-Assessor Windmüller zu Bromberg, in gleicher Eigenschaft zur Kgl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden, und das Mitglied der Kgl. Eisenbahn-Direction, Regierungs-Assessor Gemmel zu Saarbrücken, in gleicher Eigenschaft zur Kgl. Direction der Ostbahn in Bromberg versetzt worden. Der Eisenbahn-Bau-Inspector van Nes zu Hannover, sowie der Eisenbahn-Baumeister Nicolassen dortselbst und Jordan zu Göttingen sind zur Ostbahn versetzt, der Maschinenmeister Wilhelm Tasch ist zum Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt und demselben die Maschinenmeister-Stelle bei der Bebra-Hanauer Eisenbahn verliehen worden.

Ausland.

D. — **Russland.** Am 26. Febr. ist die Kais. Genehmigung ertheilt worden zum Beginn der Erdarbeiten für den Bau der Bahn Moskau-Smolensk. — Durch diese Bahn wird die Entfernung zwischen Eydtkuhnen und Moskau hedeutend verkürzt; es muss daher diese Bahn für den ausländischen Handel mit Moskau und Nischni-Nowgorod, dem Markte für Europäische Erzeugnisse für Sibirien, Buchara, Khokan, Chiva u. s. w. von grosser Wichtigkeit sein.

Zur Zeit beträgt die Entfernung

von Eydtkuhnen bis St. Petersburg . . .	840 Werst	
„ St. Petersburg his Moskau	604 „	
„ Moskau bis Nischui-Nowgorod . . .	410 „	
demnach von Eydtkuhnen bis Nischni-Nowgorod . . .		1854 Werst

Durch den Bau der Bahn Moskau-Smolensk wird die Entfernung von Eydtkuhnen bis Nischni-Nowgorod nur 1512 „ betragen und zwar:

von Eydtkuhnen bis Dünaburg	343 Werst
„ Dünaburg bis Witebsk	243 „
„ Witebsk bis Smolensk	126 „
„ Smolensk bis Moskau	390 „
„ Moskau bis Nischni-Nowgorod . . .	410 „
weniger	342 Werst

Finnländische Zeitungen melden, dass die Arbeiten an der Helsingfors-Petersburger Bahn dieser Tage begonnen haben.

Die Panamabahn hat seit ihrem Bestehen, wie wir in No. 4 S. 39 specieller darlegten, vortreffliche Geschäfte namentlich mit den Güterfrachten gemacht. Einen nicht unmächtigen Transportartikel scheint für dieselbe den Walfischthran zu werden. Im November kamen in Panama zwei vollgeladene Walfischfahrer an und verluden ihren Thran auf die Schienen, in Aspinwall an der atlantischen Seite ist derselbe dann an Bord eines nach Newyork bestimmten Schiffes übernommen worden. Trotz der hohen Frachtsätze empfiehlt sich diese Art des Transportes, weil die Walfischfahrer in der Südsee bleiben können und nicht nöthig haben, ihre Ladungen um Cap Horn oder um Südafrica herum nach Hause hringen.

England. Die Regierung will sämmtliche, bisher in den Händen von Privat-Gesellschaften befindliche Telegraphen-Leitungen des Landes an sich kaufen und geht überdies mit dem Plane um, die Irischen Eisenbahnen entweder abzulösen und in eigenen Betrieb zu nehmen, oder aus Staatsmitteln zu unterstützen, um den Verkehr Irlands zu heben.

Technisches.

K. **Einsturz einer eisernen Brücke.** Die Eisenbahnbrücke über den Fluss Jalon, in Spanien, bei dem Orte Alagon, mit 2 Oeffnungen à 15^m Lichtweite, seit 4 Jahren im Betriebe, stürzte im Jahre 1865 in Folge des Bruches eines Trägers ein. Diese Träger waren nach dem Warrensystem ausgeführt und ruhten direct auf dem Mittelpfeiler und auf den Widerlagern. Der Oberbau der einen Oeffnung stürzte in den Fluss, der andere blieb zwar auf den Unterstützungen hängen, war aber gebrochen und bis zum Wasserspiegel durchgebogen. Der Unfall ereignete sich beim Passiren eines Zuges, trotzdem kamen die Reisenden mit leichten Contusionen davon. Ein Widerlager und der Mittelpfeiler wurden leicht beschädigt. Man schreibt den Unfall dem Bruche eines der Langträger desjenigen Oberbaues zu, welcher auf den Stützen hängen blieb. (Revista de obras publicas.)

K. **Dünnes Eisenblech.** Die Americaner machten vor einiger Zeit viel Aufhebens von jenem merkwürdigen Briefe, der auf dünnes Eisenblech geschrieben und nach Pittsburg gesandt war. Dieses Blech war so dünn, dass man tausend Blätter brauchte, um einen Zoll Dicke zu erhalten. Die Dimensionen waren 8 Zoll und $5^1/_2$ Zoll; Gewicht $^1/_{84}$ Pfd. In England fing man bald darauf an, gleichfalls dünnes Eisenblech herzustellen, das dieselbe Oberfläche hatte und nur $^2/_3$ jenes Gewichtes wog. Dieses Blatt wurde auf den Marshfield Iron-Works ausgeführt. Darauf folgten die Hope Iron-Works welche ein Eisenblatt von 110 Quadratzoll Oberfläche fabricirten, das nur $^1/_{65}$ Pfd. wog; darnach wog ein Blatt von der Grösse des ursprünglichen americanischen $^1/_{175}$ Pfd. oder 33 Grains. Williams & Co. brachten dasselbe Blatt auf 31 Grains. Jetzt nahm Marshfield wieder den Kampf auf und stellte ein Blatt von derselben Oberfläche = 44 Quadratzoll dar, das nur $23^1/_2$ Grains schwer war und 2950 Blatt auf einen Zoll Dicke gab. Bald darauf gelang es Poutardawe ein Blatt herzustellen, von dem man 3799 Stück brauchte, um einen Zoll Dicke zu erhalten

und zuletzt gelang es dem Werkführer von Hallam & Co. ein Eisenblatt zu erzeugen, so dünn, dass man 4800 Stück braucht, um einen Zoll Dicke zu erhalten. — Die stärksten Bleche fabricirt Brown in Sheffield und zwar Panzerplatten von $13\frac{1}{2}$ Zoll Dicke.

(Mining-Journal.)

Literatur.

W. B. **Die Eisenbahnen zum Truppen-Transport und für den Krieg im Hinblick auf die Schweiz**, von Theodor Hoffmann-Merian, Chef des Verkehrs der Schweizerischen Centralbahn. Schweighauser'sche Verlagsbuchhandlung zu Basel.

Der Verfasser hat bei der Abfassung seines Werkes die Absicht, dem Bundesrathe der Schweiz die wichtige Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg darzulegen und durch Zusammenstellung der auf den verschiedensten Eisenbahnen für den Krieg geleisteten Transporte und der dabei gemachten Erfahrungen die Nothwendigkeit zu beweisen, dass schon in Friedenszeiten etwas geschehen müsse, um geeignete Kräfte herauszufinden, um gleichmässige Instructionen anzubahnen und die zur wirklichen Kriegsleistung erforderlichen Organisationen vorzubereiten, damit sie zur Zeit der Noth sofort ins Leben gerufen werden können. Unstreitig hat der Verfasser mit Klarheit, namentlich auch in besonderen Specialien der Eisenbahntechnik, z. B. bei dem Capitel der Transporte, im Turnus- oder Echelon-Verkehr bei Berechnung der Leistungsfähigkeit einer Bahn etc. mit Fasslichkeit und Einsicht den Stoff behandelt, und wird es gewiss keinem Zweifel unterliegen, dass der hohe Bundesrath der Schweiz dem Werke das vollste Interesse schenkt.

Wenn auch der Verfasser zunächst für sein Vaterland geschrieben, so hat dies Werk dennoch ein allgemeines Interesse, da es einen geschichtlichen Ueberblick der kriegerischen Leistungen der verschiedenen Bahnen gewährt und documentirt, dass die Eisenbahn nicht ein Kriegsfuhrmann ist, sondern factisch mit zu den Waffen gezählt werden muss, weil die richtige Benutzung der Bahnen die Streitkräfte verdoppeln und vervierfachen kann.

Das Werk ist daher auch ausserhalb der Schweiz für jeden Militär und Eisenbahnbeamten von hohem Interesse und behandelt in 5 Capiteln und einer Einleitung die nachstehenden Gegenstände und zwar

als Einleitung: Zweck der Eisenbahn-Transporte und Eisenbahn-Benutzung.

1. Capitel. Organisation der Militär-Transporte.
2. Capitel. Eisenbahntransporte zum Zwecke grosser Truppenbewegungen.
3. Capitel. Das Emparquiren, das Verhalten während des Transportes und das Debarquiren.
4. Capitel. Ueber den Schutz, die Unbrauchbarmachung und Zerstörung von Eisenbahnen.
5. Capitel. Militärische Recognoscirung von Eisenbahnen.

Dem Werke ist eine allgemeine Verbreitung sehr zu wünschen.

* **Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Güterwagen Deutscher und anschliessender ausserdeutscher Eisenbahnen.** Zum vorzugsweisen Gebrauche für die Wagenrapportirung. 3. Auflage. Nach amtlichen Quellen zusammengestellt von König, Vorstand der Central-Wagen-Controle Deutscher Eisenbahnen. Erfurt 1868.

Wer von unseren Lesern hätte die langen Wagenburgen unserer Eisenbahn-Güterzüge betrachtet, ohne die auf dieselben gemalten Namen sich angesehen zu haben, welche angeben, welcher Verwaltung der betreffende Wagen angehört und uns damit zugleich über das Vaterland desselben Auskunft ertheilen. Zum Theil sind diese Eigenthumsmerkmale allerdings nur dem Eingeweihten verständlich, indem die Eigenthümerin ihren Namen nur mit den Anfangsbuchstaben auf dem Wagen hat eintragen lassen, also mit einer Hieroglyphe, für welche dem Nichteingeweihten meist der Schlüssel fehlt.* Diesen Schlüssel giebt das vorstehend erwähnte Büchlein. Wir ersehen aus demselben, dass immerhin von 92 Bahnverwaltungen, welche Herr König aufzählt (darunter sind aber die 14 Belgischen Eisenbahnen und ebenso die Französischen Eisenbahnen mit je einer Nummer gerechnet), 60 Bahnen ihre Wagen lediglich noch mit ihren Anfangsbuchstaben bezeichnen, während 30 Deutsche Bahnverwaltungen, ebenso wie die Belgiens (mit Ausnahme des Grand Central) den vollen Namen auf ihre Güterwagen setzen, oder dieselben doch mit einer sofort verständlichen Inschrift versehen haben, worunter wir als neu (siehe die Mittheilung im Jahrg. 1864 No. 52 S. 622) erwähnen: Aussig-Teplitz, Bebra-Hanau, Berlin-Görlitz, Halle-Cassel, Magdeburg-Halberstadt, Oldenburg, Theissbahn. Ein weiteres Erkennungszeichen der Güterwagen, die Grundfarbe derselben, welche ebenfalls in den Wagenrapporten, Abrechnungen etc. übereinstimmend anzugeben ist, findet sich gleichfalls in dem Werkchen angegeben, welches über seinen nächsten Zweck (zum Gebrauch bei der Wagenrapportirung zu dienen) hinaus Interesse hat.

---

* So wird z. B. Niemand, wenn er auf einem Güterwagen das Eigenthumsmerkmal S. Z. liest, daran denken, dass dieser Wagen der Klosterkrug-Schleswiger Bahn angehört, welche als „Schleswigsche Zweigbahn" jenes Merkmal angenommen hat.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 25. März 1868. Eine anhaltende Besserung im Metallgeschäft ist wahrnehmbar, Umsätze haben mehrfach zu zeitgemässen Preisen stattgefunden.

Kupfer fest. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $25\frac{1}{2}$—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. Siegensches Kupfer wegen geringer Qualität unbeachtet.

Zinn. Banca-Zinn 32 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink In England fester. W. H. Marke $6\frac{2}{3}$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6\frac{1}{2}$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Begehrter. Sächsisches und Harzer $6\frac{1}{2}$—$7\frac{7}{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{3}$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Warrants 53 sh. 6 d. Verschiffungseisen gefragt. Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh. Langloan I. 55 sh. 6 d. Bleibt knapp. Andere Schottische Marken 53 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47\frac{1}{2}$ Sgr., auf Lieferung 45—$46\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr $38\frac{1}{2}$—40 Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Eine Steigerung wird nicht ausbleiben. Gewalztes $2\frac{7}{12}$, $2\frac{2}{3}$—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{1}{2}$—$3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 48—50 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks.** Mehreres verkauft. Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—22 Thlr., Nusskohlen $17\frac{1}{2}$—19 Thlr. Coaks. Vom Lager $18\frac{1}{2}$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17\frac{1}{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

29. März Erste Ungar. Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn in Pressburg.
30. „ Berliner Pferdeeisenbahn-Ges. E. Beesckow zu Berlin.
30. „ Pfälzische Ludwigsbahn
31. „ Pfälzische Maximiliansbahn
31. „ Neustadt-Dürkheimer Eisenb.
} zu Ludwigshafen. Siehe off. Bekm. S. 135.
31. „ Pester Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
16. April Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Ges. zu Chemnitz.
17. „ *Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck.
18. „ *Ungarische Nordbahn-Gesellschaft zu Pest.
22. „ Taunuseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
24. „ Vereinigte Südösterreichische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft in Paris.
28. „ Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. Siehe off. Bekm. S. 155.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Ges. zu Berlin. Siehe off. Bekm. S. 135.
2. Mai *Grosse Russische Eisenbahn-Ges. zu St. Petersburg.
4. „ Galizische Carl Ludwigbahn-Gesellschaft zu Wien.
14. „ (nicht 11.) Bayerische Ostbahnen zu München.

Einzahlungen.

1. Mai Märkisch-Posener Eisenbahn 20% an F. W. Krause & Co. in Berlin.

Auszahlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Dividende pro 1867 ist auf $13\frac{7}{12}$% festgesetzt, welche unter Anrechnung der bereits bezahlten 2% vom 25. März ab ausgezahlt werden. Siehe off. Bekm. S. 155.

Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Die Dividende pro II. Semester 1867 beträgt $3\frac{1}{2}$ pCt. oder 3 Thlr. 15 Sgr. für die Actie, und wird vom 31. Mai ab auf dem Gesellschafts-Büreau zu Chemnitz ausgezahlt.

Mecklenburgische Eisenbahn 5 Thaler Cour. Dividende pro Actie vom 1. April ab bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Schwerin.

Schweizerische Centralbahn zahlt pro 1867 vom 15. April ab 18 fr. Dividende.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

Sehr erwünscht würde es vielen unserer Leser sein, wie wir aus mehreren Zuschriften ersehen haben, wenn wir nicht nur die Submissionstermine, sondern auch die Resultate der betreffenden Submissionen in unserer Zeitung mittheilen könnten, wie solche namentlich in Belgischen und Französischen Blättern regelmässig zu lesen sind. Wir theilen daher die nachstehende Correspondenz aus Warschau mit, indem wir uns vorbehalten, weitere Schritte in dieser Angelegenheit an den entsprechenden Stellen zu thun.

Warschau-Wiener Eisenbahn. Warschau, 18. März. Am 5. und 15. v. M. standen hier Licitations-Termine für die Lieferung einer bedeutenden Anzahl von Locomotiven und Waggons für die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn an, zu welchen die renommirtesten Maschinenfabriken des In- und Auslandes Specialagenten hergesandt hatten. Die Mindestgebote wurden nur von auswärtigen Fabriken abgegeben, und in Folge derselben erhielten die Borsigsche Fabrik in Berlin die Lieferung von 6 Locomotiven für den Preis von 107 550 Thaler, die Schichausche Fabrik in Elbing die Lieferung von ebenfalls 6 Locomotiven für den Preis von 103 260 Thlr., die Waggon-Fabrik in Bristol die Lieferung von 250 offenen Güter-Waggons, die van der Zippensche Fabrik in Deutz a. Rh. die Lieferung von ebenfalls 250 offenen Güter-Waggons, die Hambruch und

Vollbaumsche Fabrik in Elbing die Lieferung von 100 bedeckten Güter-Waggons, die Linkesche Fabrik in Breslau die Lieferung von 15 Brankarden, die Actien-Fabrik für Eisenbahn-Bedarf in Berlin die Lieferung von 20 Personen-Waggons und 18 Personen-Waggons vierter Classe. Auch die Lieferung der Räder und Axen wurde ausschliesslich auswärtigen und zwar Preussischen Fabrikanten übertragen. Sämmtliche zur Anfertigung übertragene Gegenstände sind spätestens bis zum Spätherbst d. J. abzuliefern. Die hiesigen Fabriken haben bei dieser Gelegenheit wieder die demüthigende Ueberzeugung gewonnen, dass sie ungeachtet des sie begünstigenden Schutzzollsystems mit auswärtigen Fabriken nicht zu concurriren vermögen. Unter den sehr zahlreichen Concurrenten befanden sich auch einige bedeutende Französische Fabriken, von denen aber keine eine Lieferung erhalten hat. (Osts. Z.)

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S. Seite
28. März zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Eisenoberbau für Ludwigsburger Staatsstrasse	—
31. „ zu Altshausen	dieselbe	Oberbaugeräthschaften	—
31. März zu Blaubeuren	Württemb. Stsb.	Samen für Böschungen	—
31. „ zu Pest	Kgl. Ungar. Ministerium für Landwirthschaft etc.	12 neue Postwaggons	—
1. April zu Halle	Telegr.-Direction	Ausführung neuer Telegr.-Linien	—
3. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	2., 3. u. 4 Loos der Section Schrozberg	—
4. „ zu Stuttgart	dieselbe	Materiallieferung	—
4. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Schienenbefestigungsmaterial	155
5. „ zu Köln	Rheinische E.	Erd- und Felsarbeiten	156
7. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E. (Obere Ruhrthalb.)	Eiserne Röhren zu Wasser-Durchlässen	—
7. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	2. Loos der Section Riedlingen	—
11. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Bahnschwellen	156
15. „ zu Hamburg	Telegr.-Direction	Batterie-Materialien	—
16. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Schienen u. Befestigungsmaterial	—
16. „ zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	dergl.	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Es hat heute die Verloosung unserer 4% Prioritäts-Actien resp. 4½% Prioritäts-Obligationen Statt gefunden und sind bei derselben folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4% Prioritäts-Actien.
230 Stück à 100 Thlr.

18. 23. 26. 211. 262. 270. 283. 360. 371. 484. 541. 558. 579. 628. 660. 661. 671. 698. 713. 754. 794. 857. 873. 883. 919. 932. 965. 987. 1065. 1115. 1143. 1181. 1206. 1214. 1229. 1256. 1277. 1349. 1353. 1368. 1387. 1402. 1442. 1499. 1544 1590. 1691. 1751. 1805. 1809. 1851. 1853. 1901. 2031. 2033. 2105. 2127. 2142. 2145. 2223. 2342. 2451. 2479. 2500. 2540. 2547. 2601. 2632. 2642. 2664. 2761. 2844. 2856. 2874. 2884. 2899. 2916. 2957. 3003. 3170. 3172. 3200. 3205. 3207. 3229. 3252. 3305. 3322. 3347. 3428. 3456. 3554. 3557. 3578. 3595. 3649. 3658. 3659. 3672. 3830. 3838. 3940. 3960. 3971. 4055. 4073. 4148. 4299. 4362. 4394. 4432. 4437. 4468. 4515. 4591. 4649. 4715. 4716. 4717. 4720. 4738. 4756. 4787. 4955. 4986. 4999. 5006. 5026. 5052. 5067. 5078. 5099. 5106. 5133. 5149. 5186. 5187. 5392. 5423. 5555. 5559. 5602. 5665. 5746. 5758. 5805. 5883. 5889. 5938. 5980. 5998. 6041. 6042. 6047. 6241. 6270. 6299. 6339. 6367. 6368. 6375. 6382. 6454. 6456. 6461. 6471 6498. 6587. 6608. 6645. 6679. 6693. 6754. 6796. 6814. 6850. 6858. 6861. 6878. 6936. 6951. 6961. 6991. 7012. 7027. 7058. 7135. 7201. 7261. 7264. 7326. 7375. 7391. 7398. 7403. 7451. 7527. 7542. 7581. 7636. 7706. 7797. 7813. 7821. 7822. 7885. 7899. 7928. 7929. 7931. 8025. 8040. 8041. 8060. 8096. 8107. 8114. 8115. 8118. 8193. 8270. 8279. 8337. 8371. 8384. 8417. 8423. 8431. 8448. 8454.

34 Stück à 500 Thlr.

49. 227. 249. 336. 343. 371. 396. 412. 413. 417. 423. 520. 546. 588. 717. 774. 808. 819. 901. 921. 928. 950. 959. 978. 992. 1050. 1052. 1054. 1065. 1068. 1140. 1212. 1234. 1260.

II. der 4½ % Prioritäts-Obligationen.
188 Stück à 100 Thlr.

147. 186. 215. 351. 484. 497. 549. 690. 856. 887. 1054. 1102. 1234. 1265. 1328. 1920. 1978. 2083. 2099. 2121. 2231. 2352. 2387. 2446. 2563. 2643. 3608. 3754. 3759. 4040. 4154. 4162. 4222. 4324. 4424. 4838. 4996. 5030. 5043 5536. 5708. 5721. 6198. 6317. 6462. 6596. 6604. 6940. 7000. 7129. 7505. 7574. 7720. 8300. 8616. 8961. 9273. 9368. 9577. 10093. 10279. 10318. 10347. 10365. 10600. 10603. 10649. 10846. 10967. 10993. 11010. 11467. 11702. 12330. 12377. 12392. 12425. 12654. 12699. 13005. 13078. 13128. 13230 13276. 13291. 13399. 14034. 14077. 14096. 14150. 14227. 14245. 14270. 14369. 14441. 14542. 14624. 14891. 15018. 15091. 15141. 15226. 15241. 15542. 15550. 15563. 15900. 15938. 16129. 16245. 16249. 16326. 16347. 16718. 16741. 16782. 16919. 16954. 17101. 17165. 17327. 17431. 17573. 17652. 17694. 17697. 17811. 17993. 18087. 18097. 18549. 18666. 18856. 19163. 19302. 19467. 19886. 19931. 20086. 20140. 20245. 20457. 20705. 20778. 21306. 21725. 21825. 21954. 21977. 22007. 22107. 22480. 23041. 23120. 23232. 23311. 23513. 23787. 23801. 23912. 24386. 24475. 24661. 24674. 24725. 24749. 24884. 25015. 25070. 25377. 25454. 25510. 15570. 25659. 25959. 25975. 25984. 26023. 26332. 26400. 26402. 26408. 26667. 26709. 26716. 26981. 27024. 27148.

39 Stück à 500 Thlr.

206. 215. 400. 559. 728. 811. 813. 962. 1009. 1161. 1240. 1372. 1554. 1580. 1650. 1897. 2117. 2260. 2281. 2407. 2423. 2459. 2532. 2588. 2629. 2781. 2835. 3074. 3265. 3517. 3655. 3703. 3789. 3920. 4161. 4197. 4264. 4330. 4772.

III. der 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.
38 Stück à 100 Thlr.

1665. 1965. 2245 2874. 3197. 3621. 3854. 3919. 4059. 4257. 4679. 4952. 5030. 5049. 5055. 5072. 5085. 5271. 5366. 5417. 5713. 5739. 5886. 6277. 6380. 6465. 6488. 6613. 6940. 7038. 7115. 7386. 7782. 7858. 8381. 8476. 8610. 8903.

8 Stück à 500 Thlr.

17. 52. 56. 468. 568. 569. 915. 1097.

Die Verzinsung dieser verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni l. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli d. J. ab bei der Gesellschafts-Haupt-Casse — am Askanischen Platz Nro. 6 — nebst den vom 1. Juli cr. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen zur Einlösung nicht präsentirt:

I. Prioritäts-Actien à 4%

aus der 14. Verloosung (vom Jahre 1856)
No. 3711. à 100 Thlr.
aus der 23. Verloosung (vom Jahre 1865)
No. 87. 94. 759. 2926. 3333. 3512. 3822. 3889. 5862. 6289. 8167. 8324 à 100 Thlr.
aus der 24. Verloosung (vom Jahre 1866)
No. 127. 875. 1194. à 500 Thlr.
No. 84. 2161. 2215. 2308. 3088. 3486. 3746. 4243. 4280. 4726. 5156. 6220. 7454. 7456. 7572. 7574. 7620. 7792. 8284. 8488. à 100 Thlr.
aus der 25. Verloosung (vom Jahre 1867)
No. 313. 922. 1159 à 500 Thlr.
No. 182. 191. 344. 657. 900. 972. 1015. 1154. 1346. 1980. 2166. 2700. 2779. 3130. 3271. 4540. 4548. 5413. 5501. 5809. 6051. 6054. 6593. 7114. 7556. 7672. 7747. 7776. 7894. 8094. 8142 à 100 Thlr.

II. Prioritäts-Obligationen à $4^1/_2$ %.

aus der 6. resp. 9. Verloosung (vom Jahre 1866)
No. 5464. à 500 Thlr.
No. 2457. 3716. 5540. 6108. 6893. 7227. 7575. 9085. 10150. 10903. 13212. 13415. 13902. 14025. 17627. 18016. 18632. 18940. 19224. 19439. 19678. 21152. 22228. 24903. 26123. 26212. 27051 à 100 Thlr.
aus der 7. resp. 10. Verloosung (vom Jahre 1867)
No. 242. 403. 1816. 2540. 2702. 3009. 3275 à 500 Thlr.
No. 1030. 1180. 2166. 2923. 3042. 3256. 3485. 3740. 4908. 4978. 5008. 6606. 9880. 10201. 10508. 11328. 11517. 11570. 12264. 12334. 12633. 12852. 13317. 13506. 14641. 15312. 15606. 16049. 16340. 17253. 18258. 18422. 18620. 19227. 19234. 20648. 21191. 21619. 21799. 21878. 21999. 22222. 22290. 22556. 22952. 23222. 24476. 24486. 26466. 27152 à 100 Thlr.

III. Prioritäts-Obligationen à $4^1/_2$ % Littr. B.

aus der 1. Verloosung (vom Jahre 1867)
No. 31 à 500 Thlr.
No. 2655. 3904. 5860 à 100 Thlr.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Insofern es dem Wunsche von Besitzern der gezogenen Prioritäts-Actien resp. Obligationen entsprechen sollte, dieselben **noch vor dem 1. Juli cr. eingelöst zu erhalten**, haben wir unsere Haupt-Casse fernerweit angewiesen, dergleichen **schon von jetzt ab, unter Abzug der vom Tage der Präsentation ab bis ult. Juni cr. laufenden Zinsen** (von resp. 4 oder $4^1/_2$ %) gegen Einlieferung der Actien resp. Obligationen nebst dazu gehörigen vollständigen Coupons zu discontiren.

Berlin, den 12. März 1868.

Die Direction.

Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiermit zur ordentlichen

General-Versammlung

auf Dienstag den 28. April 1868, Vormittags 10 Uhr, im grossen Saale des Stadt-Kasino in Basel eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom 7. bis 27. April gegen Deposition der Actien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom 7. bis 22. April

bei den Herren **Marcuard, André & Cie. in Paris,**
„ „ „ **Marcuard & Cie. in Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie. in Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ der Tit. **Aargauischen Bank in Aarau**

bezogen werden, allwo auch vom 7. April an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 23. März 1868.

Der Präsident des Verwaltungsrathes:
Bischoff.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr erfolgtem vollständigen Abschlusse der Betriebsrechnung für das Jahr 1867 haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direction, die **Dividende der Acht Million Fünf mal Hundert Tausend Thaler Stamm-Actien für das Jahr 1867** auf

$13^7/_{12}$ Procent

festgesetzt, so dass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten Zwei Procent, noch **$11^7/_{12}$ Procent, oder drei und zwanzig Thlr. 5 Sgr. Cour. auf jede Actie** nachgezahlt werden sollen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1867 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1867 hierdurch auf, in der Zeit **vom 25. März bis 30. Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 52, nach den einzelnen Kategorien (Litt. A, B und C) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift versehen, unserer Haupt-Casse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In Leipzig geschieht die Zahlung **in den Tagen vom 27. März bis 11. April einschliesslich** in der Gütercasse auf unserm dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 24. März 1868. **Der Verwaltungsrath.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Vom 1. April d. Js. ab wird der Personenverkehr bis zur Vollendung unseres im Bau begriffenen Berliner Empfangsgebäudes nach dem hiesigen Bahnhofe der Ostbahn verlegt werden. Die Annahme und Ausgabe der Eilgüter erfolgt dagegen nach wie vor auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe, sowie auch der gesammte Güterverkehr lediglich auf letzterem verbleibt. Die Pferdesendungen expedirt vom 1. April ab nicht mehr die Gepäck-Expedition, sondern die Eilgut-Expedition in unserem neuen Güterschuppen, die Anmeldung zur Verladung muss aber vom gedachten Tage ab spätestens $1^3/_4$ Stunden vor fahrplanmässiger Abfahrt der betreffenden Züge, mit denen die Beförderung überhaupt zulässig ist, erfolgen. In den Ankunfts- und Abfahrtszeiten unserer Züge von dem Bahnhofe der Königlichen Ostbahn treten vorläufig im Allgemeinen Veränderungen nicht ein, jedoch wird der Breslau-Berliner Schnellzug statt wie bisher um 5 Uhr, erst um 5^{20} Uhr früh und der Sorau-Berliner Localzug statt wie bisher um 10^{55} Uhr erst um 11^{10} Uhr Vormittags hier eintreffen.

Berlin, den 19. März 1868.

**Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

Thüringische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen unseren Bedarf an Schienenbefestigungs-Materialien, bestehend in:

729 000 Stück Haknägeln von Eisen,
202 000 „ Laschenschrauben,
74 000 „ Laschen von Stahl,
22 000 „ Unterlagsplatten von Eisen

im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Offerte auf Schienenbefestigungsmaterialien"

bis zu dem auf **Sonnabend den 4. April d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Geschäftslocale hier anberaumten Termine an uns einreichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienen Submittenten erfogen wird.

Die Lieferungsbedingungen, von welchem ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar den Offerten beigefügt sein muss, sind auf portofreie Requisition von unserem Secretariate kostenfrei zu beziehen.

Erfurt, den 18. März 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von

87 000 Stück eichenen Bahnschwellen

für die Gotha-Leinefelder Eisenbahn soll im Wege der Submission vergeben werden. Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Submission auf Schwellenlieferung für die Gotha-Leinefelder Eisenbahn"

bis zu dem auf **Sonnabend den 11. April d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem hiesigen Geschäftslocale anberaumten Termine an uns einreichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Lieferungsbedingungen, von denen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, sind auf portofreie Requisition von unserem Secretariate kostenfrei zu beziehen.

Erfurt, den 20. März 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königlich Preussische Ostbahn.

Am hiesigen Orte besteht ausser dem Postamte in der Stadt noch eine Post-Expedition in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, von welcher letzteren wir die für uns eingehenden Correspondenzen jedesmal unmittelbar nach dem Eintreffen der Züge abholen lassen.

Um daher die Beförderung dieser Correspondenzen durch den Transport nach dem Post-Amte in der Stadt und zurück zum Bahnhof nicht unnöthig zu verzögern, ersuchen wir alle mit uns in Verbindung tretenden Behörden, sowie das betheiligte Publicum, ergebenst, die an die unterzeichnete Behörde und deren Dienststellen hierselbst zu richtenden Briefe gefälligst stets mit:

„Bromberg, Bahnhof"

zu bezeichnen.

Bromberg, den 10. März 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von zehn Gepäckwagen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Gepäckwagen"

bis zu dem, am **6. April c. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird, portofrei an uns einzureichen.

Später eingehende und den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des **eisernen Hallendaches** für das neue Stationsgebäude auf dem hiesigen Niederschlesisch-Märkischen Banhofe

im Wege der Submission vergeben werden.

Die Eisenmassen zu diesem Hallendache berechnen sich auf circa 9098 Ctr. Schmiedeeisen und 400 Ctr. Gusseisen.

Der Submissions-Termin ist auf:

Montag den 30. März d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung des eisernen Hallendaches zu Berlin"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 11. März 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Die Ausführung eines Theiles der Erd- und Fels-Arbeiten und zwar: die Loose IV, V, VI, VII und VIII der II. Bau-Abtheilung der Rechtsrheinischen Eisenbahn soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Zeichnungen, Bedingungen und Massenberechnungen liegen auf unserm Central-Bau-Bureau — Trankgasse No. 21. 23 — zur Einsicht offen, auch können Abdrücke der letzteren nebst den Submissions-Formularen gegen Erstattung der Druckkosten von dort bezogen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Erdarbeiten für die Rechtsrheinische Eisenbahn"

versehen, bis zum **5. April c.** an das vorbezeichnete Central-Bureau hierselbst einreichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Köln, den 20. März 1868.

Die Direction.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Schienen und Befestigungsmitteln.

Für die im Bau begriffenen Staatseisenbahnen benöthigen wir:

300 000	Centner	Schienen,
6 000	„	(100 000 Stück) Unterlagsplatten,
13 200	„	(190 000 Stück) Laschen,
2 000	„	Laschenbolzen,
10 000	„	Hackennägel.

Von diesen Materialien ist je ein Drittel bis September 1868, März 1869 und September 1869 frei auf eine der Württembergischen Eisenbahnstationen zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen den Accordsliebhabern schriftlich mitgetheilt werden. Sie sind im Wesentlichen die gleichen, welche dem Lieferungsausschreiben vom 15. November 1866 zu Grunde lagen.

Lieferungsanerbietungen sind unter Angabe des Preises und des Ablieferungsortes schriftlich, versiegelt, mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Schienen (Schienenbefestigungsmitteln)"

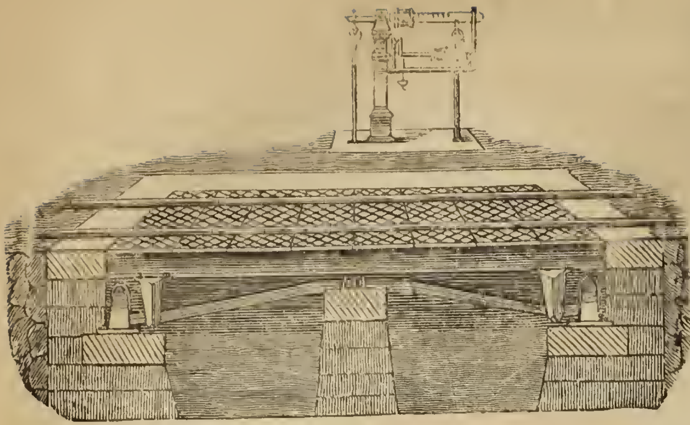
spätestens bis **16. April 1868** bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 18. März 1868.

Königl. Württembergische Eisenbahnbaucommission.

Klein.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Geschäfts-Eröffnung.

Waagen-Fabrik

und

mechanische Werkstätte

von

H. Welb,

Frankfurt am Main.

Hiermit die ergebene Anzeige, dass ich unterm Heutigen eine Fabrik

aller Arten von Waagen

von der kleinsten bis zur grössten Construction errichtet habe. Langjährige Erfahrung in diesem Fache, welche ich mir in den grössten Etablissements Frankreichs und Englands erworben habe, setzen mich in den Stand, allen Anforderungen auf das Beste entsprechen zu können und werde ich bestrebt sein, bei Anwendung der neuesten Erfindungen und elegantester und dauerhaftester Arbeit die grösstmöglichste Billigkeit zu vereinen. Bei vorkommendem Bedarf halte mich daher bestens empfohlen und zeichne hochachtungsvoll

Heinr. Welb, Feststrasse 7.

Frankfurt a. M., im März 1868.

☛ Ausführliche Preislisten nebst Zeichnungen werden auf Verlangen franco übermittelt.

Norddeutscher Lloyd.



Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Bremen	28. März.	16. April.	D. Newyork	22. April.	14. Mai.
D. Weser	4. April.	23. April.	D. Union	25. April.	21. Mai.
D. Hermann	11. April.	30. April.	D. Hansa	2. Mai.	28. April.
D. Deutschland	18. April.	7. Mai.	D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Manilla-Patent-Putz-Werg à Ctr. 5 Thlr.,
Bunt-Putzgarn à Ctr. $7\frac{1}{2}$ Thlr.,
Weiss „ à Ctr. 9 Thlr.
empfiehlt

Frankenstein i/Schles.

H. Bruck's Fabrik.

Drei 6rädrige Locomotiven mit Tender zu verkaufen.

Innen liegende Cylinder von $16\frac{1}{2}$ Zoll Durchm. und 22 Zoll Hub. 4 gekuppelte Treibräder von 5 Fuss 3 Zoll Durchm.

Société St. Leonard in Lüttich.

Für Eisenbahnen und Maschinenfabriken

sind weisse und bunte Baumwollfäden — das bewährteste Putzmaterial — zu billigsten Preisen zu beziehen von

Gebrüder Reis in Heidelberg.

Patent-Putztücher

Prima-Waare fabricirt und liefert in grossem Formate

C. Louis Klinge in Chemnitz.

E. BECKER,

Maschinenfabrik für Hebevorrichtungen

in Berlin, Chausseestrasse 101

fertigt in solider Ausführung unter Garantie sämmtliche Hebevorrichtungen für Eisenbahnen und Maschinen-Werkstätten, insbesondere Krahne, Winden, Aufzüge, Locomotiv- und Tender-Windeböcke, Schraubenflaschenzüge, die die Last in jeder Stellung festhalten für 15 bis 60 Ctr., Fuss- und Schraubenwinden. Winden mit Seitenbewegung etc.

Eine grössere Partie gebrauchter Gruben- resp. Rollbahnschienen wird zu kaufen gesucht. Angabe des Quantums, Dimensionen und billigsten Preises franco unter **N. D. 808** an **Haasenstein & Vogler** in **Frankfurt a/M.**

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Hammonia,	Mittwoch,	1. April	Morgens.	Cimbria,	Mittwoch,	29. April	Morgens.
Teutonia,	do.	8. April		Extra Bavaria,*	Sonnabend,	2. Mai	
Germania,	do.	15. April		Saxonia,	Mittwoch,	6. Mai	
Allemania,	do.	22. April					
Holsatia (im Bau).				Westphalia (im Bau).			

☛ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**. **Fracht £ 2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage für ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten 4 Sgr., Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff“

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

☛ Mit nächster Nummer beginnt das zweite Quartal, weshalb um gefl. Erneuerung des Abonnements ersucht wird.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 14.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 3. April 1868. (Schluss der Nummer: 2. April, Vormittags 11 Uhr.)

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

(Fortsetzung aus No. 13).

15. Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft

baut die Seitens Preussen's unterm 25. Juli 1866 und Seitens Gotha's unterm 6. März 1866 concessionirte $8,_{95}$ Meilen = $67,_{42}$ Kilom. lange Gotha-Leinefelder Bahn, deren Unterbau theils für ein Gleis, theils für 2 Geleise hergestellt, während das Terrain durchweg für einen zweigleisigen Unterbau erworben wird; ein Viertel des erforderlichen Terrains ist bereits erworben, bezüglich des übrigen sind die Grunderwerbsverhandlungen im Gange.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 5 361 000 Thlr., pro Meile auf 598 994 Thlr. veranschlagt. — Der Bau soll auf 1. April 1868 beginnen und am 1. Mai 1870 vollendet sein.

Die Bahn vermittelt den Verkehr zwischen den Thüringischen Landen einerseits und Bremen, Hamburg etc. andererseits.

Als Export ist zu bezeichnen: Getreide, Gemüse mit überseeischem Export (Grossen-Gottern), Felle, Leder etc. Bezüglich der Industrie: bedeutende Woll-Webereien, Kammgarnspinnereien; importirt werden: Kohlen, Holz, Colonialwaaren, die mannichfachsten Rohproducte, welche in den gewerbreichen Städten verarbeitet werden.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Gotha sind: Gotha, Langensalza $2,_{86}$ M., Grossen-Gottern $3,_{94}$ M., Mühlhausen $5,_{37}$ M., Dingelstedt $7,_{73}$ M., Leinefelde $8,_{95}$ M.

Bauschwierigkeiten: Wegen Durchschneidung des Unstrutthales und der sehr zahlreichen in dasselbe einmündenden Querthäler, sowie der Wasserscheide zwischen Elbe und Weser kommen sehr bedeutende Erd- und Felsarbeiten und zahlreiche Kunstbauten vor; ausserdem 2 Viaducte über die Unstrut von 80 Fuss Höhe.

Den Bau leitet Baumeister Witzeck; Bauunternehmer sind zur Zeit noch nicht bestellt. — Bauabtheilungen: Langensalzaer, Mühlhäuser und Dingelstedter Strecke von je ca. 3 Meilen Länge.

Indem wir bezüglich der im Bau befindlichen Dürrenberger Salinenbahn auf No. 13 S. 150 verweisen, bemerken wir noch, dass die Leipzig-Zeitzer und die Gera-Eichichter Bahn noch nicht concessionirt und auch als fest projectirt noch nicht zu betrachten sind.

16. Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft

baut die unterm 24. April 1867 concessionirte Bahn von Nordhausen nach Erfurt, $10,_{67}$ Meilen = $80,_{38}$ Kilom. lang. Der Unterbau wird für ein Geleise hergestellt, das Terrain für 2 Geleise erworben und sämmtliche Bauwerke für 2 Geleise erbaut. Das Terrain ist zu $\frac{2}{3}$ bereits erworben und wird der Grunderwerb voraussichtlich bald beendet sein.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 2 750 000 Thlr., pro Meile auf 275 000 Thlr. veranschlagt.

Die am 1. October 1867 in Angriff genommene Bahn soll bis 1. April 1869 fertig gestellt sein.

Der durchgehende Verkehr von Hamburg und Bremen nach dem Süden, d. h. nach der Bayerischen Grenze wird durch die Northeim-Nordhäuser Bahn der Nordhausen-Erfurter Bahn zugeführt, die ihn vorläufig noch bis zur Ausführung der fast schon gesicherten Verlängerung über den Thüringer Wald (Südthüringische Eisenbahnen über Ilmenau-Suhl nach der Bayerischen Grenze) der Thüringischen Eisenbahn in Erfurt zur Weiterbeförderung auf der Werrabahn übergiebt.

Die reichen Gegenden des Wipperthals mit der Stadt Sondershausen, deren industrielle Entwickelung durch die Hineinziehung ins Eisenbahnnetz zu erwarten steht, und die weiter hinausliegenden getreidereichen Gegenden des Fürstenthums Sondershausen und der Kreise Weissensee und Erfurt versprechen einen sehr bedeutenden Localverkehr an Getreide und vom Grinleite-Gebirge aus nach Erfurt an Nutz- und Brennholz. — Die Bahn berührt mehrere industrielle Etablissements, Zuckerfabriken etc.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: Nordhausen, Sondershausen 3 M., Greussen 3 M., Straussfurt $1\frac{1}{2}$ M., Gebesee (Ringleben) $1\frac{1}{2}$ M., Erfurt $2\frac{1}{2}$ M.

Technische Schwierigkeiten: Die Ueberschreitung des ohne Querthal zwischen Sondershausen und Greussen liegenden Grinleiten-Gebirges erfordert auf $\frac{3}{4}$ Meile in auf- und $\frac{3}{4}$ Meile in absteigender Strecke eine Steigung von 1 : 75 und auf dem höchsten Theile des Gebirges einen Einschnitt von ca. 32 000 Sch.°, deren Bewältigung mittels bereits im Gange befindlichen Maschinenbetriebs bewirkt wird.

Bauleitender Techniker ist der Königl. Preussische Baumeister Krohn. Die Arbeiten selbst sind in General-Entreprise an die Herren Baumeister Plessner, Schultze und Steinfeld vergeben.

17. Die Bebra-Hanauer Eisenbahn

ist Staatsbahn, $19,_{5}$ geogr. Meilen = $144,_{45}$ Kilometer lang und zweigeleisig, das erforderliche Terrain erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 11 158 000 Thaler, pro Meile auf 572 205 Thlr. veranschlagt.

Nachdem der Bau im Frühjahre 1864 begonnen, ist bereits die $7,_{6}$ Meilen lange Strecke Bebra-Fulda, sowie die $4,_{3}$ Meilen lange Strecke Hanau-Wächtersbach dem öffentlichen Verkehr übergeben, so dass nur noch die $7,_{6}$ Meilen lange Strecke Fulda-Wächtersbach im Bau befindlich ist, welche im Herbst 1868 fertig gestellt werden soll.

Die Bahn gewährt für den Verkehr zwischen dem nordöstlichen und südwestlichen Deutschland die kürzeste Linie und ist in strategischer Hinsicht von Bedeutung.

Der Localverkehr hat keine besondere Bedeutung und werden wichtige Bodenproducte nicht aufgeschlossen. Industrie besteht

nur in den von der Bahn berührten Städten Hersfeld, Fulda, Hanau und bei Wächtersbach.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: Bebra, Hersfeld $1_{,8}$ M., Fulda $5_{,8}$ M., Elm $3_{,9}$ M., Gelnhausen $5_{,1}$ M., Hanau $2_{,9}$ M., zusammen $19_{,5}$ geogr. Meilen.

Besondere technische Schwierigkeiten: Bei der Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Fulda und Main sind grosse Bauausführungen, namentlich Dammschüttungen bis zu 100 Fuss Höhe, sehr bedeutende Einschnitte und grössere Bauwerke erforderlich geworden. Durch die auf dem südlichen Abhange der Wasserscheide vorkommenden tertiären, von der Bahn durchschnittenen Ablagerungen sind die Erdarbeiten in Folge vielfach eingetretener Abrutschungen von grosser Ausdehnung ganz besonders schwierig geworden.

Den Bau leitet der Geheime Finanzrath Thomas, als Vorsitzender der Kgl. Eisenbahnbau-Commission, und Ober-Ingenieur Rudolph. Die Bahn besteht aus 12 Sectionen, wovon die zwischen Fulda und Wächtersbach noch im Bau befindlichen Sectionen im August v. J zu einer Bau-Abtheilung vereinigt wurden. Die Ausführung der Bahn wurde in kleinen Entreprisen an eine grosse Anzahl Bauunternehmer vergeben.

Die ebenfalls im Bau begriffene Zweigbahn Elm-Gemünden ist $9_{,14}$ Meilen = $68_{,37}$ Kilom. lang und erhält folgende Stationen mit deren Entfernungen ab Elm: Elm, Vollmerz $0_{,68}$ M., Sterbfritz $1_{,53}$ M., Jossa $3_{,09}$ M., Mittelsinn $4_{,49}$ M., Burgsinn $5_{,79}$ M., Rieneck $7_{,79}$ M., Gemünden $9_{,14}$ Meilen. Von Jossa bis Gemünden (welche Strecke von Bayern gebaut wird) sind die Entfernungen nur annähernd angegeben.

18. Ostpreussische Südbahn.

Dieselbe führt von Pillau nach Königsberg und von da über Rastenburg nach Lyck und wurde die Concession zum Bau und Betriebe dieser Strecken unterm 2. November 1863 ertheilt. Nachdem die Strecken Pillau-Königsberg und Königsberg-Rastenburg bereits dem Betriebe übergeben sind, befindet sich gegenwärtig nur noch die $10_{,42}$ Meilen = $78_{,47}$ Kilom. lange Strecke Rastenburg-Lyck im Bau, auf welcher die Arbeiten vorigen Sommer in Angriff genommen sind und bis Ende des laufenden Jahres vollendet sein sollen. Der Unterbau wird für 1 Geleise, Brücken jedoch zweigeleisig hergestellt, auch ist das Terrain auf der ganzen Strecke für 2 Geleise erworben.

Das Anlagecapital der ganzen Bahn ist auf 13 000 000 Thlr., pro Meile auf 430 844 Thlr. veranschlagt.

Was die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass die letztere vorläufig in Lyck endigt und dort keinen Anschluss an eine andere Bahn hat. Es ist jedoch die Fortsetzung nach Polen und Russland und der Anschluss an die Warschau-Petersburger Bahn bei Byalystock in Aussicht genommen. — Die Bahn berührt die Feste Boyen und setzt diese mit den Festungen Königsberg und Pillau in Verbindung.

Die Bahn vermittelt den Localverkehr des südöstlichen Theils der Provinz Preussen mit Königsberg, dem Hauptstapelplatze der Provinz und dem Hafen Pillau, wird auch den Verkehr aus dem angrenzenden Theile Polens heranziehen. Die hauptsächlichsten Producte sind: Getreide, Hülsenfrüchte, Oelfrüchte, Holz, Wolle, Rindvieh, Schweine.

Die wichtigsten Stationsorte der noch im Bau begriffenen Strecke (auf welcher besondere technische Schwierigkeiten nicht vorkommen) und deren Entfernungen (ab Rastenburg) sind: Lötzen $3_{,80}$ M. und Lyck $10_{,42}$ Meilen.

Bauleitender Techniker ist Ober-Ingenieur Reiche; Unternehmer: Davy & Donath, Albrecht & Lewandowsky, Ludwig & Fröhlich, Spackler & Donath, Alex & Barczewski.

1. Bauabtheilung: Rastenburg-Lötzen;
2. „ Lötzen-Widminnen;
3. „ Widminnen-Lyck.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahn-Bauten und Projecte in Sachsen.

Die Königlich Sächsische Staatsregierung hat dem Landtage eine Eisenbahnvorlage gemacht, welche sich im Wesentlichen an die früheren ständischen Anträge (vergl. Jahrg. 1864 No. 36, S. 433 d. Ztg.) anschliessend folgenden Antrag stellt, sie zu ermächtigen: „zur Erbauung und zum Betriebe 1) einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Chemnitz, welche den Orten Burgstädt und Limbach entweder unmittelbar oder durch Seitenbahnen möglichst nahe kommt; 2) einer Eisenbahn zwischen Wüstenbrand und Limbach; 3) einer Eisenbahn von Glauchau aus das Muldenthal entlang bis an die Sächsisch-Preussische Grenze unterhalb Wurzen, und 4) derjenigen Seitenbahnen, welche sich zur besseren Verbindung der unter 1 und 3 genannten Hauptbahnen mit solchen grossen Orten nothwendig machen sollten, deren unmittelbare Berührung durch dieselben unmöglich ist, denjenigen Unternehmern, welche zuerst den Besitz der erforderlichen Geldmittel nachweisen und sich den von der Regierung festzustellenden Bedingungen unterwerfen, Concession zu ertheilen, zugleich auf diese Eisenbahnen die Anwendung des Expropriationsgesetzes im Verordnungswege auszudehnen. Die Dauer dieser Ermächtigung dürfte bis zum Beginne des nächsten ordentlichen Landtags zu erstrecken sein.“

Diesem Antrage gehen ausführliche Mittheilungen über die Sächsischen Eisenbahnbauten und Projecte voraus, welchen wir Folgendes entnehmen:

1) Eisenbahn von Freiberg nach Chemnitz. Dem ständischen Antrage entsprechend ist mit dem Bau dieser Bahn, welche in Flöha sich an die Chemnitz-Annaberger anschliesst, im Jahre 1866, nach Vollendung des Baues der Voigtländischen Eisenbahn, begonnen worden. Es erlaubten jedoch die politischen Ereignisse im Jahre 1866 sowie deren Folgen im Jahre 1867 nicht, den Bau mit vollen Kräften zu betreiben, sodass diese Bahn nicht früher als in der ersten Hälfte des Jahres 1869 dem Betriebe wird übergeben werden können. Es würde indessen selbst bei einer stärkern Förderung der Erdarbeiten die Vollendung des Baues nicht viel zeitiger zu ermöglichen gewesen sein, weil die vorkommenden grossen Kunstbaue und schwierigen Felsenarbeiten keinesfalls vor dem Spätherbst 1868 hätten vollendet werden können, da bei diesen Bauen nur eine beschränkte Zahl von Arbeitern mit Nutzen beschäftigt werden konnte. Gleichzeitig mit der Hauptbahn ist der Bau der Zweigbahn nach Frankenberg und Hainichen in Angriff genommen und fortgeführt worden, die sich bei Wiesa von der Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn abzweigt.

2) Eisenbahn Leipzig-Döbeln-Dresden. Dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie ist unter Beachtung der in die ständische Schrift vom 22 August 1864 aufgenommenen Bedingungen die Concession zum Bau und Betrieb dieser Bahn ertheilt worden. Das Directorium hat den Bau thunlichst gefördert, sodass die Vollendung desselben mit Ende gegenwärtigen Jahres zu erwarten ist. (Vgl. den Baubericht in No. 11 S. 116).

3 a) Eisenbahn von Zittau nach Grossschönau. Der Bau dieser eine Meile langen Bahn ist nach der deshalb ertheilten Ermächtigung im Jahre 1866 in Angriff genommen und der Betrieb auf derselben am 2. Januar 1868 eröffnet worden. Der letztere ist mit dem der Sächsisch-Schlesischen Staatseisenbahn vereinigt.

3 b) Eisenbahn durch die südliche Lausitz. Die Vorarbeiten zu einer Eisenbahn durch die südliche Lausitz mit Anschluss entweder an die Sächsisch-Schlesische oder an die Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn sind ausgeführt worden. Was diese Eisenbahnanlagen im Allgemeinen anlangt, so ist in den Verhältnissen, welche dem letzten Landtage zu den deshalb gefassten Beschlüssen Anlass gaben, seitdem eine wesentliche Aenderung eingetreten. Die reichbevölkerten, längs der Böhmischen Grenze gelegenen Fabrikorte der Oberlausitz haben zeither ihren sehr bedeutenden Bedarf an Brennmaterial meist durch Böhmische Braunkohlen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere befriedigt und dieselben zum grössern Theil über die Sächsisch-Böhmische, Sächsisch-Schlesische und Löbau-Zittauer Eisenbahn (bis Oderwitz) bezogen. Die dringenden Vorstellungen der Industriellen jener Ortschaften, dass durch den hiernach noch nöthigen Transport der Kohlen auf der Achse von der Eisenbahnstation nach den Verbrauchsorten ihnen der Preis des Brennmaterials wesentlich vertheuert und dadurch die Möglichkeit abgeschnitten würde, mit andern günstiger gelegenen Fabrikorten zu concurriren — diese dringenden Vorstellungen waren es vorzugsweise, welche während des letzten Landtags Regierung und Kammern bewogen, das Project einer längs der Böhmischen Grenze hingehenden, an ihren Endpuncten an die Sächsisch-Schlesische und Zittau-Grossschönauer Bahn anschliessenden Eisenbahnlinie näher ins Auge zu fassen. Durch die Erbauung der Böhmischen Nordbahn, auf welcher die Böhmischen Braunkohlen auf kürzestem Wege von Tetschen aus bis in die unmittelbare Nähe der Sächsischen Grenze beim Rumburg und Warnsdorf transportirt werden können, wird nun jenem Bedürfnisse für einen grossen Theil der in Rede stehenden Ortschaften in einer weit vollständigeren Weise abgeholfen, als durch die Erbauung der in Frage stehenden Südlausitzer Bahn, die den Kohlentransport auf dem weiten Umwege über Dresden vermitteln würde, jemals erreicht werden könnte. Für alle übrigen Bedürfnisse jener Sächsischen Fabrikorte, und um sie überhaupt mit dem grossen Eisenbahnnetz in Verbindung zu setzen, würde die Herstellung einer Zweigbahn von einem geeigneten Puncte der Löbau-Zittauer Bahn aus vollständig genügen. Würde hiernach der wesentlichste Grund, der bisher für die Ausführung der Südlausitzer Bahn gesprochen hat, sich — wenigstens soweit es sich um die Ortschaften östlich der Löbau-Rumburger Chaussee handelt — erledigen, so wird man doch die bisher befolgte Idee nicht eher aufgeben und wegen der Befriedigung der unberücksichtigt bleibenden Interessen sich andern Projecten zuwenden können, als bis man durch weitere Verhandlungen mit der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung und der Direction der Böhmischen Nordbahngesellschaft sich vollständige Sicherheit darüber verschafft hat, dass durch den Bau der Böhmischen Nordbahn auch wirklich die betheiligten Sächsischen Interessen in möglichst ausgedehntem Maasse Befriedigung finden und dabei auch das Interesse des Norddeutschen Bundes bezüglich der Landesvertheidigung (Art. 4, Nr. 8 der Bundesverfassung) gehörig gewahrt wird. Auch scheint es, nach der Ansicht der Regierung, bei den diesseits betheiligten wichtigen Interessen sehr wünschenswerth, dass die Verbindungs-

bahnen zwischen dem Endpuncte der Böhmischen Nordbahn und der Löbau-Zittauer, beziehentlich der Zittau-Grossschönauer Bahn nicht von einer ausländischen, im Wesentlichen ganz andere Interessen verfolgenden Gesellschaft, sondern als Sächsische Staatsbahnen hergestellt werden. Unter diesen Umständen wird es jedenfalls nothwendig werden, mit Rücksicht auf die neue Gestaltung der Verkehrsverhältnisse, wie sie nach Eröffnung der Böhmischen Nordbahn eintreten wird, auch einen neuen Plan in Betreff der in der südlichen Lausitz zu erbauenden Eisenbahnen festzustellen und sodann auf der Basis dieses diesseitigen Planes in Verhandlungen mit der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung und der Direction der Nordbahngesellschaft einzutreten. Ueber den Bau einer der in Frage kommenden Linien auf Staatskosten kann die Entschliessung zur Zeit um so unbedenklicher ausgesetzt werden, je weniger es in diesem Augenblicke an sich räthlich erscheinen kann, kostspielige Baue, deren sofortige Ausführung nicht durch eine dringende Nothwendigkeit geboten erscheint, auf die Staatscasse zu übernehmen. Dagegen dürfte es in jeder Beziehung zweckmässig erscheinen, der Regierung hinsichtlich derjenigen Bahnen in der südlichen Lausitz, über deren Ausführung auf diesem Landtage noch eine Vereinigung zwischen Regierung und Kammern zu Stande kommt, auch die Ermächtigung zu eventueller Anwendung des Expropirationsgesetzes zu ertheilen. Mit Rücksicht auf diese Sachlage hat die Regierung auch ein Gesuch der Direction der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft um Concession zur Erbauung und zum Betriebe zweier Locomotiveisenbahnen von Rumburg zum Anschluss an die Löbau-Zittauer Bahn bei Grossschweidnitz sowie von Warnsdorf nach Grossschönau zur Zeit abgelehnt, wird auch auf weitere Verhandlungen über diese beiden Eisenbahnanschlüsse nicht eher eingehen, als bis ihr die bezüglichen Beschlüsse beider Kammern deshalb vorliegen.

4) Eisenbahnprojecte Chemnitz-Leipzig und Glauchau-Wurzen-Wittenberg. Die technischen Vorarbeiten für die verschiedenen zwischen Chemnitz und Leipzig möglichen Linien sind im Laufe des Jahres 1867 vorgenommen worden. In dem darüber dem Entwurf beigefügten Gutachten ist die Erörterung der Linien von Glauchau ab in der Richtung nach Grimma ausgeblieben, und es dürfte nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen kaum möglich sein, einen Unternehmer zu finden, welcher sich neben dem Baue der Chemnitz-Leipziger Bahn zugleich auch zum Baue der Glauchauer Linie in der Ausdehnung bis Wurzen versteht. Es scheint der Regierung deshalb rathsam, beide Projecte für die Zukunft getrennt zu behandeln. Wendet man sich nun zur Erwägung der Frage, welche von den verschiedenen, theils bereits vermessenen, theils von den Betheiligten mehr oder minder empfohlenen Linien in jenem Landestheile am meisten zur Ausführung sich eignet, so wird es zunächst darauf ankommen, welchen Zweck man bei dem ganzen Unternehmen an die Spitze stellt: ob es zunächst darauf ankommt, eine neue, möglichst kurze Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz herzustellen, oder ob die nächste Aufgabe darin besteht, den verschiedenen in dortiger Gegend gelegenen Fabrikorten eine möglichst bequeme und vortheilhafte Verbindung mit dem Eisenbahnnetze des Landes zu verschaffen und den vorhandenen verschiedenen Naturproducten einen weitern Vertrieb zu ermöglichen. Für die Herstellung einer neuen directen Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz kann die Regierung nach allen Erfahrungen, die in dieser Beziehung bis jetzt vorliegen, ein so dringendes Bedürfniss nicht anerkennen, dass ein Bau auf Staatskosten dadurch gerechtfertigt werden könnte; eher würde letzteres hinsichtlich der Verbindung der in dortiger Gegend gelegenen Fabrikorte mit dem allgemeinen Eisenbahnnetze angenommen werden können, wenn überhaupt die finanziellen Verhältnisse von der Art wären, dass ein Eisenbahnbau auf Staatskosten in dieser Finanzperiode anders als aus ganz dringenden Gründen empfohlen werden könnte. Anders liegen die Verhältnisse, wenn es sich um einen Bau aus Privatmitteln ohne Beihülfe der Staatscasse handelt. Findet sich eine Gesellschaft oder ein einzelner Unternehmer, der in einer der angedeuteten Richtungen ein Project vorlegt und eine Bahn zu bauen unternimmt, so wird ihm, dafern er die erforderlichen Geldmittel nachweist und den ihm sonst zu stellenden Bedingungen sich unterwirft, die erbetene Concession nach Ansicht der Regierung nicht zu versagen sein. Zu diesem Zwecke liegen der Regierung zur Zeit mehrere Gesuche vor, von denen das der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, wenigstens insoweit es sich nur um die Verbindung von Chemnitz mit Leipzig handelt, um deswillen am wenigsten sich empfehlen dürfte, weil durch die von ihr beantragte Bahn wieder nur eine indirecte Verbindung beider Städte erreicht werden, diese aber in Vergleich zu den bereits bestehenden Verbindungen über Altenburg oder Döbeln keine wesentliche Verbesserung darbieten würde.

Unabhängig von denjenigen Projecten, die eine directe Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig sowie eine Berührung der dazwischenliegenden Städte beabsichtigen, muss die sogenannte Muldenbahn behandelt werden, die von Glauchau ab im Muldenthale über Waldenburg, Penig etc. bis Grimma, Wurzen und von da weiter in das Preussische fortgeführt werden soll. So erhebliche Bedenken sich auch gegen die Rentabilität einer solchen Bahn erheben lassen, so wenig sind die Vortheile zu bezweifeln, die für die davon berührten Städte und Gegenden durch dieselbe herbeigeführt werden müssten. Die Regierung ist daher der Ansicht, dass auch für dieses Project, wenn sich ein Unternehmer dazu findet, der die erforderlichen Mittel nachweisst, die Concession unter den gewöhnlichen Bedingungen nicht zu versagen sei.

Noch wird des Antrags vom 22. August 1864 gedacht, über den Bau der Strecke von Würschnitz nach Stollberg Vorschläge zu machen. Inmittels haben sich, wie das Decret sagt, Comités gebildet für Eisenbahnen a) von Chemnitz nach Stollberg, nach Befinden mit dem Anschlusse an die Chemnitz-Würschnitzer Bahn bei Lugau, b) von Chemnitz über Stollberg nach Zwönitz und Aue, c) von Chemnitz im Thale des Zwönitzbachs nach Zwönitz, und d) von Chemnitz über vorgenannte Orte nach Adorf oder Falkenstein an die Voigtländische Staatseisenbahn. Die technischen Gutachten über diese Projecte sind in einer besondern Beilage zusammengestellt. Der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft ist bereits die Concession zur Fortsetzung ihrer Bahn bis Stollberg für den Fall in Aussicht gestellt, dass sie sich zu diesem Baue entschliessen sollte, was bis jetzt noch nicht geschehen. Zu einem Staatsbaue eignet sich diese kurze Strecke nicht, da der Betrieb auf derselben nur in Verbindung mit dem Betriebe auf der Chemnitz-Würschnitzer Bahn geführt werden kann, letzterer aber von der Staatseisenbahnverwaltung nur auf Zeit übernommen worden ist. Es dürfte daher, wenn die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft sich nicht etwa in Hinblick auf die ihr durch das unter a erwähnte Project drohende Concurrenz zum Baue noch entschliessen sollte, einem andern Unternehmer überlassen werden können, die kurze Bahnstrecke herzustellen, wobei hinsichtlich des Betriebs auf so lange, als der Betrieb der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn in den Händen des Staats ist, die thunlichsten Erleichterungen in Aussicht gestellt werden können. Was die übrigen Projecte anlangt, so lässt sich nach dem, was im technischen Gutachten darüber ausgeführt ist, kaum erwarten, dass sich Unternehmer für dieselben finden. Es kann aber auch ein Bau derselben auf Staatskosten, für jetzt wenigstens, nicht in Frage kommen, doch wird für den immerhin möglichen Fall, dass sich Unternehmer finden sollten, sich eine Ermächtigung zu Ertheilung des Expropriationsbefugnisses für die Linien a, b, c und d, hinsichtlich der letztern jedoch unter Beschränkung ihrer Ausdehnung bis in die Gegend von Rautenkranz, empfehlen. In letzterer Beschränkung würde nämlich diese Bahn auch für den Absatz der bedeutenden Staatsforsten dortiger Gegend von grossem Werthe sein, während eine weitere Ausdehnung bis Adorf oder Falkenstein zur Zeit durch kein wirkliches Bedürfniss geboten scheint.

5) Eisenbahn Borna-Kieritzsch. Auch bei dieser zur Ausführung gekommenen und seit Jahresfrist im Betriebe befindlichen Eisenbahn ist von der Staatseisenbahnverwaltung der Betrieb und die Unterhaltung der Bahn gegen Ueberlassung von 50 Proc. der Bruttoeinnahme übernommen worden. Die erforderlichen Transportmittel werden aus dem Betriebsmittelpark der westlichen Staatseisenbahnen ohne besondere Vergütung gestellt, wodurch dem Unternehmen die befürworteten Unterstützungen reichlich zutheil geworden sind.

Das Königl. Decret wendet sich hierauf in Kürze zu folgenden 14 Eisenbahnprojecten, die in neuerer Zeit angeregt worden sind:

1) Die Radeberg-Camenzer Eisenbahn. Nachdem der Regierung in der ständischen Schrift vom 16. Februar 1867 die Ermächtigung ertheilt worden war, für diese Bahn mit ihrer Fortführung bis zur Sächsisch-Preussischen Landesgrenze als Privatunternehmen Concession zu ertheilen, haben mit der Kgl. Preuss. Regierung über deren Fortführung im Preussischen zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Bahn Verhandlungen stattgefunden. Im Verlaufe dieser letzteren verständigten sich beide Regierungen über die Concessionirung einer Bahn, welche bei Cottbus oder Spremberg von der Berlin-Görlitzer Bahn abzweigen und über Camenz und Pulsnitz nach Radeberg oder einem anderen geeigneten Punct der Sächsisch-Schlesischen Staatseisenbahn gehen soll. Die Königl. Preuss. Regierung, welche sich zunächst die Präsentation eines Unternehmens vorbehielt, hat darauf mit der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme dieses Baues verhandelt. Die letztere hat sich jedoch zu diesem Unternehmen nur in einer anderen als der vereinbarten Richtung bereit erklärt, nämlich von Vetschau aus in möglichst gerader Linie direct nach Dresden. Dieses Project würde aber die betheiligten Sächsischen Interessen gänzlich beiseitesetzen und für Sachsen von ganz geringem Werthe sein, wohl aber den wesentlichen Nachtheil mit sich führen, dass dann die Hoffnung einer Eisenbahn über Camenz nach Pulsnitz aufgegeben, oder wenigstens deren Ausführung auf lange Zeit verschoben werden müsste. Die Regierung hat daher die Genehmigung dieser Linie abgelehnt. Seit Abgabe dieser Erklärung, Anfang December v. J., ist keine weitere Mittheilung erfolgt.

2) Eisenbahn von Annaberg bis an die Sächsisch-Böhmische Grenze bei Weipert. Das Comité, welches sich zur Ausführung dieser Bahn in Annaberg gebildet hat, hat zwar gegen Ende des vorigen Jahres angezeigt, dass die Concessionsertheilung innerhalb Böhmens Seitens der Kaiserl. Oesterr. Regierung des ehesten zu erwarten sei, und dabei bereits Anfragen über Anschluss und Betriebseinrichtungen in Annaberg gestellt, zur Zeit jedoch die Concessionsertheilung der gedachten Regierung noch nicht nachgewiesen. Sollte dies noch geschehen, so wird vor Ertheilung der diesseitigen Concession wegen etwaiger strategischer Rücksichten, die beim Grenzüber-

gange zu nehmen sind, mit der Bundesverwaltung noch eine Vernehmung nothwendig und sodann mit der Kaiserl. Oesterr. Regierung ein Vertrag abzuschliessen sein.

3) Eisenbahn von Cottbus nach Grossenhain. Nachdem im Jahre 1856 dem Directorium der Grossenhainer Zweigbahn-Gesellschaft die Veranstaltung der Vorarbeiten für die in Sachsen gelegene Strecke dieser Bahn gestattet worden war, hat das inmittels gebildete besondere Comité für dieselbe ganz neuerdings unter Ueberreichung der Risse und Anschläge und mit der Erklärung, dass die Geldmittel für das Unternehmen gesichert seien, gebeten, eine eventuelle Concessionsertheilung in Erwägung zu ziehen. Sachsen hat an sich an dieser Bahn kein wesentliches Interesse. Es wird dabei aber insbesondere Fürsorge zu treffen sein, dass durch dieses Project die Ausführung der Camenz-Radeberger Bahn nicht gefährdet werde und aus diesem Grunde die Concessionsertheilung bis zur Sicherstellung der letzteren auszusetzen sein. Inmittels bedarf es aber vorerst darüber Gewissheit, ob die Kgl. Preuss. Regierung die Concession ertheilen wird.*

4) Eisenbahn von Frauenstein zum Anschluss an die Tharandt-Freiberger Staatseisenbahn bei Klingenberg-Colmnitz. Diese Bahn soll bei Dux in Böhmen beginnen und in oben angedeuteter Richtung nach Sachsen gehen. Das Project ist zunächst von den Braunkohlenwerksbesitzern in der Gegend von Dux ausgegangen; für die Sächsische Strecke hat sich ein Comité mit ihnen geeinigt, welches um Concessionsertheilung und Staatsunterstützung gebeten hat. Auf letztere kann eine Aussicht nicht eröffnet werden, im Uebrigen liegt die Sache noch so, dass weitere Entschliessung über etwaige Concessionsertheilung zur Zeit ausgesetzt bleiben kann.

5) Eisenbahn von Hainichen nach Rosswein. Für Herstellung dieser Bahn zur Verbindung der Wiesa-Hainicher Staatsbahn mit der Borsdorf-Meissner Bahn haben sich die Stadtgemeinden zu Frankenberg, Hainichen und Rosswein mit dem Gesuche verwendet, dass, wenn der Bau nicht auf Staatskosten auszuführen, dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn hierzu auf sein Ansuchen Concession ertheilt werden möge. Ein solches Gesuch liegt noch nicht vor; sollte es angebracht werden, so würde die Concessionsertheilung unbedenklich fallen und daher die Ermächtigung zur Ertheilung der Expropriation eventuell auch auf diese Bahn zu erstrecken sein. Dagegen kann der Bau auf Staatskosten nicht in Frage kommen.

6) Eisenbahn zwischen Oelsnitz und Plauen.

7) Eisenbahn von Mehltheuer nach Triptis, zum Anschlusse an die in Aussicht stehende Gera-Saalfelder Bahn.

Für den Bau dieser beiden Bahnen auf Staatskosten haben sich Stadtrath und Stadtverordnete in Plauen sowie ein besonderes Comité daselbst wiederholt verwendet, eventuell aber wenigstens um Gestattung des Baues gebeten. Die Bahn unter No. 6 zwischen Oelsnitz und Plauen würde nach Lage der Verhältnisse nicht anders als auf Staatskosten gebaut und betrieben werden können. Hiervon ist aber unter den jetzigen Verhältnissen, zur Zeit wenigstens, jedeufalls abzusehen, ohne dass damit ein späteres Zurückkommen auf diese Idee ausgeschlossen werden soll. Was dagegen die Linie unter No. 7 anlangt, so würde bei dieser, zum bei weitem grössten Theile dem Auslande angehörigen Linie, ein Bau auf Staatskosten in keiner Weise gerechtfertigt sein. Aber auch wenn es sich um die Concessionirung eines Privatunternehmens handeln sollte und ein darauf gerichtetes bestimmtes Gesuch vorläge, so würde vorerst sorgfältig zu erwägen sein, ob eine solche Bahn überhaupt den Sächsischen Interessen entsprechen möchte. Zur Zeit lässt sich die künftige Gestaltung des Eisenbahnnetzes in jenen Gegenden noch zu wenig übersehen, als dass eine bestimmte Entschliessung deshalb möglich wäre. Aehnliche Rücksichten treten bei dem Projecte einer

8) Eisenbahn von Schönberg an der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn über Mühltroff nach Schleiz ein, welches ganz neuerdings von aussen her angeregt ist.

9) Eisenbahn von Zittau über Friedland nach Liegnitz. In neuester Zeit hat ein Comité, welches sich in Zittau für dieses Unternehmen gebildet, unter Beifügung specieller Risse und Anschläge, um Uebernahme des Baues durch den Staat, oder, dafern selbige bedenklich fallen sollte, um Mittheilung der Concessionsbedingungen nachgesucht. Die Uebernahme des Baues dieser Bahn auf Staatskosten kann nicht in Frage kommen. Es wird aber auch zur Zeit über die einem etwaigen künftigen Unternehmer zu stellenden Concessionsbedingungen keine Entschliessung gefasst werden können, da derselben, abgesehen von der Frage, ob das Zustandekommen der fraglichen Bahn überhaupt den Sächsischen Interessen entspricht, zunächst eine Vereinbarung mit den betheiligten anderen Regierungen vorausgehen müsste.

10) Eisenbahnen a) von Aue nach Eibenstock, Schönheide, Schöneck, Adorf; b) von Schneeberg über Schönheide nach Schöneck. Die erstere Linie fällt mit in das Project unter 4 und ist dort darüber das Erforderliche erwähnt. Die Linie unter b ist von dem Stadtrath zu Schneeberg beantragt, aber jedenfalls der unter a erwähnten Linie, selbst nur bei Anlegung einer Zweigbahn von Aue nach Schöneck, wegen der grossen technischen Schwierigkeiten der Ausführung nachzusetzen.

11) Eisenbahnen a) im Flöhathal, Chemnitz über Flöha, Lengenfeld und Olbernhau; b) Scharfenstein-Marienberg-Zöblitz-Olbernhau; c) Flöha-Olbernhau-Kalich-Commotau. Für die Linien b und c bestehen Comités in Olbernhau und Marienberg; die Bahn c würde mit der oben unter 2 aufgeführten Annaberg-Weipert-Commotauer Bahn concurriren; die Vorarbeiten sind gestattet, ein weiterer Antrag ist zur Zeit nicht eingegangen. Die Uebernahme des Baues auf Staatskosten hat nicht in Aussicht gestellt werden können.

12) Eisenbahn von Dresden (unter Benutzung der Albertsbahn bis Deuben) nach Dippoldiswalde und Schmiedeberg. Eine gedruckte Petition, die auch der Regierung zugegangen und worin um Ausführung des Baues in nächster Finanzperiode auf Staatskosten nachgesucht wird, liegt der Ständeversammlung vor. Es ist auch hier wiederum auf die Unthunlichkeit der Uebernahme des Baues auf Staatskosten hinzuweisen.

13) Zweigbahn von Mügeln nach Oschatz. Ein Comité, welches sich in Mügeln gebildet, hat im Jahre 1867 die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten erhalten und neuerlich um Ertheilung der Concession und des Expropriationsbefugnisses zum Bau einer eingeleisigen Zweigbahn gebeten.

14) Eisenbahn von Budissin nach Hansdorf an der Niederschlesischen Bahn und von Löbau aus zur Verbindung mit der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Für diese Bahnen sind die Vorarbeiten unterm 16. Mai 1867 genehmigt worden. Seitdem ist deshalb nichts weiter an die Regierung gelangt.

* Wir verweisen auf die Mittheilungen an die Actionäre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in der am 26. v. M. abgehaltenen Generalversammlung in No. 13 S. 149 u. 151 unserer Zeitung, wonach die definitive Concessionsertheilung Seitens Preussens in nahe Aussicht gerückt erscheint. Vgl. auch die Notiz S. 163 dieser Nummer. Die Redaction.

Bei Schluss der Nummer erhalten wir noch eine Mittheilung aus Dresden, wonach am 31. März der Finanz-Ausschuss der II. Kammer den Bau mehrerer der proponirten Linien als Staatseisenbahnen befürwortet und zwar der Linien Chemnitz-Leipzig über Burgstädt und Dorna, Radeberg-Kamenz, die Fortsetzung der Zittau-Grossschönauer Bahn nach Böhmen, und Chemnitz-Aue, was eine Anleihe von 20 Millionen Thalern nöthig machen würde.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung und Staatsverträge.

Preussen. Der „Staats-Anzeiger" publicirt

1) das (im Entwurf in No. 50 S. 694 vor. Jahrg. bereits mitgetheilte) Gesetz vom 11. März d. J., betreffend die Erweiterung der Zinsgarantie des Staats für das Anlage-Capital einer durch die Rheinische Bahn auszuführenden Bahn von Trier durch die Eifel nach Call. Dem zwischen der Staatsregierung und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 12./14. November 1867 abgeschlossenen Vertrage entnehmen wir Folgendes: Der § 7 des Vertrages vom 10. April 1866 wird dahin abgeändert, dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit der Staats-Regierung die für den Bau der Call-Trierer Bahn creirten Actien Litt. B. auch unter dem Pari-Course emittiren wird, sofern die Lage des Geldmarktes dieses geboten erscheinen lassen sollte. Dem im § 10 des Vertrages vom 10. April 1866 auf 11 Millionen Thlr. festgesetzten Baucapitale wachsen diejenigen Ausgaben für den Grunderwerb zu, welche nicht durch die Leistungen der Interessenten, Gemeinden und Kreise resp. nicht durch den von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommenen Zuschuss von 74 127 Thlr. 15 Sgr. gedeckt werden (§ 1 dieses Vertrages), in gleicher Weise der Betrag der Coursverluste, welche bei der Ausgabe der Actien Litt. B. sich ergeben werden. Soweit durch diese Mehr-Ausgaben für den Grunderwerb und die Coursverluste eine Ueberschreitung des ursprünglich in Aussicht genommenen Anlagecapitals von 11 Millionen Thlr. herbeigeführt wird, soll dieser Mehrbedarf in gleicher Weise wie das ursprüngliche Anlagecapital von 11 Millionen Thaler durch vom Staate garantirte Actien Litt. B beschafft werden.

2) die Bestätigungs-Urkunde vom 23. März 1868, betreffend einen von Seiten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Behufs Uebernahme des Baues und Betriebes der vorstehend unter 1 gedachten Eisenbahn von Trier nach Call mit Rücksicht auf den obengedachten Vertrag vom 12./14. November 1867 beschlossenen Nachtrag zu den Statuten der genannten Eisenbahn-Gesellschaft, dessen wesentlichsten Inhalt wir bereits im Jahrg. 1867, No. 50 S. 694 mitgetheilt haben.

3) das (in No. 5 S. 52 bereits wörtlich mitgetheilte) Gesetz vom

11. März d. J., betreffend die Bewilligung einer bedingten Zinsgarantie für das Anlagecapital einer Eisenbahn von Posen nach Thorn und Bromberg, sowie den zwischen der Regierung und der Oberschlesischen Eisenbahn am 30. November 1867 abgeschlossenen Vertrag über die Erbauung und den künftigen Betrieb dieser Bahn, aus welchem letzteren wir Folgendes mittheilen:

Mit dem Bau der Bahn, zu welcher der erforderliche Grund und Boden von den betheiligten Corporationen unentgeltlich überwiesen werden soll, ist sogleich nach Genehmigung und Feststellung der Projecte und Anschläge durch die Kgl. Staatsregierung zu beginnen und die Bahn in vier Jahren nach Ertheilung der landesherrlichen Concession betriebsfähig herzustellen und dem Betrieb zu übergeben. Das Baucapital ist (einschliesslich der Betriebsmittel, der Zinsen während der Bauzeit und der etwaigen Coursverluste) auf 13 Millionen Thaler angenommen und wird durch Ausgabe von $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft beschafft. Weiter bestimmt der Vertrag wörtlich, und zwar:

Sobald die Baurechnung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn abgeschlossen ist, wird das Capital, welches sich a) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör, b) für die Anschaffung der Transportmittel, c) für die Bestreitung der Generalkosten, welche, soweit sie sich nicht abgesondert verrechnen und direct aus dem Baufonds verausgaben lassen, mit $^1/_2$ Proc. der Ausgaben zu a und b der Oberschlessischen Eisenbahn-Gesellschaft zu vergüten sind, d) für den Coursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen, e) für die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen während der Bauzeit, das heisst bis zu dem auf die Betriebs-Eröffnung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn folgenden 1. Januar als nothwendig ergeben hat, unter Zuziehung eines Commissarius des Königl. Ministeriums für Handel etc. definitiv festgestellt.

§ 7. Der Reinertrag der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn wird dergestalt berechnet, dass von der gesammten Jahres-Einnahme derselben a) die verausgahten Verwaltungs-, Transport- und Unterhaltungs-Kosten nach Maassgabe der Bestimmungen des § 8 dieses Vertrages, b) die zu dem Reserve- und dem Erneuerungs-Fonds fliessenden Beträge (§ 9 dieses Vertrages) abgezogen werden.

§ 8. Zur Vereinfachung der Betriebsrechnung wird festgestellt, dass die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn an sämmtlichen Betriebs-Ausgaben des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens — das heisst an den Kosten der allgemeinen Verwaltung, der Bahnverwaltung und der Transport-Verwaltung — in derselben Weise participirt, wie dies bezüglich der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn im Verhältniss zu der Oberschlesischen Eisenbahn festgestellt ist. Die in diesem Verhältniss festgestellten Grundsätze über die Vergütung für die wechselseitige Benutzung der Transportmittel gelten auch für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn in ihrem Verhältniss zu der Oberschlesischen Eisenbahn.

§ 9. Ein Reserve- und ein Erneuerungs-Fonds der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn sind zu bilden. Für die Rücklagen in dieselben sind die für den Reserve- und den Erneuerungs-Fonds des übrigen Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens geltenden Bestimmungen maassgebend.

§ 10. Für den Fall, dass der Reinertrag der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn nicht hinreichen sollte, um das Anlage-Capital mit $4^1/_2$ vom Hundert zu verzinsen, leistet zunächst und vor dem Staate die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft einen Zuschuss von $^1/_2$ Procent. Wird auch hierdurch die Verzinsung mit $4^1/_2$% nicht vollständig erreicht, so ist der Staat verpflichtet, den hierzu erforderlichen Zuschuss für das aufgewendete Anlage-Capital bis zu dem Maximal-Betrage von 13 Millionen Thalern aus dem ihm nach § 9 des zweiten Nachtrages zum Statut der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zustehenden dritten Theile von dem Ueberschusse über 5% des Actien-Capitals (der sogenannten Super-Dividende) und aus dem ihm nach demselben Paragraphen rücksichtlich seines Antheiles an den Stamm-Actien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zustehenden Gewinne über $3^1/_2$% dieser Actien (der eigentlichen Dividende), eventuell aus dem Garantiefonds (§ 11 dieses Vertrages) zu leisten, soweit diese Beträge reichen und nicht durch die Zinsgarantie, welche für das Anlage-Capital der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn in den Gesetzen vom 20. Februar 1854 (Gesetz-Sammlung S. 94) und vom 13. Mai 1857 (Gesetz-S. S. 437) bewilligt worden ist und der in diesem Vertrage verabredeten Zinsgarantie vorgeht, in Anspruch genommen werden. Die Zinsgarantie des Staates hört auf, sobald die Bahnstrecke der projectirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschluss an die Ostpreussische Südbahn 10 Jahre hindurch im Betrieb gewesen sein wird. Nach Beendigung dieser Zinsgarantie liegt die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen mit $4^1/_2$% selbstverständlich der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft allein ob.

§ 11. Zur Sicherung für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ist der Staat verpflichtet, den in Gemässheit des § 9 des unter dem 20. August 1853 Allerh. bestätigten Vertrages vom 28. Juli dess. Jahres, der Gesetze vom 20. Februar 1854 und 13. Mai 1857, und des unter dem 27. December 1858 Allerh. bestätigten dreizehnten Nachtrages zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, bis zur Höhe von 1 400 000 Thlrn. angesammelten, resp. anzusammelnden Garantie-Fonds nach Vorschrift der allegirten Bestimmungen auf die Dauer der im § 10 dieses Vertrages übernommenen Garantie zu erhalten.

§ 12. Zur Amortisation des Anlage-Capitals werden jährlich verwendet: a) der Reinertrag (§ 7) über $4^1/_2$% des Anlage-Capitals bis zur Höhe von $^1/_2$% des letzteren, b) die Zinsen der amortisirten Prioritäts-Obligationen.

§ 14. Die Bestimmungen der Allerh. Concessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 24. März und 2. August 1841, des unter dem 26. Februar 1842 Allerh. bestätigten Statuts der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, des unter dem 11. August 1843 Allerh. bestätigten zweiten Nachtrages, sowie aller übrigen Nachträge zu diesem Statute, ingleichen des durch den Allerh. Erlass vom 13. October 1856 genehmigten Vertrages zwischen der Staatsregierung und der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 17. September 1856 gelten auch für das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn.

4) das Gesetz vom 2. März 1868, betreffend die Gewährung einer Staats-Unterstützung an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Leinefelde nach Gotha. Der einzige Paragraph dieses Gesetzes lautet:

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird ermächtigt, der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Ausgleichung der bei Begebung ihrer Stamm-Actien Litt. B über den Betrag von 435 000 Thalern hinaus sich ergebenden Ausfälle aus den Beständen des Dispositons-Fonds der Eisenbahn-Verwaltung eine Beihülfe bis zum Betrage von 132 000 Thalern zu gewähren.

⊙ Schweinfurt - Meiningen. (Staatsvertrag.) Die Verhandlungen zwischen Bayern und Meiningen wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Schweinfurt-Oerlenbach-Meiningen haben zum Abschluss eines Staatsvertrages geführt, welcher am 21. März zwischen dem Bayerischen Commissär und dem Herzogl. Meiningen'schen Bevollmächtigten zu München unterzeichnet worden ist. Die im Gesetze vom 28. April 1867 — den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Kissingen betreffend — enthaltene Clausel, nach welcher der Bau dieser Bahn erst zu beginnen hat, wenn deren Anschluss in der Richtung nach Meiningen gesichert ist, hat ihre Lösung gefunden. Die nöthigen Grunderwerbungen für die Schweinfurt-Kissinger Bahn werden nun beschleunigt werden, um mit dem eigentlichen Bahnbau in Kürze beginnen zu können. — Für die beiderseitigen Ratificationen ist in dem Staatsvertrage eine sechswöchentliche Frist festgesetzt. —

Projecte.

* Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Für die Erbauung einer Eisenbahn von Cottbus auf Grossenhain, deren Betrieb eventuell von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie übernommen werden soll, ist nach den technischen Voranschlägen ein Baucapital von 1 500 000 Thlr. erforderlich. Dasselbe soll durch 5000 Stammactien zu je 100 Thlrn. und 5000 Prioritäts-Stammactien zu je 200 Thlrn. aufgebracht werden. Nach Beginn des Betriebes erhalten die Prioritäts-Stammactien von dem jährlichen Reinertrage vorweg 5% und nachdem von dem übrigen Theil des Reinertrags auch die Stammactien mit 5% verzinst worden sind, wird der weitere Ueberschuss als Superdividende gleichmässig auf Stamm- und Prioritäts-Stammactien vertheilt. Nachdem 360 000 Thlr. in Stammactien Seitens der Interessenten gezeichnet worden sind, und die übrigen 140 000 Thlr. in Stammactien, sowie 360 000 Thlr. in Prioritäts-Stammactien nach dem Beschlusse der Generalversammlung der Actionäre von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie übernommen werden, sind noch 3200 Stück dieser Prioritäts-Stammactien zum Gesammtbetrage voe 640 000 Thlrn. zu zeichnen, welche zum Course von 95% unterm 29. März vom Comité zur Zeichnung aufgelegt worden sind. Bei der Zeichnung sollen 10% des gezeichneten Nominalbetrags oder 20 Thlr. pro Actie eingezahlt werden, welche Beträge von erlangter Concession an bis zum Schlusse der Bauzeit mit 5% verzinst werden sollen. Zeichnungen werden entgegengenommen ausser in Grossenhain auf dem Büreau des Bahnhofs, in Ortrand, Ruhland, Senftenberg, Drebkau, Cottbus bei den betreffenden Kämmerei-Cassen, am 8. April bei der Hauptcasse der Leipzig - Dresdner Eisenbahn - Compagnie in Leipzig.

Eisenbahn - Betrieb.

+ Homburger Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867 und Generalversammlung.) Der Personenverkehr ist zwar im Vergleich zu 1866 erheblich gestiegen, hat jedoch die Höhe des bisher günstigsten Jahres 1865 nicht ganz erreicht. Befördert wurden 577 265 Personen (gegen 1866 71 178 oder über 14% mehr, gegen 1865 aber 22 204 Personen oder $3{,}_7$% weniger) und 353 610 Ctr. Güter incl. 23 248 Ctr. für eigene Regie (gegen 1866 5461 Ctr. oder $1^1/_2$% mehr, gegen 1865 aber 42 350 Ctr. oder fast 11% weniger). Eingenommen wurden im Personenverkehr $229\,957{,}_6$ fl. (gegen 1866 39 610 fl. oder $20{,}_8$% mehr), im Güterverkehr $20\,260{,}_4$ fl. (gegen 1866 934 fl. oder $4^1/_2$% weniger), ausserdem $4684{,}_2$ fl., zusammen 254 902 fl. (gegen 1866 37 369 fl. oder 13% mehr, gegen 1865 aber $8403^1/_2$ fl. oder $3{,}_2$% weniger). Auf den directen Verkehr kamen fast 3% aller Personen und $12{,}_7$% aller Güter, ferner über 7% der Personeneinnahme, über 10% der Einnahme für Güter, $7{,}_4$% der ganzen Transporteinnahme. — Nach Abzug der Betriebsausgaben im Betrag von $105\,447{,}_6$ fl. oder $41{,}_4$% der Einnahme blieb ein Reinertrag von $149\,454{,}_6$ fl. oder $5{,}_4$% der Anlagekosten im Betrag von 2 766 000 fl., wovon $64\,919^3/_4$ fl. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen verwandt wurden. Die vertheilte Dividende beträgt diesmal 64 000 fl. oder 8% (gegen 9% im Jahre 1865 und $5^1/_2$% im Jahre 1666). Ausserdem wurden 6500 fl. dem Reservefonds überwiesen, 500 fl. dem Pensionsfonds, $5026{,}_7$ fl. als Tantième verwandt, 4000 fl. für im Jahre 1866 angeschaffte Waggons bezahlt, $5432{,}_7$ fl. auf nächste Rechnung übertragen. — Der Reservefonds erreicht mit jenem Zuschuss und 14 000 fl. als Rest der Prioritätsanleihe vom 1. Januar 1861 einen Betrag von 50 304 fl. — Die Betriebsmittel

bestehen in 4 Locomotiven, 34 Personenwagen mit 1196 Plätzen und 24 Güter- und Gepäckwagen mit 4160 Ctr. Ladungsfähigkeit.

* **Neisse-Brieger Eisenbahn.** Die Zusatzbestimmung zu § 22 Nr. 2 Abschnitt B des Betriebs-Reglements vom 1. October 1865 erhält vom 1. April d. J. ab die nachfolgende veränderte Fassung:

„Der Tarif bezeichnet diejenigen Güter, deren Transport die Eisenbahn-Verwaltung bei Anwendung einer ermässigten Tarifclasse in unbedeckten Wagen zu bewirken befugt ist und giebt der Absender sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in bedeckt gebauten oder mit Decklaken versehenen Wagen verlangt. In diesem Falle sind die in dem Tarife näher festgestellten Zuschlaggebühren in Ansatz zu bringen."

Im Anschluss hieran tritt vom gedachten Tage ab, statt der Bestimmung sub V No. 22 Alinea 1 des Tarifs die nachstehende in Kraft:

„Die Verwaltung ist befugt, die Güter der ermässigten Classen und Ausnahmetarife in unbedeckten Wagen zu befördern. Wird die Beförderung dieser Güter in bedeckt gebauten oder mit Decklaken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt (cfr. Abschnitt B § 22 No. 2 des Betriebsreglements), so kommt für den Transport in verlangten bedeckt gebauten Wagen ein Zuschlag von 33⅓ Procent der tarifmässigen Fracht zum Ansatz und wird für jedes verlangte Deklaken eine Miethe von 15 Sgr. auf jede angefangenen 25 Meilen der Beförderungsstrecke berechnet."

Die Bestimmung des Alinea 2 a. a. O. des Tarifs wegen Verwendung eigener Decken bleibt unverändert bestehen, ebenso wird Seitens der Eisenbahnverwaltung die Beförderung der eines Schutzes gegen die Witterung bedürfenden Güter in bedecktem Zustande auch in Zukunft ohne Frachterhöhung oder Miethsgebühr erfolgen, so lange als entsprechende Betriebsmittel zur Genüge disponibel sind.

* **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Für den Transport der Zucht- und Fettvieh-Sendungen, welche für die von dem landwirthschaftlichen Verein zu Frankfurt a. M. und der Süddeutschen Ackerbaugesellschaft für die Zeit vom 7. bis incl. 10. Mai cr. in Aussicht genommene Ausstellung nach Frankfurt a. M. gesandt werden, sowie für die Beförderung der Viehbegleiter finden nachstehende Erleichterungen statt: 1) die Beförderung des Viehs und der Begleiter erfolgt für den Hintransport ohne Ausnahme zu dem vollen tarifmässigen Frachtsatz, 2) der Rücktransport des unverkauft gebliebenen Viehs erfolgt dagegen auf derselben Route frachtfrei, wenn: a) dem auszustellenden Frachtbriefe der Originalfrachtbrief über den Hintransport beigefügt und b) auf dem Frachtbriefe von dem Ausstellungs-Comité bescheinigt ist, dass das Vieh auf der Ausstellung gewesen und unverkauft geblieben ist, 3) den Viehbegleitern ist bei der Rückfahrt die Benutzung der 3. Wagenclasse resp. der Viehwagen gegen Lösung eines Fahrbillets zur 4. Wagenclasse gestattet, 4) diese Transport-Erleichterungen finden nur bis 8 Tage nach dem Schlusse der Ausstellung Anwendung.

⊙ **Bayern.** (Eisenbahn-Tarife.) In Nr. 51, S. 707 v. J. d. Z. wurde bereits die in Aussicht stehende Einführung eines neuen Tarifes angezeigt, und es steht nun bei den Kgl. Bayer. Staats-Eisenbahnen die Veröffentlichung neuer Tarifsvorschriften für den internen Personen-, Thier-, Fahrzeug-, Gepäck- und Güterverkehr nichts mehr im Wege. Dieser neue Tarif hat sowohl die seit der letzten Ausgabe erfolgten Einzelabänderungen, als die in der jüngsten Zeit vom Kgl. Handelsministerium angeordneten wesentlichen Modificationen in der bestehenden Güter-Classification zu berücksichtigen. Diese Neuerungen, welche insbesondere die Tarifirung der Cerealien und Rohproducte berühren, werden auch für den Ostbahnverkehr gleichmässig von dem Verwaltungsrath zur Einführung gebracht werden. —

Für den directen Güterverkehr zwichen den Stationen der Bayerischen Staats- und Ostbahnen einer-, der Tyroler Linie der Südbahn (Kufstein, Jenbach, Hall, Innsbruck, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo) andererseits sind nunmehr ebenfalls die Tarife ausgearbeitet und zur Publication genehmigt worden. Nach dem Tarifsystem der Südbahn, welchem eine Maximalhöhe der Frachten von $1,_{7}$ kr. Ö. W. für Zollcentner und Meile in I., von $2,_{6}$ kr. Ö. W. in II. und $3,_{5}$ kr. in III. Cl. concessionsmässig zu Grunde liegt, bestehen neben diesen drei Normalclassen noch vierzehn Unterabtheilungen begünstigter Frachten, so dass eigentlich 17 verschiedene Tarifclassen gegeben sind, wozu der Umstand kommt, dass bei einer Reihe von Artikeln auch noch das Differentialsystem (der Staffeltarif) eingeführt ist, nach welchem bekanntlich die Güter zu einem absteigend billigeren Einheitssatze befördert werden, je grösser die Entfernung ist, auf welcher dieselben transportirt werden sollen. Diese von dem einfachen Classificationsmodus der Bayerischen Bahnen so ausserordentlich abweichenden Verhältnisse mussten die Einrichtung eines directen Verkehrs für den Gütertransport bedeutend erschweren, ja die Ausdehnung eines solchen auf alle im Waarenverzeichnisse enthaltenen Güter geradezu unmöglich machen. Es wurden deshalb von den betheiligten Bahnverwaltungen auf Grund genauer Erhebungen nur jene Gattungen von Gütern, die hauptsächlich zum Transporte zwischen Süddeutschland und Tyrol gelangen, ausgewählt und für dieselben zwei Eilguttarife und acht Specialtarife zum gewöhnlichen Frachtentransporte durch Anstoss der Bayer. Frachtantheile an die Oesterreichischen hergestellt. Die Aufstellung zweier Eilguttarife rührt daher, weil frisches Obst in Sendungen von mindestens 100 Zollpfund, oder einem geringeren Gewicht, für welches aber der Satz eines vollen Centners bezahlt wird, auf der Tyroler Linie einen billigeren Eilguttarif hat als die andern Eilgüter, weshalb die Aufstellung von zwei Eilguttarifen auch für den directen Verkehr zwischen Bayern und Tyrol eine Nothwendigkeit war. Die acht Specialtarife für den gewöhnlichen Güterverkehr umfassen, wie bemerkt, die im gegenseitigen Verkehr gangbarsten Güter, alle übrigen in den Tarifen nicht besonders aufgeführten Waaren oder Gegenstände sind vom directen Verkehr ausgeschlossen. Der directe Verkehr selbst wird auf Grund dieser Tarife mit dem 15. April ins Leben treten.

⊙ **Pfälzische Bahnen.** Vom 1. April beginnend haben laut officieller Bekanntmachung die seitherigen Retourbillets zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und den Stationen der Pfälzer Bahnen: Ludwigshafen, Oggersheim, Frankenthal und Bobenheim von 5 Tagen Giltigkeit nur mehr eine solche von 2 Tagen.

Württembergische Eisenbahnen. (Unfall.) Stuttgart, 21. März. Der „Staats-Anzeiger für Württemberg" meldet: Gestern Mittag ist auf unserem seit dem 29. Juni 1850, also seit fast 18 Jahren, dem Betrieb übergebenen Alpübergang der Eisenbahn das erste grössere Unglück geschehen, und zwar war es das Brechen eines, wie es scheint, zu leicht gebauten Französischen Güterwagens, welches dasselbe unmittelbar herbeiführte. Gegen 12¼ Uhr kam der Güterzug No. 34 von Amstetten herab gegen den Geislinger Bahnhof und war demselben schon bis auf etwa 1000 Schritte nahe gekommen, als der Bruch des Wagens erfolgte, und da derselbe der sechste in der Reihenfolge war, bei der Gewalt eines im vollen Lauf befindlichen schweren Güterzuges das Uebereinanderstürzen aller folgenden Wagen nach sich ziehen musste, die auch sämmtlich, etwa 23—25 an der Zahl, total zertrümmert wurden. Nur Locomotive und Tender langten mit Locomotivführer und Heizer unversehrt im Bahnhof zu Geislingen an. Leider ist dabei der Verlust mehrerer Menschenleben zu beklagen, indem 3 Personen des Dienstpersonals des Zuges auf der Stelle todt blieben, einer kaum in Spitale angelangt, starb und ein fünfter schwer verletzt darniederliegt. Die Uebrigen wurden mit Ausnahme des Zugmeisters und eines Conducteurs, die noch rechtzeitig herabsprangen, mehr oder minder schwer, doch nicht lebensgefährlich verletzt.

* **Württembergische Staatsbahnen.** (Januar-Einnahmen.)

	Meilen	Befördert wurden Personen	Güter Zoll-Ctr.	Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 Januar	$92,_{2}$	337 834	1 753 117	178 687 fl.	559 250 fl.	737 937 fl.
1867 Januar	$82,_{7}$	321 974	1 445 723	171 289 „	402 332 „	573 621 „
1868 mehr	$9,_{5}$	15 860	307 394	7 398 „	156 918 „	164 316 „

Ausland.

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Privat-Eisenbahnen für 1867 mit der für das Jahr 1866.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme für das Jahr 1866	1867	Demnach mehr oder weniger eingenommen	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
		Rbl.	Rbl.	Rbl.	
Wolga-Don	73	212526	331300	+ 118774	+ $55,_{5}$%
Moskau-Rjäsan . . .	$196,_{4}$	2 075702	2 937252	+ 861551	+ $41,_{5}$%
Riga-Dünaburg . . .	204	855536	1 127199	+ 271662	+ $31,_{7}$%
St. Petersburg-Warschau nebst Zweigb. zur Preuss. Grenze .	1207	6 211100	7 013680	+ 802580	+ $12,_{9}$%
Warschau-Wien . .	325	2 199130	2 446941	+ 247811	+ $11,_{2}$%
Warschau-Bromberg .	131	530419	579569	+ 49149	+ $9,_{2}$%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	4 549599	4 873297	+ 323698	+ $7,_{1}$%
Moskau-Jaroslaw . .	$66,_{1}$	534508	569876	+ 35368	+ $6,_{6}$%
Zarskoje-Selo	25	372726	340881	— 31815	— $8,_{4}$%
Peterhof	$50,_{9}$	372056	336875	— 35181	— $9,_{4}$%
Rjäsan-Koslow . . .	$197,_{5}$	—	1 940850	—	—
Dünaburg-Witebsk .	243	—	895292	—	—
Warschau-Terespol .	193	—	287141	—	—
Lodz	26	—	64709	—	—
Rjäschk-Morschansk .	$121,_{35}$	—	33814	—	—

○ **Russland. Schuja-Ivanovo.** Mit Genehmigung des Kaiserl. Russischen Gouvernements und zum Zwecke der Fortsetzung der ihr concessionirten circa 84 Werst = $12,_{11}$ d. Ml. langen Bahn von Ivanovo über Schuja nach der Station Nowki der Nischnij-Novgoroder Bahn nimmt die Verwaltung der Schuja-Ivanovo-Eisenbahngesellschaft eine Anleihe mit sofortiger unbedingter Garantie der Kaiserl. Russischen Regierung von 3 440 800 Thlr. Pr. Cour. nominal in 5 004 Stück 5%iger Obligationen à 200 Thlr. und 4 880 Stück 5%iger à 500 Thlr. mit Coupons, fällig am 1. April und 1 October j. J. auf. Die Verzinsung der Anleihe beginnt mit dem 1. April c. a. und die Amortisation zum Nominalwerthe mit $^4/_{45}$% pro anno nach Ablauf eines Jahres nach Fertigstellung der Bahn. Zinsen- und Amortisationsquoten, deren unbedingte Garantie durch die Kaiserl. Russ. Regierung mit Ausgabe der Obligationen anfängt, sind in Pr. Cour. ohne Abzug in

Berlin und Frankfurt a./M. zahlbar. Die Zeichnungen fanden am 28. und 30. März in letztgenannten Städten statt. — Bei der Zeichnung ist der Emissionspreis auf 74½ Thlr. für 100 nom. festgesetzt. Die laufenden Zinsen vom 1. April c. a. sind mit 5% bei der Abnahme zu erledigen. —

⊙ **Italien. Mantua-Modena.** Trotz der finanziellen Wirren scheint ein Bahnproject, welches auch für Süddeutschland vom Interesse ist, Aussicht auf Verwirklichung zu haben. Die Brennerbahn führt vorerst gerade südlich bis Mantua. Es wird nun, wie die „Mailander Zeitung" berichtet, beabsichtigt, sie von **Mantua** über den Po nach Guastalla und Modena weiter zu führen, wo sie sich an die grosse von Turin nach Brindisi führende Bahn anschlösse. Dadurch würde der Handel Süddeutschlands nach dem Orient wesentlich erleichtert.

Literatur.

Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen. Nach den Erfahrungen des letzten Jahrzehnts zusammengestellt von H. L. W., Königl. Preuss. Hauptmann und Compagnie-Chef.

Unter vorstehendem Titel ist soeben bei F. A. Brockhaus in Leipzig ein Werk erschienen, welches in der militairischen Literatur einen bedeutenden Platz einnehmen wird. Der Verfasser, welcher aus vielen Quellen geschöpft, schreibt nicht allein mit Sachkenntniss klar und in angenehmer Sprachweise, sondern auch unterhaltend und anregend und lässt oft bei Darstellung einzelner Thatsachen die citirten Autoren selbst sprechen.

In unserer Zeit pulsirt das Leben rasch und kaum ist das Jahr 1866 verflossen, so liegen über die in demselben ausgeführten grossartigen und vielen Operationen und erlangten, zur damaligen Zeit ganz unabsehbaren Erfolge, Berichte bis zu den kleinsten Details vor, so dass der ganze für Preussen so glorreiche Feldzug vollständig wie ein in Contouren scharf gezeichnetes Bild sich vor unseren Augen entrollt hat.

Mit der Vollständigkeit dieses Bildes gehört dasselbe der Geschichte an. So hat sich auch der Verfasser mehr oder weniger auf den Boden der Geschichte gestellt und lässt die Thatsachen objectiv für sich sprechen.

Zunächst giebt derselbe unter:

Erste Abtheilung: Ueber die Art der Vortheile, welche die Anwendung der Eisenbahnen mit Hülfe der Telegraphie der Kriegführung bietet, im ersten Abschnitt ein geschichtliches Bild der bis jetzt auf den Eisenbahnen ausgeführten grösseren Truppen-Transporten.

Der Verfasser beginnt mit dem Jahre 1849 und giebt alle werthvollen Daten über 18 auf verschiedenen Bahnen beider Hemisphären ausgeführten grösseren Transporte. Hierdurch ist in verdienstvoller Weise ein bedeutendes Material in geordneter und brauchbarer Form für jeden Militair und Eisenbahntechniker zusammengestellt worden.

Im zweiten Capitel des ersten Abschnittes:

„Ueber die Möglichkeit, das Eintreffen von Transporten nach Zeit und Stärke vorauszubestimmen und über die absolute Conservirung des Kriegsmaterials, den Fussmärschen vergleichend dargestellt", ist der Verfasser ein wenig kurz und giebt leider kein Beispiel aus dem Feldzuge von 1866.

Wir erwarteten hier, da der Verfasser Militär ist, eine kurze übersichtliche Darstellung, wie Preussen durch die Armeen von Hannover, Hessen, Bayern und Oesterreich vollständig cernirt war, wie die Möglichkeit einer Erdrückung beim gleichmässigen Vorgehen aller Feinde durch die brillante Ausnutzung der Eisenbahnen von Seiten Preussens und den dadurch ermöglichten rapiden und überraschenden Aufmarsch der Preussischen Truppen durchaus aufgehoben worden und wie daher die Bahnen durch die im zweiten Capitel angegebenen Vortheile schon beim Beginn des Feldzuges vom bedeutendsten Erfolge und mächtige strategische Hebel gewesen sind. Ein Vergleich, welche Folgen der Aufmarsch der Preussischen Truppen ohne diese ausgezeichnete Benutzung der Bahnen gehabt hätte, würden die angegebenen Vortheile und Erfolge, welche von so vielen militärischen Schriftstellern früherer Zeit bezweifelt worden, ganz ausser Zweifel stellen.

Im zweiten Abschnitt: Ueber die verschiedenartige specielle Anwendung der Eisenbahnen im Kriege und über die Grenzen der Nützlichkeit ihrer Anwendung, und zwar im ersten Capitel: Specielle Fälle, in denen Eisenbahnen im Kriege Anwendung finden, giebt der Verfasser geschichtliche Beispiele. Von Interesse sind unter: Schnelle Beförderung von Nachrichten etc., Beschreibung der im Americanischen Kriege neben dem electrischen angewendeten optischen Telegraphen. Weiter werden als specielle Fälle Beschleunigung des Marsches, Concentrirung entfernt und vereinzelt stehender Truppentheile, Verstärkung schwachbesetzter Puncte, bedrohter Festungen, Vertheidigung von Flussstrecken, von Küsten, Zufuhr von Verpflegung, leichte Entfernung der Kranken, Verwundeten und Gefangenen, mit geschichtlichen Beispielen illustrirt.

In dem zweiten Capitel dieses Abschnittes: Ueber die Grenzen militärischer Leistungsfähigkeit von Eisenbahnen sind zunächst statistische Notizen über die Leistungen der Französischen und Deutschen Bahnen gegeben und dann die Bestimmungen verschiedener Regierungen über Geschwindigkeit der Truppentransporte angeführt. Als wesentliche Factoren der Leistungsfähigkeit werden angegeben:

1) Anlage der Bahnen in strategischer Beziehung. Leider ist der Herr Verfasser auch in diesem Capitel sehr kurz, da er, wie im Vorwort gesagt, diesen Gesichtspunct nicht zum wesentlichen Bestandtheile seines Werkes macht.

2) Anlage der Bahnen in baulicher Beziehung. Gewiss ist es schwierig für einen Militär, die Herabminderung der Leistungsfähigkeit bei Curven, Steigungen (Passiren von Traject-Anstalten, Passiren geneigter Ebenen mit Seilbetrieb, grosser Knotenpuncte etc. etc. sind unberücksichtigt) in eingehender Weise zu behandeln; dieserhalb erwarten wir auch keine bestimmten Angaben über die Beeinflussung dieser Hindernisse im Vergleich mit dem Betriebe einer geraden horizontalen Bahn; dennoch dachten wir, der Herr Verfasser würde eine oberflächliche Beleuchtung der Leistungen von Flachland-, Hügelland- und Gebirgsland-Bahnen geben. Die Vortheile der Doppelbahnen werden mit Kenntniss nachgewiesen und die Anlage und Grösse der Bahnhöfe als von besonderem Einfluss auf die Leistungsfähigkeit hervorgehoben, die hier angegebenen Andeutungen sind für jeden Bautechniker von grossem Interesse. — Als Hauptfactor gelten ferner:

3) Die Betriebsmittel. Es werden die erforderlichen Betriebsmittel zur Beförderung für einzelne tactische Körper sowie übersichtliche Zusammenstellung der Leistungen einzelner Bahnlinien und der Transportmittel verschiedener Länder angegeben.

4) Die Administration, das Personal der Beamten und Angestellten. Der Verfasser giebt hier von einem ganz unparteiischen Standpuncte so treffende Bemerkungen, legt durch Benutzung verschiedener Schriften so wahr und ohne Unterbreitung die noch bestehenden Schattenseiten in Bezug auf das Personal der Bahnen blos, dass nur gewünscht werden kann, es möge dieses Capitel nicht allein bei den einzelnen Directionen, sondern an maassgehender Stelle nicht unberücksichtigt bleiben.

5) Anordnung und Einleitung von Transporten. Unter Bezug aufgegebener Instructionen werden die Einzelheiten abgehandelt und der Zusammenhang und die Stellung der Central-Executiv- und Etappen-Commissionen unter einander und zu den oberen Ressorts dargestellt, das Embarquiren und Debarquiren wird mit militärischer Sachkenntniss abgehandelt und geschichtliche Beispiele rascher Expeditionen einzelner Stationen angegeben.

6) Einheitliche Verwaltung sämmtlicher beim Transport betheiligter Bahnen, und

7) Einfluss der Elemente.

Drittes Capitel:

Ueber die Grenzen der Vortheile, welche die Anwendung von Eisenbahnen im Kriege bieten.

Der Verfasser beleuchtet die Vortheile und Schwächen und giebt aus der Kriegsgeschichte Beispiele dafür. Obgleich in verschiedener Weise in Bezug auf tactische Verhältnisse der Stoff behandelt worden, so hätten wir doch zunächst die kurze Angabe der viel wichtigeren strategischen Beeinflussungen gern gesehen.

Wenn in früherer Zeit Nachführung der Munition, des Proviants der Verstärkungen, das Entfernen der Kranken, Blessirten und Gefangenen sowie die Ertragsfähigkeit einer zu besetzenden Provinz, die Besorgniss vor Ueberbürdung durch Einquartirung vor totaler Aussaugung einzelner Landestheile für den Strategen gewichtige und meistens in seinen Dispositionen besonders hemmende Factoren waren, so sind dieselben in ihrer lähmenden Einwirkung, Dank den Eisenbahnen, mehr oder weniger gehoben. Der Stratege fühlt sich befreit von einem unendlich beschwerenden Ballast und darf darauf hin ganz andere Dispositionen treffen, wie es die älteren Regeln und und militärischen Werke über Strategie lehren.

Die richtige Erkennung dieser Einwirkung hat gewiss den Grund zu der über alles Lob erhabenen Anordnung des Kriegsplanes der Preussischen Armee im Feldzuge von 1866 gegeben.

Preussen konnte nur unter so ausgezeichneter Benutzung der Bahnen den vielen Feinden gegenüber seinem alten Wahlspruche: „Dem Feinde entgegen zu gehen", treu bleiben.

Die bedeutende sowie gewichtige Einwirkung der Eisenbahnen auf den strategischen Plan giebt hinlänglich Grund, den Bahnen eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken und alle staatsöconomischen Mittel anzuwenden, um die Vortheile der Anwendung zu Kriegszwecken zu erhöhen.

In der zweiten Abtheilung seines Werkes behandelt der Verfasser: „Den Kampf um Eisenbahnen."

Dieser Titel lässt vermuthen, der Stoff sei nur für den Militär von Interesse; dem ist jedoch nicht so, denn der erste Abschnitt handelt zunächst über die Zerstörung und Wiederherstellung von Eisenbahnen. Der Verfasser hat sich ein besonderes Verdienst erworben durch seinen mit Beispielen belegten Hinweis die Zerstörung bis auf's Aeusserste zu beschränken und zu öconomisiren. Von jedem Eisenbahnbeamten wird dieses Capitel mit Interesse gelesen werden.

Im zweiten Capitel werden Beispiele über Angriffe auf Eisenbahnen und Vertheidigung derselben, sowie Allgemeines über Befesti-

gungen von Eisenbahnen gegeben und hat dasselbe rein militärisches Interesse.

Der zweite Abschnitt handelt über Feldeisenbahn-Abtheilungen und hat bei der Neuheit dieser Einrichtungen ein allgemeines Interesse. Mit Vorliebe hat der Verfasser diesen Theil bearbeitet, die geschichtliche Abhandlung ist sehr lehrreich und jeder Militär und Eisenbahnbeamte wird mit Befriedigung diesen Theil durchgehen; die zweite Hälfte desselben stellt einige Gesichtspuncte über die wünschenswerthe Errichtung von permanenten Feldeisenbahn-Abtheilungen und über die Art ihrer Constituirung auf, die gewiss Berücksichtigung verdienen.

Als Anhang sind militärische Gesichtspuncte über Eisenbahn-Recognoscirungen gegeben, und ist dem Verfasser das Lob zu spenden, in gediegener, kurzer Weise die Anforderungen an die militärischen Recognoscirungen aufgestellt und durch Beispiele über vorhandene Bahnen durchaus fasslich erläutert zu haben.

Zum Schluss wird die wahrscheinliche Einwirkung der Eisenbahn-Anwendung auf zukünftige Kriegführung erwogen.

Dieses von militärischer Hand verfasste und jeden Eisenbahnfachmann interessirende Werk haben wir einer solch ausführlichen Besprechung unterzogen, um eben dadurch vom Standpuncte der Eisenbahntechnik zu documentiren, wie wichtig wir den Stoff halten und wie sehr wir wünschen, auf diesem Felde durch zweckentsprechende Mittel und Organisation eine Vervollkommnung angebahnt zu sehen. W. B.

st. — **Der practische Maschinen-Constructeur.** Zeitschrift für Maschinen- und Mühleubauer, Ingenieure und Fabrikanten unter Mitwirkung practisch bewährter Ingenieure des In- und Auslandes, sowie der Lehrer des Technikums zu Frankenberg. Herausgegeben von Wilhelm Heinrich Uhland, Ingenieur und Director des Technikums zu Frankenberg-Chemnitz. Leipzig 1868, Verlag von Baumgärtner's Buchhandlung.

Diese Zeitschrift setzt sich zum Zweck, dem nach Weiterbildung strebenden Techniker, Werkmeister, Monteur oder Arbeiter, dem seine Verhältnisse nicht gestatteten, eine technische Lehranstalt zu besuchen, als Lehrbuch zum Selbstunterricht zu dienen und ihm auf diese Weise Ersatz für den Besuch einer höheren Schule zu gewähren, ferner dem Industriellen, gleichviel welcher Branche, der mit Maschinen zu thun hat, ein Hülfsmittel zu sein, sich in seinen Musestunden mit den Principien des Maschinenbaues vertraut zu machen und sowohl die allgemeinen Constructionsregeln, als die speciell für die Maschinen seines Faches gültigen Constructionsverhältnisse kennen zu lernen.

Die beiden uns vorliegenden Hefte gewähren einen Einblick in den reichen Inhalt der Zeitschrift. Wir heben daraus hervor: die Construction der Maschinentheile, über die gewöhnliche Muffenverbindung, horizontale Dampfmaschine mit 3 bis 4 Pferdekräften, Knotenfänger für Papiermaschinen, eisernes Vollgatter, Verfahren zur Anfertigung von Locomotiv-Achslagern, Wandbohrmaschine, Dampfkessel-Anlagen etc.

Unter dem Titel „Notizen aus der Praxis" bringt jedes Heft eine Anzahl der wichtigsten Dimensionen, von bewährten Maschinen entnommen, welche zur Vergleichung mit den Verhältnissen neuer Constructionen gute Dienste leisten werden. Die weiteren Rubriken „Technische Umschau", „Referate aus Deutschen und ausländischen Fachjournalen" und „Technische Briefe" enthalten Mittheilungen neuer Erfindungen oder verbesserter Arbeitsverfahren aus dem gesammten Gebiet des Maschinenbaues.

Endlich sind jedem Hefte noch Recepte und Notizen für das practische Leben beigefügt.

Die ausser den im Text eingedruckten Holzschnitten noch beigegebenen Tafeln enthalten Zeichnungen der beschriebenen Maschinen in grossem Maassstabe und tragen die theilweise Colorirung, sowie die reichlich eingeschriebenen Maasse sehr zur Verdeutlichung bei.

Bei der in der jetzigen Zeit sich immer mehr verbreitenden Anwendung von Maschinen in jedem Gewerbe und der Nothwendigkeit, dass sich fast jeder Geschäftsmann Kenntniss von irgend einer Maschine verschaffen muss, halten wir die vorliegende Zeitschrift für sehr zweckmässig und wünschen ihr allgemeine Verbreitung.

Schifffahrt.

⊙ **Bodenseeschifffahrt.** Die Generaldirection der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten veröffentlichte unterm 23. März die neue internationale Schifffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee, welche am 22. Septbr. 1867 zwischen Bayern, Oesterreich, Württemberg, Baden und der Schweiz vereinbart und am 3. Febr. 1868 ratificirt worden ist. Die einzelnen Artikel behandeln die Rechtsverhältnisse, die Hafenanstalten, die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen, Hafengebühren, dann folgen ausführliche Bestimmungen über die Erfordernisse zur Seetüchtigkeit dieser Schiffe, welche vor der ersten Fahrt von einer Commission genau zu prüfen sind. Berechtigt zur Schifffahrt auf dem Bodensee ist Jeder, welcher von dem Uferstaat, dem er angehört, ein Patent nach den dort geltenden Bestimmungen erworben hat. Für den Transport von Schiesspulver, ungereinigtem Petroleum, Nitroglycerin, Arsenikalien und anderen entzündlichen oder ätzenden Stoffen sind besondere Maassregeln erlassen. Für die Schiffführer werden genaue Signale und Vorschriften beim Ausweichen und dergl. festgesetzt, um namentlich bei Nebeln Zusammenstösse und Unglücksfälle zu verhüten. Der Vertrag ist am 1. März in Kraft getreten.

Miscellen.

⊙ **Brücke zwischen Frankreich und England.** Die „Times" theilt mit, dass die Modelle für eine Brücke, welche Frankreich und England verbinden soll, ihrer Verwirklichung entgegengehen. Bereits sind 900 eiserne Glieder, Kabel- und Eisendraht fertig und man hofft binnen 2 Monaten in St. Pierre les Calais zu Experimenten schreiten zu können.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

27. April Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz. Auf der Tagesordnung steht u. a.: Antrag auf facultativen Umtausch der Actien von 250 fl. gegen Stücke von 350 fl. = 20[illegible] Thaler und dem entsprechende Abänderung des § 5 de[r] Statuten.

27. „ Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Ges. zu Wien. Auf de[r] Tagesordnung steht u. a.: Vorlage der Concession für di[e] Strecke Czernowitz-Suczawa und Bericht über de[n] Baufortschritt, sowie Bericht über die Bestrebungen zu[r] Fortsetzung der Bahn von Suczawa nach Jassy un[d] Galatz.

28. „ Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Ges. zu Berlin.

30. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn-Gesellschaft zu Wie[n].

Auszahlungen.

Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbeda[rf] in Berlin. Die für das Jahr 1867 auf $12^1/_2$% oder 25 Thlr. pro Acti[e] festgesetzte Dividende wird bei der Gesellschaftscasse zu Berli[n] ausgezahlt.

Amsterdam-Rotterdamer Eisenbahn. Die Restdividende pr[o] 1867 von 34 fl. 70 ct. pro Actie wird bei Herrn S. Simouson in Berli[n] ausgezahlt.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Dividende pro 1867 ist a[uf] $9^1/_2$% oder 19 Thlr. pro Actie Lit. A festgesetzt und wird vom 1. Apr[il] ab bei den Gesellschafts-Hauptcassen zu Berlin und Hamburg au[s]bezahlt.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Dividende p[ro] 1867 wird vom 1. April ab mit 16% bei der Hauptcasse in Potsda[m] ausbezahlt.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Dividen[de] pro 1687, welche auf 8% oder 16 Thlr. für die Stammactie festgeset[zt] ist, gelangt vom 1. April ab bei der Hauptcasse der Gesellschaft [zu] Breslau und vom 1. bis 20. April bei der Berliner Handels-Gese[ll]schaft in Berlin und bei Heinrich Küstner & Co. in Leipzig zur Au[s]zahlung.

Die **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** zahlt pro 1867 21% Di[vi]dende pro Actie. Siehe off. Bekm. S. 167.

Die **Lübeck-Büchener Eisenbahn** zahlt pro 1867 $4^3/_4$ Thlr. D[i]vidende pro Actie. Siehe off. Bekm. S. 167.

Die **Schweizer Centralbahn** zahlt vom 15. April d. J. ab b[ei] der Hauptcasse in Basel 18 fr. Dividende pro 1867.

Hamburg-Americanische Packetschifffahrt-Actien-Gesel[l]schaft. Die Dividende pro 1867 ist auf 16% oder 160 Mark Ban[co] für die ganze und 40 Mk. Banco für die Viertel-Actie festgestellt, u[nd] erfolgt die Auszahlung derselben vom 1. April ab bei der Gese[ll]schaftscasse zu Hamburg.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	S[…]
—	zu Leipzig	Sächs. westl. Stsb.	Verkauf von Maschinen etc.	1[…]
—	zu Crailsheim	Württemb. Stsb.	Schrauben für Jagstbrücke	
4. April	zu Neuenbürg	dieselbe	Bahnwärterbrunnen für Enzbahn	
6. „	zu Jagstfeld	dieselbe	Baugeräthschaften f. Regieloose Herbolzheim u. Neudenau	
6. „	zu Aulendorf	dieselbe	Erweiterung des Verwaltungsgebäudes	
7. „	zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Eiserne Röhren für Schwerte-Arnsberg	
8. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	7. Loos der Bausection Leonberg	
8. „	zu Bietigheim	dieselbe	Vergrösserung von 16 Bahnhäusern	
15. „	zu Köln	Köln-Mindener Bahn	Maschineneinrichtung für Imprägniranstalt	
15. „	zu Northeim	Südharzbahn Northeim-Nixei	Schmiedeeiserne Brückenoberbauten	
15. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Brücken-Ueberbau	
16. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Schienen etc.	
22. „	zu Magdeburg	Mgdb.-Halberst. E.	Verkauf alter Metalle	

OFFICIELLER ANZEIGER.

Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die Tit. Herren Actionäre werden hiermit zur ordentlichen

General-Versammlung

auf **Dienstag den 28. April 1868, Vormittags 10 Uhr**, im grossen Saale des Stadt-Kasino in Basel eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom 7. bis 27. April gegen Deposition der Actien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom 7. bis 22. April

bei den Herren **Marcuard, André & Cie. in Paris,**
„ „ „ **Marcuard & Cie. in Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie. in Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ der Tit. **Aargauischen Bank in Aarau**

bezogen werden, allwo auch vom 7. April an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 23. März 1868.

Der Präsident des Verwaltungsrathes:
Bischoff.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Von heute ab kann die von der General-Versammlung am 26. ds. Mts. genehmigte Dividende von 21 Thlr. pro Actie gegen den Dividendenschein No. 44 bei unserer Hauptcasse hier in den Stunden Vormittags von 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 3 bis 6 Uhr und in **Dresden** bei den Herren **George Meusel & Co.** erhoben werden.

Leipzig, den 28. März 1868.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Dr. Einert, Vorsitzender.
G. Halberstadt, f. d. Bevollmächtigten.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1867 zu zahlende Dividende auf $4^3/_4$ Thaler pro Actie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 27. März 1868.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die von dem Ausschusse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1867 auf $4^3/_4$ Thaler pro Actie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptcasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg sowie bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Tagen des **1. bis 8. April d. Js. Vormittags von 10 bis 12 Uhr** in Empfang zu nehmen.

Lübeck, den 27. März 1868.

Die Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Sinne des mit hohem Ministerial-Erlass vom 13. Juni 1861 Z. 2505F.M. genehmigten Tilgungsplanes sind am heutigen Tage in vorgeschriebener Weise 34 Nummern von Obligationen der hiergesellschaftlichen Prioritäts-Anleihe vom 1. Juli 1861, und zwar:

No. 31.	No. 3055.	No. 3241.
„ 284.	„ 1641.	„ 3344.
„ 289.	„ 1712.	„ 3513.
„ 571.	„ 1824.	„ 3850.
„ 609.	„ 1997.	„ 4151.
„ 805.	„ 2060.	„ 4172.
„ 914.	„ 2283.	„ 4378.
„ 959.	„ 2525.	„ 4592.
„ 978.	„ 2662.	„ 4726.
„ 1128.	„ 2970.	„ 4808.
„ 1158.	„ 3011.	„ 4858.
„ 1514.		

gezogen worden, welche mit à 150 fl. Ö. Whg. in Silber oder mit à 100 Thaler der Thalerwährung zur Rückzahlung resp. zur Tilgung zu gelangen haben.

Die Besitzer dieser gezogenen, am **1. Juli 1868** zahlbaren Prioritäts-Obligationen werden ersucht, gegen Beibringung der Obligationen sammt dazu gehörigen Coupons-Bogen deren Nominalbeträge an den bekannten Cassen erheben zu wollen, nachdem mit **30. Juni 1868** jede weitere Verzinsung vorgenannter zur Tilgung gezogener Obligationen aufhört.

Von den in früheren Jahren zur Tilgung gezogenen Prioritäts-Obligationen, deren Verzinsung ebenfalls mit jedem 30. Juni des bezüglichen Ziehungsjahres aufgehört hat, sind nachstehends verzeichnete Stücke noch nicht zur Einlösung vorgekommen, als:

1) Aus dem Jahre 1864
No. 596, 2002.

2) Aus dem Jahre 1865
No. 685, 1219, 2965.

3) Aus dem Jahre 1866
No. 613, 682, 1123, 1605, 2267, 2994, 3126, 4170.

4) Aus dem Jahre 1867
No. 343, 405, 425, 688, 847, 848, 873, 958, 1209, 1759, 1924, 1972, 2219, 3040, 3882, 4520.

Teplitz, 26. März 1868. **Die Direction.**

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von

87 000 Stück eichenen Bahnschwellen

für die Gotha-Leinefelder Eisenbahn soll im Wege der Submission vergeben werden. Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Submission auf Schwellenlieferung für die Gotha-Leinefelder Eisenbahn“

bis zu dem auf **Sonnabend den 11. April d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem hiesigen Geschäftslocale anberaumten Termine an uns einreichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Lieferungsbedingungen, von denen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, sind auf portofreie Requisition von unserem Secretariate kostenfrei zu beziehen.

Erfurt, den 20. März 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königlich Preussische Ostbahn.

Am hiesigen Orte besteht ausser dem Postamte in der Stadt noch eine Post-Expedition in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, von welcher letzteren wir die für uns eingehenden Correspondenzen jedesmal unmittelbar nach dem Eintreffen der Züge abholen lassen.

Um daher die Beförderung dieser Correspondenzen durch den Transport nach dem Post-Amte in der Stadt und zurück zum Bahnhof nicht unnöthig zu verzögern, ersuchen wir alle mit uns in Verbindung tretenden Behörden, sowie das betheiligte Publicum, ergebenst, die an die unterzeichnete Behörde und deren Dienststellen hierselbst zu richtenden Briefe gefälligst stets mit:

„Bromberg, Bahnhof“

zu bezeichnen.

Bromberg, den 10. März 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Sächs. Westliche Staatseisenbahnen.

Die unterzeichnete Staatseisenbahn-Direction ist ermächtigt, die zum Betrieb der Schwellen-Imprägnir-Anstalt zu Ottengrün bei Eger in Verbindung mit 2 Dampfsägewerken erforderlich gewesenen Maschinen, sonstigen Gegenstände und Geräthschaften aus freier Hand zu verkaufen.

Die nachstehend unter ⊙ verzeichneten Verkaufs-Objecte können auf Anmelden bei der diesseitigen Maschinen-Haupt-Verwaltung hierselbst in Augenschein genommen und ebenso können daselbst die Verkaufsbedingungen eingesehen werden.

Leipzig, am 15. März 1868.

Königliche Staatseisenbahndirection.
v. Craushaar.

⊙

Verzeichniss der zu verkaufenden Gegenstände:

2 complette, noch brauchbare Dampfsägegatter, besonders zum Schneiden der Klötzer zu Eisenbahnschwellen brauchbar, mit je 2 Schneideschemeln und selbstthätiger Wagenbewegung eingerichtet. Cylinderdurchmesser 7", Kolbenhub $19^3/_8$".

Hierzu gehörig und zum Betriebe obiger Gatter erforderlich:

2 transportabele, neuerdings amtlich geprüfte Dampfkessel (Röhrenkessel), mit je 142 □Fuss Heizfläche und $2^1/_2$ Athmosphären-Ueberdruck, eiserner Feuerbüchse, Sicherheitsventilen, Manometer, Probirhähnen und Wasserstandsglas, jeder Kessel mit darauf befestigter Dampf-Speisepumpe versehen.

Ausserdem

1 complette Saug- und Druckpumpe, ganz aus Messing bestehend, 500 Pfd. schwer, mit $6^3/_4$zolligem Pumpenstiefel,

4 Handpumpen, ebenfalls aus messingenen Pumpencylinder, Saug- und Druck-Ventilen bestehend,

ca. 45 Centner alte, zum Theil noch ganz brauchbare $1^3/_4$" und 4" weite Kupferröhren, theils mit festen, eisernen Flanschen,

eine Parthie Kupferschrauben,
Messingrohre und
Eisenschrauben,

ca. 170 Centner gebrauchte, jedoch noch verwendbare Bahnschienen (Grubenschienen),

ca. 2500 Stück Schienennägel,

ca. 600 Pfd. diverse alte, theils brauchbare Werkzeuge,

eine Parthie Schneid- und Waldsägen, worunter sich noch brauchbare befinden,

7 Stück, noch verwendbare Transport-Lowrys,

Transmissionswellen und andere diverse Gegenstände und Geräthschaften.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die nachgenannten zweigeleisigen Brücken bei Cosel

die Klodnitz-Fluthbrücke mit 469 Ctr. Schmiedeeisen
und $45^1/_2$ „ Gusseisen,
die Klodnitz-Flussbrücke mit 1406 „ Schmiedeeisen
und $137^1/_2$ „ Gusseisen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 15. April cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Klodnitzbrücken der Oberschlesischen Eisenbahn"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in oben bezeichnetem Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 24. März 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

In unserer Werkstatt in Wittenberge lagern zum Verkauf

ca. 200 Ctr. altes Gusseisen,
„ 20 „ Schrot- und Schmelzeisen,
„ 25 „ alte Radreifen,
„ 50 „ schmiedeeiserne grobe Drehspähne,
„ 50 „ alte messingene Siederöhren,
„ 15—20 000 Ctr. alte Schienen und Schienenenden,
„ 86 Stück $3^3/_4$" Wagenachsen mit Rädern,
„ 32 „ Speichenräder ohne Achsen,
„ 32 „ Wagenachsen ohne Räder,
„ 14 „ Gussstahl (Wagen-) Achsen ohne Räder,
„ 3 „ Tenderachsen mit Rädern

und in unserer Werkstatt zu Halberstadt

ca. 15 Ctr. altes Messing,
„ 5 „ alter Federstahl,
„ 30 „ alte zerbrochene Spiralfedern,
„ 3 „ alte Gummiringe.

Kauflustige werden ersucht, bis zum

17. April cr.

ihre Offerten unter der Bezeichnung

„Offerte auf alte Materialien"

portofrei an uns einzusenden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur zur Einsicht offen, auch werden wir dieselben auf portofreie Anfragen den auf den Verkauf Reflectirenden zusenden.

Zur Ertheilung des Zuschlages haben wir auf

den 22. April cr. Vormittags 11 Uhr

in unserem Directions-Gebäude, Fürstenwallstrasse 16 hier Termin angesetzt.

Magdeburg, den 23. März 1868.

Directorium.

Grossherzogl. Badische Staatsbahnen.

Zur Herstellung des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken von Heidelberg bis Meckesheim, von Durlach nach Wilferdingen und von Pforzheim nach Mühlacker bedürfen wir nachstehende Schienen und Schienenbefestigungsmaterialien, nämlich:

11 000 Stück Eisenschienen mit einem beiläufigen Gewicht von 61 000 Zollcentner,
22 000 Stück Laschen von Stahl mit einem beiläufigen Gewicht von 2 255 Zollcentnern,
50 000 Stück Laschenschrauben mit einem beiläufigen Gewicht von 540 Zollcentnern,
20 000 Stück Unterlagsplatten I. Sorte mit einem beiläufigen Gewicht von 460 Zollcentnern,
12 000 Stück Unterlagsplatten II. Sorte mit einem beiläufigen Gewicht von 276 Zollcentnern,
200 000 Stück Schienenkloben mit einem beiläufigen Gewicht von 1 100 Zollcentnern.

Wir laden zur Einreichung von Angeboten auf die ganze oder theilweise Lieferung dieser Materialien ein.

Die Angebote, in welchen der Preis pr. Zollcentner franco Bahnhof, am Rhein- oder Neckarhafen in Mannheim oder auf irgend eine andere Güterstation der Grossh. Badischen Staatseisenbahn zu stellen ist, sind spätestens bis zum **16. April d. J. Morgens 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien"

versehen, an die unterzeichnete Stelle einzusenden.

Die näheren Lieferungsbedingungen können bei sämmtlichen Gr. Eisenbahnämtern sowie bei der Verwaltung der Gr. Eisenbahn-Magazine hier entgegen genommen werden.

Carlsruhe, den 18. März 1868.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Schienen und Befestigungsmitteln.

Für die im Bau begriffenen Staatseisenbahnen benöthigen wir:

300 000 Centner Schienen,
6 000 „ (100 000 Stück) Unterlagsplatten,
13 200 „ (190 000 Stück) Laschen,
2 000 „ Laschenbolzen,
10 000 „ Hackennägel.

Von diesen Materialien ist je ein Drittel bis September 1868, März 1869 und September 1869 frei auf eine der Württembergischen Eisenbahnstationen zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen den Accordsliebhabern schriftlich mitgetheilt werden. Sie sind im Wesentlichen die gleichen, welche dem Lieferungsausschreiben vom 15. November 1866 zu Grunde lagen.

Lieferungsanerbietungen sind unter Angabe des Preises und des Ablieferungsortes schriftlich, versiegelt, mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Schienen (Schienenbefestigungsmitteln)"

spätestens bis **16. April 1868** bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 18. März 1868.

Königl. Württembergische Eisenbahnbaucommission.

Klein.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat Februar und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Februar 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	3904	18927	22831	+3489	43624	+2622
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	30355	51808	83205 [1]	—	162348	+16615
b. Elmsh.-Glückstadt	2836	2856	5700	+354	12801	—749
a. Berg.-Märkische	—	—	478434	+50685	950014	+87580
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	110161	+22431	218978	+32196
Berlin-Anhaltische	53400	163800	221200	+10331	449800	+1012
Berlin-Görlitz[2]	13975	22370	40388	—	81487	—
Berlin-Hamburg	51583	213857	270036	+16129	522550	+23320
Berlin-Potsd.-Magdb.	53393	121278	174671	+3443	351891	—6373
a. Berlin-Stettin-Starg.	40141	71758	112169	+3403	—	—4318
b. Stargard-Cösl.-Colb.	9991	14643	25055	+789	—	—2905
c. Vorpomm. Zweigb.	18190	17973	36569	+2791	—	+1119
Breslau-Schweidn.-Fr.	22698	80702	104807	+2216	—	—1643
Hessische Nordbahn	14178	69801	83979	+5821	166752	+10462
Homburger E.	5892	918	6810	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	398	690	1088	+172	2002	+235
a. Köln-Mind. Hauptb.	83788	398581	504922	—15297	1016170	—68693
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	8606	30830	39587	+2432	81595	+2397
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	15563	89438	111957	+1475	231042	+10157
d. Zusammen	107957	518849	656466	—11390	1328807	—56139
Leipzig-Dresden	43910	162405	206315	—	405662	+75129
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	25149	+31	49759	+2126
a. Magdeburg-Leipzig	33071	131219	165241	+16814	326900	+11094
b. Halle-Casseler Zwgb[3]	—	—	45162	+18678	87623	+32039
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	21427	68629	90056	+6439	—	+13485 (a–c zusammen)
b. Cöthen-Wegeleben	6232	17131	23755	+2898	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	7584	31747	40417	+35	—	
Mecklenburgische E.	14953	26352	41305	+2220	82762	+ca.3800
Nassauische E.	14548	30610	49609	+8993	95804	+9175
Neisse-Brieg	3910	10450	14579	+4646	—	+6707
Niederschles. Zweigb.	4963	11240	16704	—5912	—	—
a. Oberschles. Hauptb.	37220	443534	504495	+104480	974075	+121921
b. „ Zweigb.	—	10355	10580	+3164	17504	+3299
c. Breslau-Posen-Glog.	22598	86829	119151	+24245	229546	+28859
d. Stargard-Posen	13312	55704	75860	+21993	150227	+31836
Oppeln-Tarnowitz	1870	15213	21583	+1493	—	+699
Ostpreuss. Südb., u. zw.						
a. Pillau-Königsberg	1943	8150	10313	—	—	—
b. Kgsb.-Rastenburg[4]	4736	9173	14018	—	—	—
Preuss. Ostbahn	134747	324195	462786	—40250	—	—
a. Rheinische	118100	270300	398880	+46562	797660	+75070
b. Kempen-Venlo[5]	850	2070	2920	—	4720	—
a. Rhein-Nahebahn	12350	37991	55286	+4987	109479	+5711
b. Saarbrücker E.	18300	107716	147675	+15505	286581	+15542
Schleswigsche	13535	20927	35630	+5271	—	—
Thüringische	47408	163247	210655	+32285	403472	+28068
Tilsit-Insterburger E.	2317	3631	6357	+1232	12732	+1202
Wilhelmsbahn	6911	71104	91196	+49406	—	+88112
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[6]	2532	50174	52706	—	101571	+30381
Böhmische Westbahn	19579	153692	173271	+73929	345650	+114737
Buschtěhrader Eisenb.	—	—	104473	—	221473	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	50132	359342	409474 [7]	—	—	—
Graz-Köflach	2988	44784	47772	+19560	89343	+30620
Kais. Ferd. Nordbahn	238644	1735540	1974184	+597953	3761873	+896643
Kais. Elisabethbahn	100626	809962	911418	+467154	1781558	+748385
Lemberg-Czernowitz	25566	120894	146460 [8]	—	292892	—
Mohács-Fünfkirchen	2293	46355	48648	+9895	112956	+3828
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1066500	+470781	2044833	+815120
b. Südöstl. Linie	—	—	1381508	+640604	2591238	+899598
c. Wien-Neuszöny	—	—	176655	+88785	416307	+220153
d. Zusammen	—	—	2624663	+1200170	5052378	+1934871
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz						
b. Italienisches Netz						
Süd-Nordd.-Verbindb.	20991	170801	191792	—	345144	+94443
Theissbahn	67197	305261	372458	+129418	725385	+158803
Turnau-Kralup-Prag	10950	54532	65482	+20436	136017	+35898
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	93134	519100	612234	+136949	1213763	+301511
Bayer. Staatsbahnen	277911	1190187	1468099	+383448	2805857	+525456
Frankfurt-Hanau	15406	24686	41020	+7823	79827	+15046
Hess. Ludwigsbahn	75101	173994	249723	+40555	482092	+63510
a. Pfälz. Ludwigsb.	47270	167861	215131	+22213	432802	+27019
b. „ Maximiliansb.	9814	48364	58178	+3377	112458	—1798
c. Neust.-Dürkheim	2331	2139	4470	+205	8837	+365
Taunusbahn	20546	14068	34975	+3006	27710	+7604
Werrabahn	16598	71151	87749	+2132	170649	+3458
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	44602	48230	109519	—	—	—
Schweizer Centralb.	162000	314000	476000	+48000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	43799	152495	197602	+18708	—	—
Warschau-Bromberg	10411	25712	36273	+1648	—	—
Riga-Dünaburg	25135	91566	116695	+40853	210403	+58209

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	21826	44709	679	67214	+5569
Ost-Holstein	„	4233	4718	228	9179	+1600
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	3155	2245	115	5515	+1786
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1141	136	20	1297	—

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27{,}_{95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die $9{,}_{31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[4] Die am 1. Novbr. 1867 eröffnete Strecke Bartenstein-Rastenburg = $6{,}_{0}$ Meilen lang, wird nur von einem Zuge in jeder Richtung täglich befahren.

[5] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[6] Teplitz-Dux ($1{,}_{50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[7] Die Brutto-Einnahme im Monat Februar 1867 betrug 602 036 fl. 74 kr.

[8] Die Brutto-Einnahme im Monat Februar 1867 betrug 108 678 fl. 94 kr.

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	4. April.	23. April.	D. Union	25. April.	21. Mai.
D. Hermann	11. April.	30. April.	D. Hansa	2. Mai.	28. April.
D. Deutschland	18. April.	7. Mai.	D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.
D. Newyork	22. April.	14. Mai.			

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.
Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters,** Procurant.

Neue Eisenbahn-Wandkarten für 1868.

Den geehrten **Eisenbahn-Directionen, Post-Aemtern, Behörden, Spediteuren, Kaufleuten, Hôtels etc.** zeigen wir hierdurch ergebenst an, dass von nachverzeichneten Eisenbahn- und Post-Wandkarten die Ausgaben für 1868 fertig sind und durch alle Buch- und Kunsthandlungen des In- und Auslandes bezogen werden können:

Franz, J., Eisenbahn- u. Dampfschiffrouten-Karte von Europa. Grösse: 4 Fuss 5 Zoll Rhein. hoch, 5 Fuss 9 Zoll Rhein. breit. **Die politischen Grenzen in Buntdruck.** Preis 2 Thlr., auf Leinwand gezogen 4 Thlr.

Raab, Specialkarte der Eisenbahnen Mittel-Europa's, mit Angabe der sämmtlichen Bahnstationen, der Eisenbahn-, wie auch der Dampfschiff-Verbindungen. 12te neu gezeichnete und verbesserte Auflage. Grösse: 3 Fuss 10 Zoll Rhein. hoch, 4 Fuss 6 Zoll Rhein. breit. Preis 1 Thlr. 12 Sgr., auf Leinwand gezogen 2 Thlr. 12 Sgr.
Dieselbe Karte **mit den politischen Grenzen in Buntdruck.** Preis 1 Thlr. 18 Sgr., auf Leinwand gezogen 2 Thlr. 18 Sgr.

F. Handtke's Post- und Reisekarte von Deutschland, der Schweiz, Holland, Belgien, östliches Frankreich, Ober-Italien, in 6 Blättern. Grösse 2 Fuss 9 Zoll Rhein. hoch, 3 Fuss 5 Zoll Rhein. breit. **Die politischen Grenzen in Buntdruck.** Auf Leinwand gezogen mit zwei schwarz lackirten Holzstäben Preis 2 Thlr. 15 Sgr.

☞ Hinsichtlich der **Eisenbahn-Wandkarte** von **Raab** erlauben wir uns noch besonders hervorzuheben, dass dieselbe von vielen

Eisenbahn-Directionen

für die Bahnhöfe etc. alljährlich in neuen Ausgaben angekauft wird und dass wir für diesen Zweck Parthie-Preise bewilligen.

Carl Flemming's Verlagsbuchhandlung in Gr.-Glogau.

Dampfstrahlpumpen,

deren Unentbehrlichkeit jetzt allgemein anerkannt wird, liefere ich für jeden Dampfdruck und für Wasserquantitäten von ½ bis 12 Cubikfuss pro Minute.

Die nach meinem verbesserten neuesten System, ohne Stopfbüchse und Verpackung, construirten Pumpen beseitigen vollständig die Mängel der seitherigen Giffard'schen. Sie sind sicher im Betrieb, leicht zu handhaben und unempfindlich gegen grössere Schwankungen im Dampfdruck; ferner eignen sich dieselben gleichwohl als Sauge- wie als Druck-Pumpen, zur Füllung von Wasser-Reservoirs und ganz besonders zur **Speisung von Locomotiv-** und **stationären Dampfkesseln,** sowie als Dampfspritzen.

Auch liefere ich die **Schau'sche Pumpe,** welche sich wegen ihrer Einfachheit und leichten Handirung ebenfalls besonders gut zum Speisen von Locomotiven eignet.

Ich beschäftige mich ausschliesslich mit der Fabrication dieser Pumpen, deren bereits über 2000 Stück in meiner Fabrik angefertigt wurden und bin deshalb in der Lage, Garantie für die beste Ausführung zu bieten.

Franz Schily vorm. H. Koch in Düsseldorf.

E. BECKER,

Maschinenfabrik für Hebevorrichtungen

in Berlin, Chausseestrasse 101

fertigt in solider Ausführung unter Garantie sämmtliche Hebevorrichtungen für Eisenbahnen und Maschinen-Werkstätten, insbesondere Krahne, Winden, Aufzüge, Locomotiv- und Tender-Windeböcke, Schraubenflaschenzüge, die die Last in jeder Stellung festhalten für 15 bis 60 Ctr., Fuss- und Schraubenwinden, Winden mit Seitenbewegung etc.

Manilla-Patent-Putz-Werg à Ctr. 5 Thlr.,
Bunt-Putzgarn à Ctr. 7½ Thlr.,
Weiss „ à Ctr. 9 Thlr.
empfiehlt
Frankenstein i/Schles.

H. Bruck's Fabrik.

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit Garantie für Bruch, bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu **Düsseldorf.**

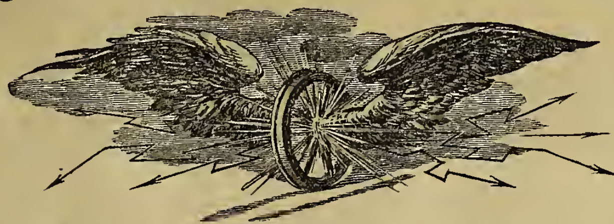
Eine grössere Partie gebrauchter Gruben- resp. Rollbahnschienen wird zu kaufen gesucht. Angabe des Quantums, Dimensionen und billigsten Preises franco unter **N. D. 808** an **Haasenstein & Vogler** in **Frankfurt a/M.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 15. 1868.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen
durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt
des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind
an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 10. April 1868. (Schluss der Nummer wegen des Charfreitags bereits am 8. April, Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Am Mittwoch den **8. April c.** wird die Strecke der Elberfeld-Cölner Eisenbahn von Opladen bis Mülheim a/Rhein mit den Stationen Schlebusch und Mülheim dem öffentlichen Verkehre übergeben, jedoch zunächst ausschliesslich für den Personen-, Gepäck- und Depeschenverkehr; der Fahrplan für die Personenzüge dieser und der übrigen Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn, für welche von dem bezeichneten Tage ab Aenderungen in den Abfahrtszeiten ebenfalls eintreten werden, ist auf sämmtlichen Stationen der Bahn ausgehängt.

Das Polizei- und Betriebs-Reglement der Bergisch-Märkischen Bahn tritt mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung für die Strecke Opladen-Mülheim in Kraft.

Wegen des Güterverkehrs wird besondere Bekanntmachung binnen Kurzem erfolgen.

Elberfeld, den 5. April 1868. **Königliche Eisenbahn-Direction.**

Wir werden, so weit es angeht, von jetzt ab die officiellen Bekanntmachungen der Vereins-Verwaltungen, welche sich auf die Eröffnungen neuer Bahnlinien beziehen, an der Spitze des Blattes, grössere Aufsätze dagegen, welche nur für Eisenbahn-Beamte, nicht auch für das grössere Publicum Interesse bieten oder sich besser im Zusammenhang lesen, unter Zustimmung der Redactions-Commission als eine wissenschaftliche Beilage zur Haupt-Zeitung bringen.

Die Redaction.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin 8. April. — Leider bin ich nicht in der Lage, von unserem Eisenbahn-Actien-Markt gute Nachrichten geben zu können. Das Geschäft stockt und lahmt fortdauernd, vorläufig ohne eine Aussicht auf eine baldige Wiederbelebung. Das Capital fliesst an und für sich nur spärlich zur Börse und sucht noch immer grösstentheils Anlage in fremden, einen guten Zinsgenuss gebenden Werth-Papieren. Die Täuschungen, welche durch die letzten Dividenden-Festsetzungen erzeugt worden sind, haben die Zurückhaltung des Capitals für Eisenbahn-Actien noch gesteigert. Die Oberschlesische Eisenbahn zahlt für 1867 13⅔ Proc., während man auf 14 Proc. mit Sicherheit glaubte rechnen zu können und sich die Erwartungen sogar bis 14½ Proc. verstiegen hatten. Nach den vorliegenden Zahlen sind die Betriebs-Ausgaben bedeutend gestiegen, dieselben betrugen in Procenten der Einnahmen:

	1867	1866
auf der Hauptbahn	$33_{,66}$	$32_{,61}$
Breslau-Posen-Glogauer	$47_{,01}$	$40_{,02}$
Stargard-Posen	$46_{,19}$	$42_{,91}$

Die Gründe der Steigerung kenne ich noch nicht, Thatsache ist aber, dass man mit Sicherheit sogar eine Reduction glaubte in Aussicht nehmen zu können, einmal weil der Krieg und die Truppen-Beförderung in 1866 viele ausserordentliche Leistungen veranlasst hatten, des anderen weil die im Jahre 1867 über die Bahn gegangenen colossalen Getreide-Transporte der höheren Tarifclasse angehörten und fast sämmtlich die Strecke Cosel-Breslau-Posen-Stargard durchlaufen haben.* Der Verwaltungsbericht wird erst Auskunft geben, ob diese Steigerung der Betriebs-Ausgaben dauernd oder nur vorübergehend ist.

Die Speculation betheiligte sich nur für einige leichte Actien, für Nahebahn (auf den Bau der Alsenzbahn hin), für Mastrichter in Folge der guten Einnahme im Januar und Februar und für Niederschlesische Zweigbahn, weil die Realisation des Projectes Halle-Guben-Sorau näher, als bisher getreten ist. Ich muss es mir versagen, auf eine Beurtheilung dieser Motive einzugehen, sie werden von der s. g. kleinen Speculation kritiklos escomptirt und sind in der That nicht geeignet, heute eine Cours-Steigerung zu rechtfertigen. Die Aachen-Mastrichter Bahn hat durch den mit der Belgischen Centralbahn geschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag gewonnen, aber erst die nächsten Einnahmen werden zeigen, ob die grossen Mehr-Einnahmen im Januar

* Die grossen Getreidetransporte haben jedenfalls ausserordentliche Leistungen der Betriebsmittel der erwähnten Bahn-Linien verlangt und möchten wohl durch solche die ausserordentlichen Mehrkosten des Betriebs veranlasst sein. Die Redaction.

und Februar dauernd sein werden. Um die Aussicht auf eine Dividende der Stamm-Actien zu rechtfertigen, muss eine weitere Steigerung eintreten.

Verstimmend wirkte das Erscheinen vieler neuen Werth-Papiere; die Rheinischen Bahn-Actien sind in kürzester Zeit vollgezeichnet worden, ebenso die Actien der Alsenzbahn und für die Oberhessischen Eisenbahn-Actien; für die in der nächsten Zeit zur Emission kommenden 4 Millionen Thlr. 5 proc. Prioritäts-Obligationen der Hessischen Ludwigsbahn erwartet man ein ähnliches Resultat. In der kurzen Zeit von etwa drei Wochen werden also 23 000 000 Thlr. neue Werthe Aufnahme gefunden haben. Es liegt nahe, dass dadurch ein grosser Theil der Capitals-Ansammlung anticipirt wird. Andererseits darf man aber auch die gewonnene Betheiligung Süddeutschlands an diesen Anleihen und den Umstand nicht unterschätzen, dass die Vorliebe des Capitals für Americanische Bonds bedeutend geschwächt und in Folge der in Oesterreich auf die Tagesordnung gesetzten Finanz-Projecte (Couponsteuer) viele Oesterr. Effecten nach ihrer Heimath zurückgeflossen sind und das dadurch disponible Capital anderweite Anlage sucht. Seit dem 1 Januar sind für Deutsche Eisenbahnbauten noch folgende Summen auf den Markt gekommen: 4 611 000 Thlr. Thüringer Bahn und $1^1/_4$ Mill. Prioritäten der Berlin-Görlitzer Bahn. Diese Summen repräsentiren nur einen kleinen Theil der offenen Bedürfnisse für Deutsche Eisenbahnbauten. Die in Preussen für solche publicirten Anleihe-Gesetze erfordern 64 Mill. Thlr., davon sind nur 12—15 Mill. als gedeckt zu betrachten. Der Bayerische Landtag hat für die nächsten fünf Jahre 66, der Württembergische für 1867/70 45 Mill. Gulden bewilligt, ergiebt abzüglich der bereits aufgebrachten 18 Mill. Gulden, 93 Mill. Gulden oder 53 Mill. Thaler. Weiter sind (nach ungefähren Schätzungen) 166 Mill. Thlr. zu decken, u. A. Paris-Hamburg mit 43, die Projecte der Oberschlesischen Bahn mit 20, der Halberstädter mit 15, Stolp-Danzig, Bergisch-Märkische und Potsdam-Magdeburger Bauten mit je 10 Mill. Thaler. Weiter kommen verschiedene Summen für kleinere Projecte und die ungedeckten Beträge für die Rechte Oder-Ufer-, Märkisch-Posener und Ostpreussische Südbahn in Betracht. Ohne den Vorwurf einer zu hohen Schätzung auf sich zu laden, darf man circa 215 Mill. Thlr. als den noch offenen Bedarf für Deutsche Eisenbahnbauten bezeichnen. So imposant, vielleicht richtiger gesagt, beunruhigend diese Summe ist, liegen doch Momente vor, welche geeignet sind, den Eindruck zu mildern. — Die Theilnahme Süddeutschlands darf nicht unterschätzt werden. Weiter dient diese Summe einer productiven, die Capitalkraft mächtig fördernden Anlage; die successive Verwendung ist ebenfalls beruhigend, denn man kann voraussetzen, dass in ähnlichem Maasse, in welchem das Capital vom grossen Markte abfliesst, es auf der anderen Seite wieder zuströmen wird. Es wird sich ein Circulations-Process entwickeln, welcher die Bedingungen einer Ausgleichung zwischen Nachfrage und Angebot in sich trägt. Die Landwirthe bringen heute ihre Capitalien sehr schnell zur Anlage auf den Markt, den Zahlungen für Grunderwerb wird sehr bald die erneuerte Veranlagung des letzteren folgen. Nichts desto weniger ist es an der Zeit, eine Unterbrechung der Ansprüche zu befürworten, es könnte sonst leicht eine Ueberproduction neuer Werthpapiere mit ihren schlimmen Folgen eintreten, welche nicht allein den Capitalsmarkt, sondern auch die Unternehmer schwer treffen würde. Die Besorgniss vor einer Krisis wirkt oft nicht weniger nachtheilig, wie eine solche selbst. Mit dem Rathe zur Vorsicht und Zurückhaltung schliesse ich mein heutiges Referat.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

* Oberhessische Eisenbahn = Giessen-Gelnhausen und Giessen-Fulda. (Aus der Concession Seitens des Grossherzogthums Hessen.)

§ 1. Die Gesellschaft ist bei Vermeidung des Verlustes gegenwärtiger Concession verbunden, spätestens bis zum 1. Juni 1868 den Nachweis darüber beizubringen, dass mindestens zehn Procent des in den Statuten festgesetzten Actiencapitals baar eingezahlt sind etc. etc.

§ 15. Die Grossh. Staatsregierung bewilligt der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft Behufs des Baues und des Betriebes der im Eingange genannten Bahnen die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von $3^1/_2$% des in jenen Unternehmungen anzulegenden und im Maximalbetrage auf 28 400 050 Gulden Süddeutscher Währung festgesetzten Actiencapitals dergestalt, dass unter keinen Umständen eine Vermehrung des vom Staate garantirten Zinsenbetrags von 994 001$^3/_4$ fl. stattfinden darf, und unter folgenden näheren Bedingungen:

1) Sobald die Baurechnungen für die neuen Bahnen abgeschlossen sind, wird das Capital, welches sich
   a) für den Bau der Bahnen nebst allem Zubehör,
   b) für die Anschaffung der Transportmittel,
   c) für die Verzinsung mit $3^1/_2$% während der Bauzeit, d. h. bis zum ersten des auf die Betriebseröffnung folgenden Monats (cf. sub 2),
   d) zur Deckung etwaiger Coursverluste bei Begebung der Actien

   als nothwendig ergiebt, unter Mitwirkung eines Commissärs der Grossh. Regierung definitiv festgesetzt.

   Wenn die Gesellschaft für die Gegenstände unter a, b und d einen Contract mit einem Unternehmer schliesst, durch welchen der Letztere sich verpflichtet, jene Gegenstände insgesammt zu beschaffen und zu liefern und seine Vergütung dafür in Actien nach deren Nominalbetrage zu nehmen, und wenn dieser Vertrag nach vorgängiger Prüfung die Genehmigung der Regierung erhalten hat, so ist derselbe für die bezeichneten drei Posten maassgebend, falls der darin vereinbarte Gesammtpreis die Summe von 26 000 050 Gulden in Actien nach deren Nominalbetrage nicht übersteigt und folgeweise von dem veranschlagten Actiencapitale für die Verzinsung während der Bauzeit 2 400 000 Gulden zur Verfügung bleiben.

   Ebenmässig kann über die Bauzinsen (c) die Gesellschaft mit einem Unternehmer contrahiren, jedoch dürfen immerhin dieselben die Summe von 2 400 000 fl. in Actien al pari nicht übersteigen.

   Würde aus irgend einem unvorhergesehenen Grunde die Ausführung der Bahnen ins Stocken gerathen, so soll die Grossh. Regierung berechtigt sein, auf Kosten und zu Lasten der Gesellschaft den Bau weiter zu führen und zu vollenden. Sollte in in diesem Falle das Actiencapital unter Zurechnung der gestellten Caution (§ 2), jedoch abzüglich des für die Verzinsung während der Bauzeit erforderlichen Betrages, zur Ausführung der Bahnen nicht ausreichen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen der Regierung das zur vollständigen Deckung des Bedarfs erforderliche Geld durch Aufnahme einer Prioritätsanleihe aufzubringen, wobei die für deren Verzinsung und allmälige Tilgung erforderlichen Beträge von dem Bruttoertrage der fraglichen Bahnen vorabzuziehen und nicht zu dem Reinertrage derselben zu rechnen sind.

2) Die Garantie tritt mit dem ersten des auf die Betriebseröffnung der Bahnen, und, falls eine streckenweise Betriebseröffnung erfolgen sollte, hinsichtlich der den Kosten der betriebenen Strecken entsprechenden Theile des Gesammt-Capitals vom ersten des auf den Eintritt solcher streckenweisen Betriebseröffnung folgenden Monats an gerechnet, in Wirksamkeit.

3) So oft in einem Betriebsjahre der Reinertrag der betriebenen Bahnen oder Bahnstrecken, welcher sich nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie der nach den Statuten den Reserve- und Erneuerungsfonds zufliessenden Beträge von dem Bruttoertrage ergiebt, die Höhe von $3^1/_2$% des Anlagecapitals oder des betreffenden Theils desselben nicht erreicht, wird die Grossh. Staatsregierung die zu einer Verzinsung in dieser Höhe erforderlichen Zuschüsse aus Staatsmitteln leisten lassen.

   Der Verwaltungsrath hat in einem jeden solchen Falle hiervon sowie von dem Betrage des erforderlichen Zuschusses der Grossh. Staatsregierung am Jahresschlusse Anzeige zu machen und derselben die Richtigkeit der Anforderung aus den Betriebsrechnungnn und den zugehörigen Belegen nachzuweisen. Auf Grund dieses Nachweises und soweit derselbe erbracht ist, wird die Grossh. Staatsregierung der Gesellschaft den erforderlichen Zuschuss in Darmstadt bei der Haupt-Staats-Casse vor dem 15. Mai des darauf folgenden Jahres provisorisch und vorbehaltlich definitiver Abrechnung zur Verfügung stellen.

4) Uebersteigt in einem Betriebsjahre der Reinertrag die Höhe von 4% des Anlagecapitals, so findet eine successive Rückzahlung der von dem Staate vor dem erstgedachten Jahre etwa geleisteten Zuschüsse dergestalt statt, dass der Staat bis zur völligen Tilgung seiner Zuschüsse alle den Betrag von 4% des Anlagecapitals übersteigenden Theile der jeweiligen Reinerträge unverkürzt zu empfangen hat.

5) Nach Rückerstattung der von dem Staate etwa geleisteten Zuschüsse werden die Ueberschüsse, welche sich aus den Reinerträgen über den Betrag von 5% des Anlagecapitals ergeben, unter die Gesellschaft und den Staat in der Weise vertheilt, dass hiervon die Erstere $^2/_3$ und der letztere $^1/_3$ jeweilig empfängt.

§ 18. Die Dauer der Concession wird auf Neun und Neunzig Jahre festgesetzt.

Sollte es die Grossh. Staatsregierung jedoch für angemessen halten, die Bahnen für Staatsbahnen zu erklären und sie auf Staatskosten verwalten zu lassen, so kann dies nach Fünf und Dreissig Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an jederzeit gegen Erstattung des zwanzigfachen Betrages des durchschnittlichen Reinertrags der letzten fünf Betriebsjahre und unter Eintritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft geschehen, wobei die von der Grossh. Staatsregierung garantirten $3^1/_2$% als Minimalreinertrag angenommen werden sollen. Nach Ablauf der Concessionszeit oder vor Ablauf dieser Zeit in dem Falle der Auflösung der Gesellschaft wird, wenn der Staat die Bahnen übernimmt, der Werth derselben und des Betriebsmaterials durch Taxation bestimmt, höchstens jedoch mit dem zwanzigfachen Betrage des durchschnittlichen Reinertrags der letzten fünf Betriebsjahre vergütet.

Erklärt in einem solchen Falle die Staatsregierung, von diesen Befugnissen keinen Gebrauch machen zu wollen, so können die im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen Gegenstände einzeln, aber nicht als Eisenbahn für Rechnung der Gesellschaft oder ihrer Creditoren veräussert werden.

Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg. Durch Allerh. Erlass vom 12. März 1868 ist genehmigt worden, den Bau und die künftige Verwaltung der durch das Gesetz vom 17. Februar 1868 zur Ausführung für Rechnung des Staates genehmigten Eisenbahnen von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau und von Thorn nach Insterburg mit fester Weichselbrücke bei Thorn der Direction der Ostbahn zu Bromberg, welche auch hinsichtlich dieser Bauausführung und Verwaltung alle Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben soll, zu übertragen. Zugleich ist bestimmt worden, dass für beide Eisenbahnen das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den vom Handelsministerium festzustellenden Bauplänen erforderlich sind, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach den Vorschriften des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. Novbr. 1838 zur Anwendung kommen soll.

Projecte.

*** Rheinische Eisenbahn.** (Subscription auf Actien Littr. B.) Zur Beschaffung des für die Bahn von Trier nach Call ursprünglich in Aussicht genommenen Anlagecapitals von 11 Millonen Thaler, wie auch des in dem Gesetze vom 11. März 1868 vorgesehenen Mehrbedarfs ist die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigt, Actien Littr. B in Stücken à 250 Thlr. Nominal zu emittiren, deren Verzinsung während der Bauzeit mit 4% jährlich aus dem Baucapital bestritten wird. Sollte der Reinertrag der Bahn nicht dazu hinreichen, um das gesammte Anlagecapital mit 4% jährlich zu verzinsen, so ist der Staat verpflichtet, für dasselbe den erforderlichen Zuschuss bis auf Höhe von 4% zu gewähren. Der Staat garantirt demnach den Inhabern der Actien Littr. B unbedingt einen Zinsengenuss von 4 Thlr. jährlich vom Hundert und stellt die zu dieser Zinszahlung erforderlichen Gelder zu den Fälligkeitsterminen der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Disposition. Uebersteigt dagegen der Reinertrag 4% des gesammten Anlagecapitals, so wird der überschiessende Betrag dergestalt vertheilt, dass zunächst a) aus demselben die zur Verzinsung bis auf Höhe von 4% per anno geleisteten Zuschüsse erstattet werden, b) sodann den neuen Stammactien 1% (das fünfte) gewährt wird, und c) der weitere Ueberschuss über 5% zu einem Drittheil dem Staate, zu einem Drittheil den Stammactien des alten Unternehmen und zu einem Drittheil den Actien für das neue Unternehmen zufliessen soll.

Die mit den Actien Littr. B auszureichenden Dividendenscheine werden mit dem Garantie-Controlzeichen des Staates versehen. Die Zinsen und Dividenden sind halbjährlich und zwar am 1. April und 1. October, die Super-Dividende am 1. Juli an den Cassen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie bei den von der Direction derselben zu bezeichnenden Bankhäusern zahlbar. Die Zinsgarantie des Staates hört auf, nachdem die neue Bahn zehn Jahre nacheinander einen Reinertrag ergeben haben wird, welcher zur erforderlichen Verzinsung des Anlagecapitals mit 4% ausreicht.

Die erste Emission der Rheinischen Eisenbahn-Actien Littr. B beträgt 5 000 000 Thaler Nominal, welche am 31. März und 1. April zum Course von 83½% zur öffentlichen Subscription aufgelegt waren.

*** Pfälzische Nordbahnen.** (Subscription auf Stammactien.) Die Actiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen hat unterm 23. November v. J. die landesherrliche Concession zum Baue und Betriebe der Alsenzbahn (Hochspeyer-Winnweiler-Münster am Stein) behufs Herstellung eines directen Anschlusses des Pfälzischen Bahnnetzes an die Rhein-Nahe- bezw. Rheinische Eisenbahn unter Gewährung einer staatlichen Zinsengarantie von 4% vom Bau- und Einrichtungscapitale im Betrage von 7 700 000 Gulden Südd. Währung auf 25 Betriebsjahre erhalten.

Zur Beschaffung des für die Erbauung der Alsenzbahn erforderlichen Baucapitals erhöht die Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen mit Zustimmung der Generalversammlung ihrer Actionäre vom 3. Februar 1868, ihr Stammactien-Capital um 7 700 000 fl. und emittirt demgemäss weitere 15 400 Stück Stammactien in Stücken von 500 fl. mit halbjährigen Zinscoupons von 4%, deren Zeichnung am 3. April 1868 zum Emissionspreise von 80½ fl. stattgefunden hat. Bei der Zeichnung ist eine Einzahlung von 40% des gezeichneten Nominalbetrages unter Anrechnung des Differentialcourses der Emission mit netto 102 fl. 30 kr. per Interimsschein in Berlin in Thaler-Valuta 7 fl. = 4 Thlr. baar zu machen. Die ferneren Ratenzahlungen erfolgen nach Maasgabe der Satzungen der Pfälzischen Nordbahn-Gesellschaft; es soll jedoch eine weitere Einzahlung nicht vor dem 1. April 1869 eingefordert werden. Ueber die erste Einzahlung werden dem Zeichner auf den Inhaber oder nach Wunsch auf Namen lautende Interimsscheine gemäss Art. 222 des Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuches ausgestellt. — Es bleibt jedem Zeichner freigestellt, jederzeit Vollzahlungen zu leisten und gegen Einlieferung der ausgestellten Interimsscheine die Actien in Empfang zu nehmen. Die vollen wie die theilweisen Einzahlungen werden den Betheiligten vom Tage des Erlages an, auch während der Bauzeit, mit 4% verzinst und sollen diese Zinsen bei den späteren Einzahlungen in Anrechnung gebracht werden.

*** Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Subscription auf Actien.) Die der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft ertheilte Concession umfasst die Linien von Giessen nach Gelnhausen und von Giessen nach Fulda in einer Gesammtlänge von ungefähr 22½ Meilen. Beide Linien bilden eine Fortsetzung der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke Deutz-Giessen. Durch die beabsichtigte Fortführung der Linie Giessen-Gelnhausen bis zum Anschlusse an die Bayerischen Bahnen bei Gemünden oder Partenstein kann diese Linie der Oberhessischen Eisenbahnen die kürzeste Verbindung der Rheinischen Eisenbahnen mit dem Bayerischen Eisenbahnnetze herstellen. Ausserdem steht ein Anschluss der Bergisch-Märkischen Eisenbahn an die Main-Weserbahn und somit an beide Strecken, Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen, in Aussicht, wodurch der Strecke Giessen-Fulda ein grosser Theil des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen Deutschlands zugewendet werden dürfte. Von dem Actiencapital von 16 228 600 Thlr. = 28 400 050 Gulden, eingetheilt in 81 143 Actien à 200 Thlr. = 350 Gulden, von der Grossherzoglich Hessischen Staatsregierung unter Zustimmung der Stände des Grossherzogthums mit der Garantie des Reinertrags von 3½% pro Anno auf die Dauer von 99 Jahren versehen, ist die Summe von 10 Millionen Thalern zum Emissionspreise von 75% des Nominalbetrags vom 6. bis 9. April zur Subscription aufgelegt worden.

Die Bahnen von Giessen nach Fulda und von Giessen nach Gelnhausen füllen eine schwer empfundene Lücke in dem Deutschen Eisenbahnnetze aus, und sie scheinen vorzugsweise berufen, der Westfälischen Kohle ein grosses Absatzgebiet nach Mittel- und Süddeutschland zu gewinnen.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Die zweite Kammer des Sächsischen Landtags hat am 3. April die Regierung ermächtigt, die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn Grossenhain-Cottbus zu ertheilen, sobald das Comité die nötbigen Geldmittel und die Erlaubniss zum Bau auf Preussischem Gebiete beibringt, mit welchem Beschlusse sich die 1. Kammer am 6. d. M. einstimmig einverstanden erklärte.

Die Beschlüsse der Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie über die Betheiligung derselben beim Bau und Betrieb der Cottbus-Grossenhainer Bahn, welche wir bereits kurz erwähnten, lauten ausführlich folgendermaassen:

> „Die Generalversammlung genehmigt die vorgeschlagene Unterstützung des Cottbus-Grossenhainer Bahnprojects durch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie dahin, dass die Letztere — die Concessionirung und Constituirung der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft vorausgesetzt — in Gemässheit der hierüber festgestellten Stipulation den Betrag von 500 000 Thlr. und zwar nach Höhe von 140 000 Thlr. in Stammactien zum Nennwerthe und nach Höhe von 360000 Thlr. in 5% Prioritäts-Stammactien zum künftigen Emissionscourse von genannter Gesellschaft übernimmt und dagegen unter zeitweiliger Benutzung des Reservefonds den Bau der Bahnstrecke von Grossenhain bis Ortrand nach dem bezüglichen Anschlage für eigene Rechnung und unter eigener Leitung ausführen lässt."

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass das Cottbuser Comité auch eine Erklärung über die Bereitwilligkeit des Directoriums zu weiteren Verhandlungen über eine eventuelle Betriebsübernahme auf der Cottbus-Grossenhainer Bahn als wünschenswerth bezeichnet habe, welche zugleich im Hinblick auf die vorgetragene Verfügung des Preussischen Handelsministeriums angemessen sein werde. Die Frage, ob die Versammlung damit einverstanden sei, dass dem Cottbus-Grossenhainer Comité Seiten des Directoriums Bereitwilligkeit erklärt werde, nach erlangter Concession zum Bahnbau und nach erfolgter Constituirung der Gesellschaft, wegen Uebernahme des Betriebes unter noch zu vereinbarenden Bedingungen in weitere Verhandlungen treten zu wollen, wurde einstimmig bejaht.

Eisenbahn-Bauten.

*** Ungarische Eisenbahnen.** Die Kgl. Ungarische Eisenbahn-Bau-Direction theilt uns unterm 1. April d. J. über den Stand der Ungarischen Eisenbahnbauten und Projecte Folgendes mit:

a) Debreczin-Szathmár. Die Linie bildet einen Theil des nordöstlichen Ungarischen Bahnnetzes, dessen Ausführung im Concessionswege an eine durch Herrn Dr. Stroussberg repräsentirte Gesellschaft Preussischer und Englischer Capitalisten übertragen ist. Der betreffende Vertrag wurde zur verfassungsmässigen Behandlung am 30. v. M. dem Landtage vorgelegt. Das Consortium übernahm den Ausbau von 64 Meilen (485,5 Kilom.) Eisenbahnen, nämlich die Linie Debreczin Szathmár-M.-Sziget, mit den Verzweigungen von Tekehaza aus nach Kaschau, zur Verbindung mit der Kaschau-Oderberger Linie und von Munkacs aus nach Galizien, endlich von Veke nach Pest. Die Garantie beträgt 37 000 fl. per Meile.

b) Karlstadt-Fiume. Die Bauarbeiten am Fiumer Bahnhofe werden demnächst beginnen. Der Vertrag mit Verzenassi und

Pongratz bezüglich der Anschüttungsarbeiten, wurde am 12. März unterzeichnet. Die Vorarbeiten sind so weit vorgeschritten, dass die Accordirung für die einzelnen Strecken bereits im Sommer erfolgen kann. Die Arbeiten am Kupiaker Tunnel dürften schon in 4—6 Wochen beginnen.

c) Grosswardein-Klausenburg. Die Erdarbeiten von zwei Baustrecken (Esküllö-Rér und Barcs-Klausenburg) sind Mitte März d. J. an die Unternehmung Grafen Haller und Biasini veraccordirt worden. Die Vergebungen der übrigen Arbeiten dürften binnen 2 bis 3 Monaten erfolgen.

Eisenbahn-Betrieb.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Mit dem 8. d. M. wird nach der am Kopfe dieser Nummer abgedruckten officiellen Bekanntmachung die Bahnstrecke von Opladen bis Mülheim am Rhein dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, zunächst für den Personenverkehr, mit Ausschluss des Güterverkehrs, für welchen letzteren es einer Vervollständigung der nothwendigen Verbindung mit der Köln-Mindener Bahn noch bedarf. Nach dem Fahrplan der neuen Strecke werden die Personenzüge den Anschluss an die nach Deutz gehenden und von dort kommenden Züge der Köln-Mindener Eisenbahn erhalten, für die Schnell- und Courierzüge dieser Bahn bleibt, da dieselben in Mülheim bekanntlich nicht halten, der Anschluss in Düsseldorf bestehen; jedoch soll vom 15. d. M. an der von Holland nach Köln und umgekehrt gehende Schnellzug in Mülhim anhalten, so dass alsdann eine bequeme Verbindung mit Köln zur Mittagszeit gegeben sein wird, welche Verbindung zuverlässig alsbald sich ganz besonders der Gunst des Publicums erfreuen dürfte, da sie den bequemsten Anschluss von und nach dem Oberrhein gewähren wird. Ausser der Köln-Mindener Bahn werden die Köln-Mülheimer Dampfboote eine regelmässige Verbindung mit dem linken Rheinufer herstellen. (Elberf. Ztg.)

Jerxheim-Börssum. Nach der binnen Kurzem zu erwartenden Betriebseröffnung der Bahnstrecke Jerxheim-Börssum werden die in der Richtung Jerxheim-Kreiensen zu transportirenden Gütersendungen ihren Weg nicht mehr über Wolfenbüttel, sondern über die genannte neue Strecke nehmen. Die steuerliche Abfertigung der nach dem ehemaligen Kurfürstenthum Hessen bestimmten Spritsendungen erfolgt deshalb schon vom 15. d. M. ab durch das Hauptsteueramt Göttingen, auf welches daher fortan die Bonificationsscheine zu extrahiren sind. (M. Ztg.)

* **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Die Betriebs-Resultate seit Eröffnung der Bahn.) Die so günstigen Betriebs-Resultate des Jahres 1867, welche wohl kaum so leicht von einer anderen Bahn erreicht werden, indem die 2753695 Thlr. betragende Bruttoeinnahme die Hälfte des Actiencapitals erheblich übersteigt und die Reineinnahme die Gewährung einer Dividende (incl. Zinsen) von 25% und dazu noch eine reiche Dotirung der Beamten-Unterstützungscasse möglich machte, veranlassen uns, einen Vergleich zwischen den Betriebsergebnissen des letzten und der Vorjahre anzustellen. Die Bruttoeinnahme des letzten Jahres ist 5⅔mal so gross als die im ersten vollen Betriebsjahre 1840 (482478 Thlr.), während im Jahre 1851 bereits das Doppelte, 1854 fast das Dreifache, 1856 fast das Vierfache, 1865 das Fünffache jener Summe erreicht war. Bis 1847 nahm die Einnahme stetig zu, ebenso in den Jahren von 1849 bis 1857 und von 1860 bis 1865, während die Jahre 1848, 1858—1860 und 1866 eine Abnahme gegen die vorhergehenden Jahre zeigten. Seit dem Jahre 1851 hat die Einnahme immer 1 Million Thaler überstiegen, im Jahre 1857 und in allen Jahren seit 1862 sogar 2 Millionen Thaler. Die beiden günstigsten Jahre nach dem letztverflossenen waren 1865 und 1857.

Im Jahre 1840 betrug die Einnahme für Personen mehr als das Doppelte der Einnahme für Güter; seit dem Jahre 1852 hatte dagegen immer die letztere das Uebergewicht und im verflossenen Jahre war das Verhältniss gerade das umgekehrte von dem 1840 bestehenden, d. h. die Einnahme für Güter war fast genau doppelt so gross, als die für Personen. Auch die letztere ist seit 1840 ziemlich stetig gewachsen und betrug 1856 mehr als das Doppelte, 1867 aber fast das Dreifache ihres anfänglichen Betrages. Weit schneller aber ist die Einnahme für Güter gestiegen; dieselbe hatte schon 1847 fast das Doppelte, 1851 fast das Dreifache, 1852 fast das Vierfache, 1854 das 5½fache, 1855 das 6⅓fache, 1856 fast das Achtfache, 1857 fast das Zehnfache, 1865 fast das Elffache, endlich 1867 das Zwölffache ihres erstmaligen Betrags erreicht. Im Durchschnitt hat die Einnahme für Personen sich seit 1840 jährlich um 4 Procent vermehrt, dagegen die Einnahme für Güter jährlich fast um 10 Procent.

Mit den Einnahmen und fast in gleichem Verhältnisse sind auch selbstverständlich die Ausgaben, welche zur Bewältigung des sich steigernden Verkehrs aufzuwenden waren, gestiegen; dieselben betrugen 1840 nur 248231 Thlr., 1867 aber 1292780 Thlr. oder mehr als das Fünffache jener Summe. Seit 1852 haben sie stets eine halbe Million, seit 1865 aber eine ganze Million überstiegen. In der Regel baben die Ausgaben 45—50 Procent der Einnahmen betragen, zuweilen auch mehr als 50 Procent, selten unter 45 Procent, einmal (1856) weniger als 40 Procent.

Der Reinertrag hat seit 1851 mehr als 500000 Thlr., seit 1856 (nur mit Ausnahme der Jahre 1859—1861) sogar 1 Million Thaler überstiegen und im letzten Jahre fast 1½ Million oder das Sechsfache seines Betrages im ersten vollen Jahre 1840 erreicht.

Unter den Ausgaben erscheint diesmal eine weit grössere Summe für neue Betriebsmittel (217 544 Thlr.), welche ursprünglich für die neue Bahn Borsdorf-Meissen angeschafft wurden (nämlich 7 Locomotiven, 10 Personen-, 50 bedeckte und 30 offene Güterwagen), aber auf die alte Bahn überschrieben wurden, indem dieselben zur Bewältigung der grossen Getreidetransporte für letztere in Benutzung genommen werden mussten. Bemerkenswerth ist auch der Posten für Gewerbesteuer, welche gleichfalls weit mehr als je betragen hat, nämlich 53614 Thlr., mehr als das Hundertfache ihres Betrages im Jahre 1843 (459 Thlr.), als dem ersten, in welchem Gewerbesteuer zu zahlen war. Erst seit 1855 hat dieselbe 10000 Thlr. überstiegen. Die Ausgabe für Wagenmiethe (30593 Thlr.) wird nur von der für 1857 geleisteten übertroffen.

* **Die grossen Getreidetransporte auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in 1867.** Wir theilten bereits bei Erwähnung des Geschäftsberichts der genannten Bahn mit, wie das sehr erfreuliche Resultat des Güterverkehrs, welches eine Mehreinnahme von circa 425 514 Thlrn. nachweist, obwohl Tarifermässigungen im Localverkehr ungünstig nachwirkten, hauptsächlich durch den ungewöhnlich starken Getreidetransport herbeigeführt worden, welcher die Leipzig-Dresdner Bahn im Jahre 1867 passirt hat. Wie ausserordentlich stark dieser Betrieb insbesondere seit Monat Juli vorigen Jahres gewesen, dafür führte der Vorsitzende Herr Dr. Einert in seinem der Generalversammlung gehaltenen Vortrag beispielsweise an, dass es Tage gab, an welchen ausser den fahrplanmässigen Zügen 10 bis 12 Getreideextrazüge von Dresden nach Berlin und Leipzig befördert werden mussten, dass vom Bahnhof in Dresden aus im Versandtgüterverkehr im Monat September 1 202 455,2 Centner, im Monat October 1 500 867,16 Centner Güter auf 25 892 Achsen — am stärksten Expeditionstage, 30. zum 31. October, 60 567,8 Centner auf 1063 Achsen —, im Monat November 1 382 378,5 Ctr. auf 24 520 Achsen — stärkster Tag am 28. November 58 415,5 Ctr. auf 887 Achsen — und im Monat December 1 228 695,2 Ctr. auf 22 077 Achsen auf der Bahn im Jahre 1867 von Dresden nach Leipzig und Stationen, Berlin, Böhmische, Schlesische und Albertsbahn überhaupt 1 158 884 Achsen befördert worden sind und dass auf derselben Station Dresden im Monat September 27 978, im October 28 566, im November 28 039 und im December 25 773 Stück Frachtbriefe registrirt und kartirt wurden.

Es wird hierbei nicht uninteressant sein, zu erfahren, dass der Umsatz der Leipzig-Dresdner Hauptcasse (in Leipzig) im Jahre 1867 sich

im Debet auf	10 255 198 Thlr.	6 Ngr.	2 Pf.
im Credit auf	9 977 491 „	29 „	5 „
belaufen, mithin auf . .	20 232 690 Thlr.	5 Ngr.	7 Pf.

im Ganzen beziffert hat. Derartige Verhältnisse sind im ersten Betriebsjahre 1839 allerdings nicht vorauszusehen gewesen!

Dass so aussergewöhnlicher nicht vorherzusehender Verkehr nur durch die ausserordentlichsten Anstrengungen und durch aussergewöhnliche Mittel zu bewältigen war, versteht sich von selbst. Zur Erhaltung und möglichster Ausdehnung desselben reichten die für die alte Bahnlinie verfügbaren Transportmittel nicht aus. Es musste daher auf diesfallsige schleunigste Abhülfe um so mehr Bedacht genommen werden, als die Erfahrung gelehrt hat, dass es bei Getreidetransporten im Falle eingetretener Conjuncturen um dieselben zu gewinnen, weniger auf billige Tarife als vielmehr hauptsächlich darauf ankommt, die aus fernen Gegenden herkommenden Sendungen den Bestimmungsorten möglichst schnell zuzuführen. Locomotiven sowohl wie Wagen waren für diesen dringenden Bedarf von den Fabriken nicht zu erlangen und so mussten die für die neue Bahnlinie angeschafften Transportmittel in Benutzung genommen werden, was auch noch ferner und so lange dieser Verkehr anhält, geschehen muss. Nach getroffenen Vereinbarungen mit mehreren Eisenbahn-Verbänden werden besondere Wagenextrazüge für diese Getreidetransporte unter Begleitung von Beamten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bis nach Ungarn hinein expedirt, um die dort noch massenhaft lagernden Vorräthe heranzubringen.

Nur mit Benutzung dieser Betriebsmittel ist es möglich geworden, diesen colossalen Verkehr zu bewältigen und die entsprechende Mehreinnahme zu erzielen. Die neue Linie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft hat derselben also bereits, ehe solche vollständig in Betrieb gesetzt ist, grossen Vortheil gebracht.

Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn. Die Generalversammlung der Actionäre dieser Bahn hat die Ueberlassung derselben an die Schleswig'sche Eisenbahn-Gesellschaft abgelehnt. (N. Z.)

+ **Brölthaler Eisenbahn-Gesellschaft.** Auf dieser kurzen, nur für Güterverkehr bestimmten Bahn betrugen

	Verkehr.	Einnahme.	Ausgabe.	
1865:	636 640 Ctr.,	18 547,3 Thlr.;	9626,7 Thlr.	= 51,90% der Einnahme;
1866:	499 698 „	15 142 „	8413,4 „	= 55,56% „ „

Von dem in 1866 erzielten Brutto-Ertrage von 6728 Thlrn. 18 Sgr. 6 Pf. wurden 2367 Thlr. 8 Sgr. 3 Pf. zu Abschreibungen auf Geleise und Mobilien, 3380 Thlr. 18 Sgr. 2 Pf. zu Zinsen und Provision an Creditoren verwandt, der hiernach sich ergebende Reinertrag von 980 Thlrn. 27 Sgr. 1 Pf. dem Dispositions-Conto zugewiesen. Die An-

lagekosten betrugen bis Ende 1866: 144 783$\frac{1}{2}$ Thlr.; das emittirte Actiencapital 87 500 Thlr.; das statutenmässige erste Grundcapital beträgt 100 000 Thlr., soll aber nach Beschluss der Generalversammlung vom 4. April 1866 bis auf 150 000 Thlr. erhöht werden. Die Fortsetzung der Bahn von Ruppichteroth nach Waldbröl (1,2 Meilen) wird lebhaft betrieben.

* **Cottbus-Schwielochseer Eisenbahn.** (Jahresbericht pro 1867.) Die Einnahme betrug 21 185 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf. (darunter 17 311 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf. für transportirte 206 953 Ctr. Güter und 292 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf. aus dem Personenverkehr), die Ausgabe 16 518 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf. (davon kommen auf Bahnverwaltung 2050 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf., auf die Transportverwaltung 7136 Thlr. 11 Sgr. 5 Pf. und auf die allgemeine Verwaltung 1055 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf.), mithin der Reinertrag 4666 Thlr. 20 Sgr., wovon 4550 Thlr. (1$\frac{2}{3}$%) Dividende und 116 Thlr. 20 Sgr. Eisenbahnsteuer bezahlt wurden. Von der Prioritätsschuld von ursprünglich 60 000 Thlr. sind bis ult. 1867 5600 Thlr. abgetragen, so dass dieselbe nur noch 54 400 Thlr. beträgt. Der Reservefonds betrug ult. 1867 3380 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf., der Erneuerungsfonds 6925 Thlr. 28 Sgr. 11 Pf. Das Anlagecapital der 4$\frac{1}{5}$ Meilen langen Bahn beträgt 333 000 Thlr. (79 286 Thlr. à Meile). Von den beförderten Gütern wurden transportirt auf die Länge einer Meile berechnet 845 172 Ctr., auf die ganze Bahnlänge berechnet 201 231 Ctr. Die Einnahme pro Centner und Meile betrug $\frac{92}{100}$ Pf., die Ausgabe pro Centner und Meile $\frac{74}{100}$ Pf. Die Gesammt-Ausgaben betragen nach Procenten der Bruttoeinnahme 77,96%, die Betriebsausgaben 48,38%.

Reglements und Tarife.

Im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande ist für die Beförderung von Gütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im directen Verkehr an Stelle des seit dem 1. April 1866 gültigen Tarifs und des Reglements vom 15. Juli 1863 mit dem 1. April d. J. ein neuer Tarif, sowie ein neues Reglement in Kraft getreten; auch ist ein neuer vollständiger Kohlentarif erschienen. — In dem neuen Gütertarif des Norddeutschen Eisenbahnverbandes ist der directe Verkehr via Minden zwischen den Köln-Mindener und Hannoverschen Stationen nicht wieder mit aufgenommen. Für diesen Verkehr wird unter Ausdehnung auf Stationen verschiedener anderer Bahnen binnen Kurzem ein besonderer neuer Tarif herausgegeben werden. Bis zur Einführung desselben bleiben die bisher bezüglichen Tarife und reglementarischen Vorschriften des Norddeutschen Eisenbahnverbandes auch für den Verkehr mit Büchen, Lübeck und Hamburg unverändert in Kraft.

Auf der Köln-Mindener Bahn ist am 1. April unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Juni 1867 nebst Nachträgen ein weiter ermässigter Tarif für den Transport von Steinkohlen und Cokes in Wagenladungen von mindestens 200 Centner von den diesseitigen Kohlenstationen via Oberhausen, Ruhrort Venlo nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn (bezw. nach Dortrecht) in Wagenladungen von mindestens 100 Ctr. in Kraft getreten, desgleichen ein directer Tarif für Beförderung von Steinkohlen und Cokes in Wagenladungen von mindestens 200 Centnern von den Kohlenstationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Hannoverschen Staatseisenbahn, der Grossh. Oldenburgischen Eisenbahn (via Hamm, Minden), sowie nach den Stationen: Lauenburg und Hamburg der Berlin-Hamburger und der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn via Hamm-Minden-Hohnstorf-Lauenburg. Mit demselben wurden die früheren vom 15. August, 1. und 20. October 1867 für Steinkohlen und Cokes im Verkehr von diesseitigen Stationen nach Hannoverschen, Oldenburgischen und den Stationen Lübeck, Hamburg und Lauenburg aufgehoben.

Am 1. April ist für den Preussisch-Braunschweigischen Güterverkehr in Stelle des mit diesem Tage aufgehobenen Tarifs und Reglements vom 15. April 1866 und dessen Nachträge ein neuer Tarif, sowie ein neues Reglement ins Leben getreten.

Auf der Westfälischen Eisenbahn ist am 1. April für die Beförderung von Getreide, Fahrzeugen, lebender Thiere und sonstiger Transportgegenstände ein neuer Tarif, umfassend den Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn einer-, Stationen der Westfälischen und der Hannoverschen Staatsbahn andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Stationen der Westfälischen Eisenbahn und Stationen der Hannoverschen Westbahn in Kraft getreten. Der bisherige Westfälische Verbandstarif vom 1. April 1863 mit sämmtlichen Nachträgen und Specialtarifen bleibt bis auf Weiteres bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen (Rheinisch-Bergischer Verkehr) noch in Geltung.

Auf der Rheinishen Eisenbahn ist für den Transport von Bau-, Nutz- und Werkholz in Verkehr mit Stationen der Böhmischen Westbahn am 1. April ein neuer ermässigter Tarif (3. Nachtrag) und am 10. April für den Transport von Steinkohlen und Cokes von den Stationen Wattenscheid und Rheinhausen nach Stationen der Pfälzer-, Badischen und Württembergischen Bahnen laut officieller Bekanntgabe ein Ausnahmetarif (1. Nachtrag) in Kraft getreten.

Am 1. April ist ein neuer Specialtarif für Transporte von raffinirtem und rohem Zucker ab Halle nach Stationen der Bayerischen Staats- und Ostbahnen via Hof und resp. via Eger in Wirksamkeit getreten, wogegen gleichzeitig die bisherigen Zuckerspecialtarife ab Halle, Magdeburg und Köthen via Hof aufgehoben wurden.

Ausland.

t. — **Geschäftsbericht der Seeländischen Bahn pro 1866.** Im Personenverkehr wurden befördert 1 470 619 Personen, gegen 1 345 570 Personen im Vorjahr; dieselben fuhren 5 030 726 Personenmeilen (gegen 4 814 298 Personenmeilen im Jahr 1865), so dass jede Person durchschnittlich 3,42 Meilen (gegen 3,58 Mln. im Vorjahr) zurücklegte. Die Passagiere I. Classe fuhren im Durchschnitt 5,83 Meilen, die II. Classe 4,27 M., diejenigen III. Cl. 3,15 M. Von den sämmtlichen Passagieren fuhren in I. Cl. 1,47 Procent, in II. Cl. 20,53 Proc., in III. Cl. 78,00 Proc., und zwar wurden auf geringere Entfernungen die höheren Wagenclassen verhältnissmässig viel weniger benutzt wie auf grösseren Entfernungen; z. B. fuhren bei Entfernungen unter 4 Meilen nur 0,95 Proc. in I. Cl. und 17,83 Proc. in II. Cl., bei Entfernungen zwischen 4 und 8$\frac{1}{2}$ Meilen 2,90 Proc. in I. Cl. und 28,72 Proc. in II. Classe, bei Entfernungen zwischen 8$\frac{1}{2}$ und 14$\frac{1}{2}$ Meilen 3,98 Proc. in I. Classe und 31,07 Proc. in II. Cl., bei Entfernungen über 14$\frac{1}{2}$ Meilen 5,11 Proc. in I. Cl. und 40,15 Proc. in II. Cl. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug auf der Nordbahn nebst Zweigbahnen 288 877 Rd., auf der Westbahn 418 089 Rd., zusammen 706 966 Rd.* An Passagiergepäck wurden befördert 54 313 Centner auf 449 711 Centnermeilen, und wurden dafür 12 265 Rd. eingenommen.

Im Güterverkehr wurden im Jahr 1866 befördert 98 708 Ctr. Eilgüter, 214 491 Ctr. Normalgüter und 2 110 730 Ctr. Producte. Die Eilgüter legten 670 285, die Normalgüter 1 925 160, die Producte 13 682 781 Centnermeilen zurück, so dass jeder Centner Eilgut im Durchschnitt 7,47 Meilen, jeder Centner Normalgut 8,97 Meilen, jeder Centner Producte 6,48 Meilen weit transportirt wurde. Ferner wurden befördert 20 677 Stück Rindvieh und Pferde auf durchschnittlich 7,9 Meilen und 60 246 Stück Kälber, Schweine und sonstiges Kleinvieh auf durchschnittlich 6,64 Meilen Entfernung. Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug für Postgüter 15 240 Rd., für Vieh, Eilgüter, Normalgüter und Producte 257 417 Rd., für Arbeitsgeld, Garantieprämie und sonstige Nebeneinnahmen 13 071 Rd.

Die Ausgaben betrugen:

A. Löhne.	
1) Für die Direction, das Hauptbüreau und die Betriebsinspection	20 836 Rd.
2) Für das Bahnpersonal	41 336 „
3) „ „ Maschinenpersonal	37 073 „
4) „ „ Stationspersonal	78 575 „
5) „ „ Zugpersonal	24 197 „
Summa A.	202 017 Rd.
B. Bahnunterhaltung.	
1) Erdarbeiten	620 Rd.
2) Material und Arbeitslohn zur Unterhaltung des Oberbaues	37 745 „
3) Unterhaltung der Bahnhofsgebäude	10 349 „
4) Unterhaltung der übrigen Bahnhofs-Anlagen	6 927 „
5) Unterhaltung der Wegübergänge	4 078 „
6) Unterhaltung der Brücken und Durchlässe	1 596 „
7) Unterhaltung der Einfriedigung	2 657 „
8) Unterhaltung der Wärterhäuser	2 853 „
9) Unterhaltung der optischen Telegraphen und Schilderhäuser	3 387 „
10) Unterhaltung der electromagnet. Telegraphen	1 152 „
11) Unterhaltung der Abtheilungszeichen	18 „
Summa B.	71 382 Rd.
C. Kosten der Züge.	
1) Brennmaterial für Locomotiven	38 802 Rd.
2) Unterhaltung der Locomotiven und Tender	26 459 „
3) Unterhaltung der Personenwagen	17 373 „
4) Unterhaltung der Postwagen	1 692 „
5) Unterhaltung der Güterwagen	15 375 „
6) Schmieren und Putzen der Locomotiven u. Wagen	9 670 „
7) Unterhaltung der stehenden Dampfmaschinen	2 292 „
8) Unterhaltung der Wasserstationen etc.	3 737 „
Summa C.	115 400 Rd.
D. Sonstige Ausgaben.	
1) Unterhaltung des Inventars	13 415 Rd.
2) Uniformirung der Beamten	3 447 „
3) Beleuchtung	9 956 „
4) Assecuranzen	4 888 „
5) Steuern und Agaben	2 531 „
6) Billete und Expeditionsformulare	8 088 „
7) Heizung der Büreaus, Wärterhäuser etc.	5 763 „
8) Reinigung der Büreaus, Aborte etc.	4 205 „
9) Schreib- und Zeichnenmaterial	1 774 „
10) Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Zolllocale	587 „
11) Unterhaltung der Bahnhofsuhren	436 „
12) Kosten der Rangirpferde	1 344 „
13) Beförderung von Personen und Gütern vom Dampfschiff zur Eisenbahn und v. v.	4 972 „
14) Diverse Ausgaben	10 252 „
Summa D.	71 658 Rd.
Totalsumme der Ausgaben	460 456 Rd.

* 1 Rd. (Dänischer Reichsthaler) ist etwa gleich 23 Sgr.

Die Betriebsmittel der Bahn bestanden aus 29 Locomotiven, 27 Tendern, 1 Königl. Salonwagen, 17 sechsrädrigen Personenwagen I. und II. Classe, 24 dergl. Personenwagen III. Cl., 15 vierrädrigen Personenwagen I. und II. Cl., 24 dergl. Personenwagen II. und III. Cl., 30 dergl. Personenwagen III. Cl., 4 achträdrigen Postwagen, 5 combinirten Post- und Gepäckwagen, 10 Gepäck- und Eilgutwagen, 18 vierrädrigen Pferdewagen, 312 vierrädrigen und 1 achträdrigen Güterwagen. 29 von diesen Güterwagen können auch (im Sommer) als Personenwagen III. Classe benutzt werden.

Die Locomotiven legten im Jahr 1866 zurück:

vor Personenzügen	48 413	Meilen
„ gemischten Zügen	22 355	„
„ Extrazügen	1 437	„
Leer	565	„
Summa	72 770	Meilen,

gegen 65 303 Meilen im Jahr 1865.

Auf die Locomotivmeile kamen im Jahr 1866 durchschnittlich 111,$_{681}$ Pfund, auf die Wagenachsmeile durchschnittlich 4,$_{493}$ Pfund Brennmaterial, gegen 120,$_{014}$ Pfd. pro Locomotivmeile und 4,$_{752}$ Pfund pro Wagenachsmeile im Vorjahr. Im Jahr 1866 wurden 1 807 097 Wagenachsmeilen zurückgelegt, und zwar von den Personenwagen 840 856, von den Postwagen 140 993, von den Güterwagen 825 337 Achsmeilen. Auf 1 Locomotivmeile kommen auf der Westbahn durchschnittlich 30,$_{47}$ Wagenachsmeilen, auf der Nordbahn 19,$_{68}$ und auf der Klampenborger Bahn 17,$_{84}$ Achsmeilen, im ganzen Durchschnitt 24,$_{84}$ Achsmeilen (gegen 25,$_{25}$ im Vorjahr). Für Schmiere der Locomotiven und Tender wurde verausgabt pro Locomotivmeile 4,$_{517}$ Sk.*, für Schmiere der Wagen pro Achsmeile 0,$_{096}$ Sk., für Verpackungsmaterial 2,$_{559}$ Sk. pro Locomotivmeile, für Putzen der Locomotiven und Tender 3,$_{291}$ Sk. pro Locomotivmeile.

Die gesammte Brutto-Einnahme betrug 1 004 962 Rp., wovon die Betriebsausgaben 46 Proc. ausmachen. Von jener Einnahme kommen auf die Westbahn 651 139 Rp., auf die Nordbahn nebst Zweigbahnen 353 822 Rp., pro Locomotivmeile auf der Westbahn 17 Rp. 77 Sk., auf der Nordbahn nebst Zweigbahnen 9 Rp. 82 Sk., auf den sämmtlichen Bahnen im Durchschnitt 13 Rp. 83 Sk. (gegen 14 Rp. 94 Sk. im Vorjahr), pro Bahnmeile auf der Westbahn 46510 Rp., auf der Nordbahn 36 393 Rp., auf den Zweigbahnen 49 535 Rp., im Durchschnitt 43 694 Rp.

Die Betriebs-Ausgaben betrugen pro Locomotivmeile auf der Westbahn 7 Rp. 48 Sk., auf der Nordbahn 5 Rp. 41 Sk., auf den Zweigbahnen 4 Rp. 64 Sk., auf sämmtlichen Bahnen im Durchschnitt 6 Rp. 34 Sk. (gegen 7 Rp. 15 Sk. im Vorjahr), pro Bahnmeile auf der Westbahn 19 567 Rp., auf der Nordbahn 19 219 Rp., auf den Zweigbahnen 25 994 Rp., im Durchschnitt 20 019 Rp.

Die Netto-Einnahme betrug 551 361 Rp., wovon etwa 10 Procent, nämlich 55 066 Rp., dem Reservefonds überwiesen wurden. Der Bestand des Reservefonds, woraus bereits für 178 029 Rp. neue Anschaffungen, nämlich der Bau einiger neuen Bahnhofsgebäude, die Anschaffung von 4 neuen Locomotiven und Tendern und der Umbau von 2 älteren Locomotiven und 21 Güterwagen bestritten waren, betrug am Eude des Jabres 1866 172 444 Rp.

D. — **Russland. Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. Februar 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. Februar 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
Dünaburg-Witebsk	243	41221	82304	+41083	+99,$_{6}$%
Rjäsan-Koslow	197,$_{5}$	116344	629601	+113258	+97,$_{3}$%
Moskau-Rjäsan	196,$_{4}$	185205	282946	+97741	+52,$_{7}$%
Moskau-Jaroslaw	66,$_{1}$	40952	52798	+11846	+28,$_{7}$%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	279287	344627	+65340	+23,$_{3}$%
Riga-Dünaburg	204	76352	93708	+17356	+22%
Lodz	26	4713	5563	+850	+18%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	564652	664204	+99552	+17,$_{6}$%
Warschau-Bromberg	131	35672	38445	+2773	+7,$_{8}$%
Peterhof	50,$_{9}$	16550	17780	+1231	+7%
Warschau-Wien	325	164446	173866	+9420	+5,$_{7}$%
Zarskoje-Selo	25	11928	12327	+399	+3,$_{3}$%
Warschau-Terespol	193	—	53636	—	—
Rjäschsk Morschansk	121,$_{85}$	—	32027	—	—

+ **Riga-Dünaburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Im Jahre 1867 sind nach dem der 20 ordentlichen Generalversammlung am 4./16. März 1868 vorgelegten Geschäftsbericht 239 978 Personen (fast genau so viele als 1866) befördert und dafür 322 699,$_{8}$ Rubel eingenommen worden. Rechnet man hierzu den Ertrag für die Beförderung von Kaiserlichen Extrazügen mit 3388,$_{5}$ Rbl., ferner für Passagiergepäck, Equipagen, Pferde und Hunde 17472,$_{1}$ Rbl., so hat der Personenverkehr überhaupt eine Einnahme von 343 560,$_{4}$ Rubel (20 090 Rbl. oder 6,$_{2}$% mehr) ergeben. Von der genannten Personenzahl kommen 22 238 Reisende auf den directen Verkehr mit der Petersburg-Warschauer, 14 829 auf den mit der Dünaburg-Witebsker Bahn, 2300 auf den mit dem Auslande, 6037 (gegen 1866 3557 weniger) auf den mit der nur 4½ Werst entfernten Haltestelle Dreilingsbusch. Alle Personen zusammen haben 23 787 174 Werst, mithin jede im Durchschnitt nicht ganz 100 Werst durchfahren; auf die ganze 203,$_{83}$ Werst lange Bahn kommen im Durchschnitt 116 701 Reisende. — Der grösste monatliche Verkehr hat im Juni mit 30 569 Personen, der kleinste im November mit 15 517 Personen stattgefunden.

Im Güterverkehr wurden mit Inbegriff der Postgüter befördert: tarifirtes Gut 11 516 852 Pud oder im Vergleich zum Vorjahre 45,$_{8}$% mehr (im Durchschnitt 180 Werst weit), dazu 6240 Stück Schlachtvieh; ausserdem nicht tarifirtes Bahngut 922 551 Pud. Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr betrug 690 551,$_{5}$ Pud (im Vergleich zum Vorjahre 47,$_{2}$% mehr). Die bedeutendsten Transportgegenstände waren 2 364 647 Pud Eisenbahnschienen, 1 566 746 Pud Salz, 1 498 170 Pud Flachs, 1 115 588 Pud Leinsaat, 747 563 Pud Getreide, 574 270 P. Holz, 557 480 P. Eisen- und Stahlwaaren, 376 268 P. Steinkohlen. — Auf den directen Verkehr kommen 66,$_{3}$% des Gewichts und 73,$_{9}$% der Einnahme (im Vorjahre resp. 44,$_{4}$ und 60,$_{1}$%). Auf den Verkehr mit der Petersburg-Warschauer Bahn kommen 1 826 695 Pud oder noch nicht 17%, auf den mit der Witebsker Bahn 5 174 982 Pud oder 45%, auf den mit dem Auslande nur 634 167 P. oder nicht ganz 4%. In der Richtung nach Dünaburg bewegten sich 57,$_{8}$%, in der umgekehrten 42,$_{7}$% aller Güter (1866 resp. 47,$_{1}$ und 52,$_{9}$%). Der Viehtransport hat 15 494 Rbl. oder mehr als doppelt so viel als 1866 (6 mal so viel als 1865) ertragen.

Das Anlagecapital beträgt 11 500 000 Rubel, wovon 10⅕ Mill. in 81 600 Actien (von denen 1041 bereits getilgt sind).

Mit Hinzurechnung der diversen Einnahmen von 101 313,$_{8}$ Rubel ergiebt sich eine Gesammteinnahme von 1 135 425,$_{75}$ Rubel (gegen das Vorjahr 279 889,$_{5}$ Rbl. oder 32,$_{7}$% mehr); dagegen betrug die Betriebsausgabe 716 866¼ Rbl. oder 65¼% (gegen 66,$_{38}$% im Vorjahre), die ganze Ausgabe aber mit Hinzurechnung von Coursdifferenz, Zinsen der Obligationen etc. 912 825 Rbl. (gegen das Vorjahr 113 331 Rubel oder 14% mehr), mithin der Reinertrag 222 599,$_{8}$ Rubel oder 2,$_{18}$% des Actiencapitals, so dass der Staat zur Ergänzung der 4½% Zinsen ca. 236 400 Rubel zuschiessen muss. Der Bestand der Locomotiven und Wagen ist derselbe wie im Vorjahre.

t. **Die Spanische Nordbahn.** Die bedrängte finanzielle Lage, worin die Spanische Nordbahn kürzlich gerathen ist, hat die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Geschichte dieser Bahn gelenkt. Die Concession zum Bau der Bahn wurde am 14. Novbr. 1855 ertheilt, und da das Publicum mit grosser Ungeduld auf die Ausführung des Unternehmens wartete, so beeilten sich die Spanischen Regierungs-Ingenieure diesem Wunsch des Publicums zu entsprechen und zunächst für die Strecke von Valladolid nach Burgos und für die Zweigbahn von Venta de Banos nach Alar del Rey die Bahnlinie festzulegen. Der Bau dieser beiden Bahnstrecken wurde vom Spanischen Crédit Mobilier im März 1856 übernommen. Die schwierigen Vorarbeiten zu den Gebirgsstrecken Madrid-Valladolid und Burgos-Irun wurden erst im Jahr 1858, also zwei Jahre später, vollendet. Man muss anerkennen, dass auf diesen Strecken die Regierungs-Ingenieure mit viel Geschicklichkeit die Bahn tracirt und die fast unglaublichen Schwierigkeiten, welche die Pyrenäen und das Guadarrama-Gebirge dem Eisenbahnbau entgegenstellen, erfolgreich überwunden haben. Aber die vorläufigen Kostenanschläge, die von den Regierungs Ingenieuren aufgestellt waren, haben sich als vollständig unzureichend erwiesen. Nach den Voranschlägen war nämlich die Länge der Bahn zu 448⅛ Engl. Meilen und die Anlagekosten derselben zu 13 689 £ pro Engl. Meile veranschlagt. Durch die von der Regierung bewilligte Subvention von 4 606 £ pro Meile hoffte man also das Anlagecapital auf 9 083 £ pro Meile reduciren zu können. In Wirklichkeit hat sich aber die Länge der Bahn zu 461 Engl. Meilen herausgestellt, und die wirklichen Baukosten haben 29 091 £ pro Meile betragen, sind also durch die Subvention der Regierung von 4 822 £ pro Meile auf 24 269 £ reducirt, so dass das von den Actionairen aufgebrachte Anlagecapital etwa 2⅔ mal so gross ist wie nach dem ersten Kostenanschlag; die gesammten Baukosten betrugen 13 408 000 £ anstatt 6 135 000 £.

Es erscheint übrigens durchaus nicht als wunderbar, dass der Bau so viel gekostet hat. Im Guadarrama-Gebirge z. B. machte der absolute Mangel an Communicationswegen, an Dörfern und Häusern den Bau ausserordentlich kostspielig, da es dort erforderlich war, alle Baumaterialien auf dem Rücken von Maulthieren zu transportiren, und da eine, aus 15 000 Personen bestehende Arbeiter-Bevölkerung dort mehrere Jahre lang in einer vollständigen Wüstenei beherbergt und versorgt werden musste. Das Clima ist dort sehr kalt im Winter und sehr heiss im Sommer, überhaupt so ungünstig, dass häufig gefährliche Fieber-Epidemien unter den Arbeitern grassirten. In den Pyrenäen zeigten sich ganz ähnliche Schwierigkeiten, dazu kam der Mangel an guten Baumaterialien und die nasse und schlüpfrige Beschaffenheit des Bodens, während allein in den Pyrenäen nicht weniger als 40 Tunnel vorkommen.

Das Transportmaterial der Spanischen Nordbahn besteht aus 37 achträdrigen Locomotiven (à 3 760 £), 138 sechsrädrigen Locomotiven

* 1 Dänischer Skilling (Sk.) ist etwa gleich 0,$_{24}$ Sgr.

(à 2 720 £), 5 Rangir-Locomotiven, welche zusammen 10 200 £ kosten, 3 Königlichen Salonwagen, die zusammen 5 600 £ kosten, 86 Personenwagen I. Classe (à 488 £), 115 Personenwagen II. Classe (à 400 £), 193 Personenwagen III. Classe (à 300 £) und 2 774 Güterwagen, welche durchschnittlich pro Stück 188 £ kosten, so dass das gesammte Transportmaterial der Bahn bei der Anschaffung 1 197 660 £ kostete, wozu noch 163 601 £ Transportkosten hinzukamen.

(Nach dem Engineer).

⊙ **Griechenlands erste Eisenbahn von Athen nach Pyräus.** Nachdem bisher nur im Allgemeinen von dieser ersten Eisenbahnlinie Griechenlands in dieser Zeitung (siehe No. 46 S. 634 v. J., ebenso No. 8 S. 85 u. No. 11 S. 121 dieses Jahrg.) Mittheilung gemacht wurde, dürfte es angezeigt sein, die Bauweise derselben genauer ins Auge zu fassen, da, wie bereits schon früher erwähnt, dieselbe in ihrer Fortsetzung — Samia Salonicki-Belgrad — ein wichtiges Glied des Europäischen Verkehrs werden wird.

Die Kosten der eingleisigen Bahn mit Grundentschädigung, Hochbauten, Maschinen und allem Zubehör wurden von dem Unternehmer, dem Engländer H. Pikerin, auf 3 000 000 frcs. veranschlagt.

Ueber die Richtung der Trace, die bereits in ihrer ganzen Länge verfolgt werden kann, ist bestimmt, dass der Bahnhof zu Athen in das Thal zwischen dem Theseustempel und dem nunmehr bis auf wenige Reste abgetragenen Aschenhügel und zwar auf eine Fläche, unter deren ganzer Länge die Wasserleitung von Agia Triada in einer Tiefe von nicht ganz 3 Metres durchläuft, was für die Versorgung des Bahnhofes und der Locomotiven von grosser Wichtigkeit ist, zu stehen kommt. Von da zieht sich die Bahn unter einem Viaduct, der für die von der Akropolis herabführende Strasse angelegt werden musste, längs den Anhöhen des Nymphenhügels gegen Südwest in beinahe gerader Richtung gegen die Mitte der Rhede von Phaleros an den Ilissus, den sie auf einer Brücke mit 2 gemauerten Jochen überschreitet. Diese Brücke ist von der unterhalb liegenden steinernen Brücke, über welche die Fahrstrasse nach Pyräus führt, weit genug entfernt, um den üblen Folgen der zwar seltenen Rückstauung der Gewässer nicht zu sehr ausgesetzt zu sein, welche durch die geringe Weite dieser Brücke entsteht. Von hier zieht sich die Bahn in einer weiten Curve noch mehr westwärts und läuft beinahe parallel mit der Strasse bis unter das Denkmal des Korais (Coray), die Pyräusstrasse in einem sehr spitzen Winkel an dem Platze überschreitend, wo sich diese dem Fusse der Anhöhen von Pyräus am meisten nähert. Ein tiefer Einschnitt in das weiche Gestein, das in diesem Theile der Halbinsel häufig vorkommt und auch zu den alten Befestigungen des Pyräus grösstentheils verwendet wurde, führt die Bahn in die seichte Meeresbucht, welche gewöhnlich unter dem Namen Hafen Kantharus (*Κανθάρους*) verzeichnet steht. Von hier aber führt eine Curve nach dem Platze, auf welchem früher die Säule des Königs Otto stand, jetzt aber die der Freiheit sich befindet. Der Bahnhof kommt dadurch direct mit dem Meere in Verbindung und wenn auch die Ausbaggerung der Bucht noch viele Arbeit in Anspruch nehmen wird, bis sie auch nur den gewöhnlichen 2 Fuss tief gehenden Barken zugänglich wird, so würde doch durch die Verlegung der Mauthlocalitäten, selbst auf ihre Kosten, der Eisenbahncompagnie ein ungeheurer Vortheil zugehen.

Die Länge der Bahnlinie Pyräus-Athen beträgt 10 Kilometer = 10 000 Meter = $1_{,35}$ D. M.; das Gefäll der Bahn zwischen den beiden Bahnhöfen wird auf 27 Meter = $83_{,118}$ Fuss angegeben und es scheint, dass die Ingenieure die grössere Hälfte der Steigung auf die Strecke zwischen Athen und dem Ilissus verlegen.

An Kunstbauten kommen ausser dem genannten Viaducte und der grossen Brücke über den Ilissus noch 4 Brücken von wenigstens 5 Metres Fluthweite und 15—18 kleinere Durchlässe für den Wasserabfluss aus den Bergen und für die Bewässerungsanstalten im Olivenwald und auf der Ebene von Pyräus vor. Sehr frequente Wegübergänge befinden sich auf der ganzen Strecke nur acht, da die Verbindung zwischen Pyräus und seinem nördlich gelegenen Vorstädten auf 2 Strassen beschränkt werden wird.

Die ganze Bahn wird contractmässig bis 1. August l. J. vollendet sein, so dass alsbald die Eröffnung erfolgen kann.

Eine Zweigbahn wird nach der Rhede von Phaleros geführt, wo eine Seebadeanstalt nach Europäischem Muster angelegt und auf diese Art auch für die Bewohner von Athen leicht zugänglich gemacht werden soll.

Die Fahrpreise sind in dem Kostenvoranschlag etwas hoch gestellt, da sie für den ersten Platz $1^1/_2$ frcs. = 12 Sgr., für den zweiten 1 frcs. = 8 Sgr. und für den dritten 45 Centimes = $3^3/_5$ Sgr. betragen sollen.

Man hatte gehofft, durch die Erbauung der Eisenbahn genauere und mehrere Spuren der sog. langen Mauer zu entdecken, allein es geschah nicht. Die zu Tag gelegten Quadern sind allerdings verschieden sowohl an Materie als Form, denn man findet neben dem porösen Pyräusstein Kalkstein, wie er bei Athen sich findet und Marmor vom Pentelikon oder Hymettus, was mit der Erzählung von der Eile des Baues übereinstimmt; gewiss ist, dass sich in dieser Gegend das Terrain seit den 2000 Jahren durch die Anschwemmungen des Kephissus und Ilissus bedeutend erhöht haben muss, welche z. B. den früheren Kriegshafen Kentharus beinahe zum Sumpfe gemacht und sicher bei Hochwasser auch südwärts sich ausgebreitet haben.

t. — **Die projectirte Eisenbahn nach Ostindien.** Am 26. Febr. d. J. wurde in der Society of Arts zu London von Mr. Hyde Clark eine Vorlesung über die projectirte Eisenbahn nach Ostindien gehalten, woraus wir im Folgenden das Wichtigste mittheilen wollen:

Die projectirte Bahn, welche durch die Europäische Türkei und Kleinasien nach Ostindien führen soll, ist nicht dazu bestimmt, dem Suez-Canal oder der Egyptischen Eisenbahn Concurrenz zu machen; beide Wege nach Ostindien, der über Kleinasien und der über Egypten, liegen so weit aus einander, dass für jeden Weg ein besonderer Verkehr sich entwickeln wird. Die Europäischen Eisenbahnlinien erstrecken sich bereits bis nach Basiasch an der Donau, in der Nähe von Belgrad. Für die Ausführung einer Eisenbahn von dort bis nach Constantinopel, eine Entfernung von etwa 500 Engl. Meilen, hat die Pforte einem Consortium von Englischen, Belgischen und Ungarischen Capitalisten, welche durch das Haus Van der Elst & Co. repräsentirt werden, eine Concession gewährt. Zur Ueberbrückung des Bosporus, zwischen Rumeli Hissar und Anadoli Hissar, sind 2 Projecte, vom Englischen Ingenieur Mac Clean und vom Oesterreichischen Ingenieur v. Ruppert, ausgearbeitet. Die Concession zum Bau der Eisenbahn von Constantinopel und Scutari nach Bagdad und Bassorah, eine Entfernung von 1400 bis 1500 Engl. Meilen, ist von der Pforte einer Gesellschaft ertheilt, welche von den Herren Randolph Stewart, L. Greig, Sharpe, Stewart & Co. und Baron Winspeare repräsentirt wird. Vorläufig sind indessen erst einige allgemeine Vorarbeiten für diese Bahn gemacht, wonach angenommen wird, dass die Bahn übet Izmid, Kutahieh, Afium Kara Hissar, Konieh, Ak Serai, Jenihissar, Kaisarieh, Aleppo, im Thal des Euphrat entlang, über Bagdad und Bassorah gehen soll, mit einer Zweigbahn nach Skanderun, Seleucia und Suedia. Von der Regierung werden 5% Zinsen garantirt für ein Anlagecapital von 12 000 £ pro Kilometer oder 20 000 £ pro Engl. Meile Bahn. Vorläufig genügt indessen diese Zinsgarantie bei den bekannten finanziellen Bedrängnissen der Ottomanischen Regierung nicht dazu, das nöthige Capital, welches sich im Ganzen etwa auf 20 Mill. £ belaufen wird, zum Bau jener Bahn flüssig zu machen. Zu dem Zweck wird es jedenfalls noch erforderlich sein, dass die Englische Regierung sich bereit finden lässt, der Eisenbahn-Gesellschaft für den Transport der Indischen Post beträchtliche Subsidien zu bewilligen. Es ist nämlich die jährliche Netto-Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr der Bahn zu 400 000 £, für telegraphische Depeschen zu 100 000 £, für Transitzölle (die der Eisenbahngesellschaft zufallen sollen) zu 100 000 £ veranschlagt, so dass die Englische Regierung für Beförderung der Indischen Post wenigstens 200 000 £ jährlich wird zahlen müssen, damit das Anlagecapital nur mit 4% rentirt.

Zwischen Bassorah und Bombay fahren bereits seit einigen Jahren regelmässige Postdampfschiffe und es wird vorläufig nicht beabsichtigt, eine Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten durch Persien und Beludschistan zu bauen, wo die Terrainschwierigkeiten sehr gross sein würden. Bombay steht bekanntlich schon durch Eisenbahnen mit fast allen bedeutenden Städten Ostindiens in directer Verbindung.

Sobald das nöthige Geld zusammengebracht ist, gedenkt man den Bau von mehreren Puncten aus gleichzeitig zu beginnen und zwar die Erd- und Maurer-Arbeiten durch Landes-Eingeborene ausführen zu lassen, wie solches sich beim Bau anderer Türkischer Eisenbahnen als zweckmässig bewährt hat.

t. — **Notizen über die Ostindischen Eisenbahnen.** Die Lieferungen für die Ostindischen Eisenbahnen geben den Englischen Eisenwerken und Fabriken sehr viel Arbeit. Im Jahr 1866 bezog z. B. die East Indian Bahn aus England 69 827 Tons Schienen und sonstige Materialien zum Werth von 555 301 £, die Great Indian Peninsula Bahn 97 394 Tons zum Werth von 555 173 £, die Madras Bahn 22 751 Tons zum Werth von 174 195 £, die Bombay, Baroda und Central India Bahn 55 763 Tons zum Werth von 259 667 £, die Scinde Bahn 610 Tons zum Werth von 14 114 £, die Punjaub Bahn 1103 Tons zum Werth von 27 750 £, die Indus Flotilla 5046 Tons zum Werth von 102 485 £, die Delhi Bahn 49 505 Tons zum Werth von 580 783 £, die Eastern Bengal Bahn 7016 Tons zum Werth von 93 500 £, die Great Southern of India Bahn 14 618 Tons zum Werth von 130 600 £, die Calcutta and South Eastern Bahn 3212 Tons zum Werth von 51 097 £, die Indian Branch Bahn 6800 Tons zum Werth von 113 712 £. Der Gesammtwerth der von den Ostindischen Bahnen im Jahr 1866 aus England bezogenen Materialien betrug also nicht weniger als 2 658 357 £. Bis zum Jahr 1860 waren bereits Materialien für 10 431 976 £ aus England für die Indischen Bahnen bezogen, ferner im Jahr 1861 für 1 669 443 £, im Jahr 1862 für 1 487 582 £, im Jahr 1863 für 1 285 976 £, im Jahr 1864 für 1 018 164 £, im Jahr 1865 für 1 729 543 £, im Jahr 1866 für 2 658 357 £, so dass der Gesammtwerth der aus England für die Indischen Bahnen bezogenen Materialien bis zum Schluss des Jahres 1866 auf 20 199 929 £ gestiegen war. Im Jahr 1866 wurden 70 neue Locomotiven für die Indischen Bahnen angeschafft, und zw 4 Stück für die East Indian, 24 Stück für die Great Indian Peninsr 26 Stück für die Madras, 4 Stück für die Punjaub, 2 Stück fü

Great Southern of India, 6 Stück für die Calcutta und South Eastern und 4 Stück für die Indian Branch Bahn.

Durch diese Anschaffungen ist die Gesammtzahl der auf den Indischen Bahnen vorhandenen Locomotiven am Schluss des Jahres 1866 auf 795 gestiegen, wovon auf die East Indian Bahn 332, auf die Great Indian Peninsula Bahn 167, auf die Madras Bahn 106, auf die Bombay, Baroda und Central India Bahn 72, auf die Scinde Bahn 25, auf die Punjaub Bahn 38, auf die Eastern Bengal Bahn 28, auf die Great Southern of India Bahn 11, auf die Calcutta and South Eastern Bahn 12, auf die India Branch Bahn 4 Stück kommen. Die Zahl der Personenwagen auf den Indischen Bahnen nahm im Jahr 1866 um 250 Stück zu und betrug am Schluss des Jahres 1834. Die Zahl der Güterwagen nahm im Lauf desselben Jahres um 1273 Stück zu und betrug am Ende des Jahres 19 280. Davon besassen die drei grössten Indischen Bahnen zusammen 12 181 Stück, nämlich die East Indian Bahn 5271, die Great Indian Peninsula Bahn 4223 und die Madras Bahn 2687 Güterwagen. Alle diese Betriebsmittel wurden aus England bezogen.

Bis zum Schluss des Jahres 1866 hatten die Ostindischen Eisenbahn-Gesellschaften folgende Summen für Betriebsmittel verausgabt: Die East Indian 2 880 000 £, die Great Indian Peninsula 1 448 000 £, die Madras 609 888 £, die Bombay, Baroda and Central India 779 763 £, die Scinde 172 647 £, die Punjaub 338 931 £, die Delhi 106 950 £, die Eastern Bengal 174 282 £, die Calcutta and South Eastern 136 200 £, die Great Southern of India 50 145 £.

Besonders bemerkenswerth bei den Indischen Eisenbahnen ist die Einwirkung des Clima's auf die dabei beschäftigten Europäer, Ostindier und Eingeborenen. Unter der Bezeichnung „Ostindier" sind dabei Mischlinge von Europäern und Indiern verstanden. Im Jahr 1866 betrug die Gesammtzahl der Europäer und Ostindier an der East Indian Bahn 1696, an der Madras Bahn 622, an der Scinde Bahn 229, an der Eastern Bengal Bahn 158. Darunter waren allein in der ersten Hälfte des Jahres 1866 durch Todesfall, Resignation oder Entlassung folgende Vacanzen verursacht: An der East Indian Bahn 422, an der Madras Bahn 111, an der Scinde Bahn 11 und an der Eastern Bengal Bahn 49. Unter der oben angeführten Zahl der Europäer und Ostindier waren Europäer: Bei der East Indian Bahn 296, bei der Madras Bahn 64, bei der Scinde Bahn 9 und bei der Eastern Bengal Bahn 36. Von den angestellten Europäern starben in der ersten Hälfte des Jahres 1866 an der Madras Bahn 5, an der Great Southern of India Bahn keiner, an der Great Indian Peninsula Bahn 9, an der Bombay, Barroda and Central India Bahn 2, an der Scinde Bahn 1, an der East Indian 25, an der Eastern Bengal 2, an der Calcutta and South Eastern Bahn keiner, an der Punjaub Bahn 1, zusammen 45. In derselben Zeit starben von den Ostindischen Eisenbahn-Beamten nur 8, und es ist auch sehr natürlich, da dieselben dem Clima besser widerstehen, wie die Europäer. Weit grösser als die Zahl der an den Eisenbahnen beschäftigten Europäer und sogenannten Ostindier ist übrigens die Anzahl der eingeborenen Eisenbahnbeamten (von reiner Indischer Race) und in der That thun auch die Eisenbahn-Gesellschaften am besten, sich vorzugsweise dieser Eingeborenen zu bedienen, z. B. hatte die East Indian Bahn im Jahr 1866 nicht weniger als 19 204 Eingeborene im Dienst. (Nach dem Engineer.)

t. — **Brasilianische Eisenbahnen.** Brasilien, dieses ungeheuer ausgedehnte Reich, dessen Oberfläche von mehr als $2^1/_4$ Millionen Engl. Quadratmeilen, ein Fünftel des Americanischen Festlandes und ein Fünfzehntel der ganzen bewohnbaren Oberfläche der Erde ausmacht, mit einer Bevölkerung von nur 10 Millionen Menschen, ist bisher noch auffallend arm an Eisenbahnen, und folglich noch auffallend weit zurück in der Cultur geblieben; auch die prachtvollen Wasserstrassen dieses Reiches, der Amazonenstrom, der auf fast 2000 Engl. Meilen Länge vom Atlantischen Ocean aufwärts bis zum Fuss des Anden-Gebirges schiffbar ist, und seine riesigen Nebenflüsse sind bisher als Communicationsmittel nur wenig nutzbar gemacht worden. Im Betrieb sind bisher im ganzen Brasilianischen Reich erst 6 Eisenbahnen von 373 Engl. Meilen Gesammtlänge, welche eine Brutto-Einnahme von etwa 300 000 £ jährlich, eine Netto-Einnahme von etwa 81 000 £ oder $217^1/_2$ £ pro Meile Bahn ergeben, was einer Verziusung des Anlagecapitals mit 3% entsprechen würde, wenn die Anlagekosten durchschnittlich 7250 £ pro Engl. Meile betragen haben. Es sind übrigens die Anlagekosten nicht genau bekannt, und können dieselben möglicherweise bedeutend höher gewesen sein.

Die wichtigste Eisenbahn in Brasilien ist die Don Pedro II. Bahn, welche die Provinzen Rio de Janeiro, St. Paul und Minas mit einander verbinden soll. Diese Bahn ist eröffnet von der Hauptstadt bis nach Commercio am Fluss Parahiba. Die erste Section dieser Bahn, zwischen Rio de Janeiro und Belem, von 39 Engl. Meilen Länge, liegt im flachen Lande; die zweite Section, von 29 Meilen Länge, durchschneidet eine Gebirgskette und enthält bedeutende Bauwerke; die dritte Section, welche dem Lauf des Parahiba folgt, ist auf 24 Meilen Länge vollendet und es bleiben jetzt noch von dieser Bahn 163 Engl. Meilen unvollendet. Der Bau dieser Bahn wurde von einer Brasilianischen Gesellschaft mit einem Capital von $4^1/_4$ Millionen £ begonnen; die jährliche Bruttoeinnahme beträgt im Durchschnitt 135 000 £, die Betriebskosten 90 000 £. Für diese Bahn hatte ursprünglich die Regierung eine Verzinsung des Anlagecapitals mit 7% garantirt; jetzt ist aber die ganze Bahn von der Regierung in Besitz genommen und es hängt von einem Beschluss derselben ab, ob die Bahn durch die Provinz Minas bis zum San Francisco-Fluss verlängert werden soll.

Die Bahia Bahn, welche, von der wichtigen Hafenstadt Bahia ausgehend, die Provinz Bahia durchschneiden und bis zum San Francisco Fluss geführt werden soll, wird von einer Englischen Gesellschaft mit einem Capital von 2 Mill. £ gebaut, wofür die Regierung 7% Zinsen garantirt hat. Von Bahia bis Alagoinhas, auf 144 Engl. Meilen Länge, ist diese Bahn bereits vollendet und dem Betrieb übergeben. Die Brutto-Einnahme auf dieser Bahnstrecke beträgt nur 28 000 £ jährlich, deckt also bei Weitem nicht die Betriebskosten, die sich auf fast 40 000 £ belaufen.

Die Pernambuco Bahn soll, vom Hafenplatz Recife ausgehend, die Provinz Pernambuco durchschneiden und ebenfalls am San Francisco Fluss endigen. Sie wird von einer Englischen Gesellschaft gebaut, mit einem Capital von 1 200 000 £, wofür die Regierung 7% Zinsen garantirt hat. Sie ist vollendet und im Betrieb auf eine Strecke von 79 Engl. Meilen Länge, zwischen Cinco Pontas, bei der Stadt Recife, und der Station Una, welche am Fluss gleiches Namens liegt. Die Betriebs-Resultate dieser Bahn sind nicht ganz so erbärmlich wie bei der Bahia-Bahn; die jährliche Brutto-Einnahme beträgt etwa 53 000 £, die Betriebskosten 32 000 £.

Die San Paulo Bahn, welche in dieser Zeitschrift bereits mehrfach beschrieben ist, soll die Hafenstadt Santos mit dem Innern der gleichnamigen Provinz verbinden. Sie ist gleichfalls ein Englisches Unternehmen, bei einer Zinsgarantie von 7% für ein Anlagecapital von 2 700 000 £. Sie wurde am 16. Februar d. J. von Santos bis Junchiacy. auf einer Strecke von $68^1/_2$ Engl. Meilen Länge, dem Betrieb übergeben.

Die Cantagallo Bahn, welche in einem Theil der Provinz Rio de Janeiro liegt, beginnt bei Villa Nova, einem Hafenplatz am Fluss Macacu, der bis dahin schiffbar ist, und soll von dort bis Nova Friburgo, auf eine Entfernung von 61 Engl. Meilen, geführt werden. Von dieser Bahn ist erst eine Hälfte, welche im Flachland liegt, vollendet und im Betrieb. Dabei betragen die Betriebskosten bei 30 Engl. Meilen Bahnlänge im Durchschnitt jährlich etwa 20 000 £, die Brutto-Einnahme 22 000 £, so dass nur ein Ueberschuss von 2000 £ verbleibt. Auch für diese Bahn, welche von einer Brasilianischen Gesellschaft gebaut wird, hat die Regieruug eine siebenprocentige Garantie übernommen.

Die Mauà Bahn, welche den an der Bai von Rio de Janeiro belegenen Hafenplatz Mauà mit dem Fuss der Petropolis oder Sierra d'Estrella genannten Gebirgskette verbindet, zeichnet sich durch ihre günstigen Betriebs-Resultate, in günstiger Weise vor allen übrigen Brasilianischen Eisenbahnen aus. Sie ist nur 11 Engl. Meilen lang, hat aber dabei eine jährliche Brutto-Einnahme von 60 000 £, wovon die Betriebskosten kaum die Hälfte ausmachen. Sie ist von einer Brasilianischen Gesellschaft, ohne jede von der Regierung übernommene Zinsgarantie oder Begünstigung gebaut und hat einen ziemlich bedeutenden Güterverkehr, da sie mit der Unias e Industria und der Petropolis-Strasse, zweien von den wenigen, aber vortrefflich gebauten Landstrassen, welche in das Innere des Landes führen, in Verbindung steht.

Obgleich die Betriebs-Resultate der Brasilianischen Eisenbahnen in finanzieller Hinsicht höchst unbefriedigend sind, scheint doch der weitere Ausbau jener Bahnen nicht in Stillstand zu gerathen. Der Hauptgrund des geringen Verkehrs der Bahnen ist in dem Mangel an guten Landstrassen und in der dünnen Bevölkerung des Landes zu suchen. Indessen bessern sich diese Verhältnisse nach und nach, da das Land einen unerschöpflichen Reichthum an Naturproducten besitzt, und es ist daher auch für die Rentabilität der Brasilianischen Bahnen eine bessere Zukunft zu erhoffen. (Nach dem Engineer.)

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung vom 10. März 1868.) Vorsitzender: Herr Hagen. Nach einer Reihe geschäftlicher Mittheilungen und Verhandlungen über innere Vereins-Angelegenheiten bringt der Herr Vorsitzende die vom Verein im bevorstehenden Sommer zu unternehmende Reise zur Sprache und wird zu deren Vorbereitung ein Comité gewählt.

Herr Langhoff macht Mittheilung von einer neuen Vorrichtung zum Kuppeln von Eisenbahnfahrzeugen, bei welcher diese so viele Unfälle verursachende Operation von der Seite der Wagen aus, also ohne ein Zwischentreten zwischen die Wagen zu erfordern, bewirkt werden soll. An der Kopfwand des Wagens befindet sich in drei Lagern eine horizontale Schraubenspindel, einerseits mit Rechts-, andererseits mit Linksgewinde versehen. Auf letzteren bewegen sich symmetrisch zu- oder von einander durch Drehung der Schraubenspindel zwei Muttern, mit denen zwei sich zu einem Bügel vereinigende Zugstangen verbunden sind. Dieser Bügel wird nach völligem Zusammenschrauben der beiden Muttern durch ferneres Drehen der Spindel gehoben und über den Zughaken des anderen Wagens gebracht. Durch Auseinanderschrauben der Muttern wird sodann in Folge der schrägeren Lage, welche die beiden Zugstangen zu einander annehmen, die Anspannung der Vorrichtung und feste Kuppelung der Wagen bewirkt.

Herr Wedding macht auf die ungünstige Inanspruchnahme einzelner Theile der Vorrichtung, namentlich der auf Bruch heanspruchten Schraubenspindel aufmerksam, wonächst Herr Dirksen auch noch hervorhebt, dass der Vorrichtung die Vortheile der jetzt allgemein gebräuchlichen elastischen Zugvorrichtungen mit durchgehenden Zugstangen fehlen würden.

Herr Ebeling erwähnt, dass er auf einer Reise von Leipzig nach Carlsbad bemerkt habe, dass von der Locomotive aus gar keine Signale mit der Dampfpfeife gegeben worden seien, und wünscht eine allgemeine Abschaffung oder doch möglichste Einschränkung dieser den Reisenden oft so lästig fallenden Signale. Der Vorsitzende erwähnt, dass diesem Wunsche, namentlich bei Nachtzügen, auch auf diesseitigen Bahnen schon nachgekommen werde, und erwähnt einige Fälle offenbaren Missbrauchs durch zu häufiges Signalisiren mit der Dampfpfeife. Herr Koch glaubt nicht, dass eine gänzliche Abschaffung der Signale mit der Dampfpfeife hei Einfahrt in die Stationen, heim Anziehen und Lösen der Bremsen u. s. w. thunlich sei, wenngleich sich eine möglichste Einschränkung derselben allerdings empfehlen möchte.

Durch übliche Abstimmung werden heim Schlusse der Sitzung die Herren Kaufmann Friedrich Heckmann und Sarre, Baumeister Cuno, Bergrath Dr. Hermann Wedding hierselbst und Herr Baumeister Schröder zu Spandau als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Ueber selbstthätige Schmiervorrichtungen für Schieber und Kolben von Locomotiven. Die günstigen Erfolge des bekannten Kessler'schen Schmierapparats haben die drei Eisenbahn-Werkmeister Schollwer von der Berlin-Hamburger Bahn, Görgel von der Bayerischen Staatsbahn in Nürnberg und Schauwecker von der Bayerischen Ostbahn in Weiden veranlasst, ebenfalls solche Apparate zu erfinden. Die Schollwer'sche Schmiervorrichtung, welche in No. 5 dieser Zeitung beschrieben wurde, veranlasst eine Schmierung nur, während die Maschine mit Dampf arbeitet, sie kann daher nicht so öconomisch auf den Schmierverbrauch, als auf die geringe Abnutzung der Schieberflächen und Kolbenringe wirken, wie bei dem Kessler'schen Apparat, welcher die Maschinentheile gerade schmiert, wenn es am nöthigsten ist, nämlich wenn sie trocken laufen, d. h. wenn der Dampf abgeschlossen wird, wie hei dem Einlaufen in die Stationen und hei Thalfahrten etc. Es ist bekannt, dass das zur Schmierung während dem Arbeiten der Maschine mit Dampf verwendete Oel hei jeder Radumdrehung mit dem Dampf in die Luft gejagt wird; die Wirkung des Schollwer'schen Apparates ist daher ähnlich wie hei den alten Schmierhähnen. Der Unterschied ist nur der, dass bei den alten Schmierhähnen auf jeder Station ein gewisses Quantum Oel in Cylinder und Schieherkasten gebracht und mit den nächsten Paar Kolbenhüben wieder entfernt wird, während hei dem Schollwer'schen Apparat hei jedem Huh ein gewisses Quantum Oel in den Schieberkasten und Cylinder gebracht und heim nächsten wieder hinausgejagt wird. Was also bei den alten Schmierhähnen auf einmal geschieht, wird bei dem Schollwer'schen nach und nach fertig gebracht; dass dabei immerhin Fetttheile im Schieberkasten und Cylinder bleiben, ist gewiss, ebenso gewiss ist aber auch, dass bei gleich guter Schmierung der Schollwer'sche Apparat hedeutend mehr Oel gebrauchen muss als der Kessler'sche, dass er überhaupt nie mit der Intensität schmieren kann wie der letztere. Dies wird eben durch die Wirkungsweise des Kessler'schen Apparates hedingt, welcher, wie ohen bemerkt, nur dann Oel in Cylinder und Schieherkasten eintreten lässt, wenn kein Dampf in diesen Theilen ist. Dieses Oel kann daher auch nicht von dem Dampf hinausgetrieben werden, es bleibt vielmehr in Cylinder und Schieberkasten, und Kolhen und Schieher reihen nun Cylinder und Schieherkasten mit dem bei jedem Hub gelieferten Fett ein. Dies ist ein Moment, das bei der Beurtheilung der Kessler'schen Apparate in erste Linie gestellt werden muss und welches sie allen anderen Apparaten, die nicht auf demselhen Principe heruhen, weit üherlegen machen. Der Kessler'sche Apparat thut automatisch und in einem höheren Grade vollkommener, was man von Hand thun kann, wenn man Cylinder und Schieherkasten mit Fett einreibt. Bei dem Kessler'schen Apparate kann daher kein Oel verloren werden, es wird vielmehr nutzbar auf die Einreihung der arheitenden und nicht blos auf die Passage des Oels an denselben verwendet. Dagegen ist es geradezu ein Fehler der Schollwer'schen Schmiervorrichtung, dass diese, während die Maschine trocken läuft und sie es am allernöthigsten hat, nicht schmiert. Diese Vorrichtung ist daher auf gebirgigen Bahnen gänzlich unbrauchbar, weil man dann hergab mit Dampf fahren müsste. Die Wichtigkeit des Kessler'schen Apparates tritt jedoch erst recht deutlich bei der Reparatur-Ersparniss hervor, was sich aus dem uns vorliegenden Berichte des Herrn Obermaschinenmeisters Gräfe in Bromherg auf's Anschaulichste ergieht. Die Abnutzung der Kolbenringe verhielt sich bei zwei Maschinen derselben Gattung, von denen die eine mit Kessler'schem Apparate versehen war und die andere nicht, einmal wie 22:45 und das anderemal wie 15:35; ausserdem wurden an der mit Kessler'schem Apparate versehenen Maschine vom 3. November 1866 his 3. März 1867 keinerlei Reparaturen nöthig, während an der Concurrenzmaschine am 13. Decemher die Kolbenringe nachgespannt und die Schieber ausgegossen, ferner am 8. Januar 1867 die Kolhenringe wegen Ahnutzung nachgespannt werden mussten.

Der Görgel'sche Apparat*, der angeblich auf demselben Principe beruhen soll wie der Kessler'sche braucht ohne Anwendung des Dochtes zu viel Oel. Die Anwendung des Dochtes ist aber ein Eindriff in das Kessler'sche Patent. Der Schauwecker'sche Apparat*, ser darauf heruht, dass Dampf in den Apparat kommt, hier condenirt und als Wasser mit Oel vermischt in Cylinder und Schieberkasten tritt. Die Condensations-Apparate hat man verlassen, weil die von denselben in Cylinder und Schieherkasten gelieferte Schmiermischung meistens nutzlos verloren geht und nur das während des Leerlaufs gelieferte Schmiermaterial zur richtigen Verwendung kommt.

Als Resumé dieser Auseinandersetzung dürfte daher feststehen, was übrigens durch vielfache Erfahrungen von ca. 100 Bahnen des In- und Auslandes vollständig hestätigt wird, dass nur die Apparate rationell wirken, welche schmieren, wenn die Locomotive leer läuft, und zu dieser Kategorie gehört in erster Linie der Kessler'sche. E. H. v. W.

st. — **Eiswagen zum Biertransport im Sommer.** Auf Ansuchen der Dreher'schen Bierbrauerei in Klein-Schwechat bei Wien wurden auf deren Kosten im vorigen Jahre von der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft 12 gedeckte Lastwagen derart adaptirt, dass darin das zur Weltausstellung nach Paris transportirte Bier während der ganzen Fahrt, selbst in der heissesten Jahreszeit, möglichst gleichmässig kühl hleibe.

Für die Construction waren folgende Bedingungen aufgestellt: 1) freier Lagerraum der Fässer, der ein völlig unbehindertes Ein- und Ausladen möglich macht; 2) Verschliessbarkeit dieses Lagerraums mittelst zollamtlicher Plombe, daher 3) gänzliche Separirung des Eisraums und Zugänglichkeit desselben durch besondere Oeffnungen für den Fall, als bei verzögerter Fahrt ein Nachfüllen von Eis nöthig werden sollte, und endlich 4) ausgiebiger Schutz gegen die Wärme der äusseren Luft.

Allen diesen Bedingungen wurde vollständig und zur grössten Zufriedenheit der Brauerei entsprochen. Der Lagerraum ist durch die in Charnieren hängenden und mittelst Polsterung völlig dicht schliessenden Thüren von beiden Seiten frei zugänglich und wird durch keine Säulen u. dgl. unterhrochen; er hietet Platz für 54 Hectoliter = 95 Eimer sammt Gebinde, im Gewicht von ca. 140 Zoll-Ctr. Als Decke dieses Raumes dient die Bodenfläche zweier grosser flacher Eisreservoirs, welche letztere aus verbleitem 1''' (2mm.)-dickem Eisenblech hestehen, genietet und gelöthet sind und theils durch eiserne Querträger, theils durch Versteifungen, die im Innern der Reservoirs selher angebracht sind, getragen werden. Sie hahen zusammen einen Fassungsraum für 50 Z.-Centner Eis, sind vom Wagendache aus je durch eine viereckige, gut verschliessbare Luke bequem schliefbar, und sind mit 4 Ahlaufröhren für das Thauwasser versehen, die vom Boden des Reservoirs durch die Wagenwandung nach Aussen gehen, und durch ihre S-Form das Eindringen der warmen Luft verhindern.

Die sämmtlichen Wandungen, der Fussboden, das Dach, die Thüren und Lukendeckel sind doppelt, und theils mit Häcksel, theils mit Langstroh ausgefüllt; das Dach und die Seitenwände des Lagerraums sind ausserdem noch durch eine dritte Verschalung und eine stagnirende Luftschicht gegen die äussere Wärme geschützt. Zur Bekleidung des Daches wurde gut asphaltirte Steinpappe gewählt und die Dachfläche sowohl, als die verticalen Wände sind weiss gestrichen.

Die ganze Einrichtung vermehrte das Gewicht eines Wagens um 50 Zoll-Centner und verursachte einen Kostenaufwand von beiläufig 800 fl. Ö. W. pro Wagen.

Die Wagen fuhren von Klein-Schwechat his Paris in 5 Tagen und zurück in derselben Zeit; geladen wurden 54 Hectoliter Bier und in der heissesten Zeit 30 Centner Eis. Bei der Ankunft in Paris hetrug die Temperatur im Lagerraum selbst an den schwülsten Tagen nur + 4° R. und waren bei regelmässiger Fahrt immer noch ca. 10 Ctr. Eis in den Reservoirs, die noch wenigstens für 2 Tage längere Fahrzeit ausgereicht haben würden. Dieses Eis wurde in den leeren Wagen belassen und dieselben gelangten dann gewöhnlich noch mit einem kleinen Reste von Eis mit einer Temperatur von + 4 his 5° R. nach Schwechat zurück, so dass demnach unverweilt wieder Bier geladen werden konnte.

Wo es sich nicht um eine Adaptirung bestehender Wagen, sondern um einen Neuhau handelt, kann man die Einrichtung wesentlich anders herstellen als im vorliegenden Falle; die Placirung des Eis-Reservoirs über dem Lagerraume dürfte indessen unter allen Umständen zu empfehlen sein, da das Bier dann immer von der schweren kältesten Luftschicht umgeben sein wird. Als Schutz gegen die äussere Wärme wird eine zweifache Wand mit 3" dicker Häckselfüllung stets genügen, und bei den vorbesprochenen Wagen wurde nur deshalb ein noch ausgiebigerer Schutz gewählt, weil keine maassgebenden Erfahrungen vorlagen, und man in Ansehung der grossen Wichtigkeit des Gegenstandes völlig sicher gehen wollte. Bei Weg-

* Vgl. die Zusammenstellung in No. 6 dieser Zeitung.

lassung der dritten Verschalung, entsprechender Verkleinerung der Eis-Reservoirs u. s. w. würden sich natürlich auch die Herstellungskosten um ein Beträchtliches niedriger stellen und würde ausserdem auch die todte Last weniger vermehrt werden.

(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

4 **Geschwindigkeit und Fahrgelder auf Englischen und anderen Eisenbahnen.** Der kürzlich herausgegebene Bericht der Britischen Kgl. Eisenbahn-Commission enthält — ausser Mittheilungen über die finanzielle Situation der verschiedenen Bahnen, Vorschläge, um das Prosperiren dieser Unternehmungen zu erhöhen, u. dgl. mehr — einige Vergleichungen zwischem dem Betriebe auf Englischen und fremden Eisenbahnen. — Wir geben hier in einem Auszuge die Daten über Geschwindigkeit der Züge und Höhe der Fahrgelder, von denen einige allerdings zu unbestimmt sind, um die Thatsachen dennoch gehörig würdigen zu können. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Linien auf dem Continent ist indess mit mehr Genauigkeit angegeben.

Geschwindigkeit der Züge in Englischen Meilen* per Stunde. In Grossbritannien laufen die Expresszüge incl. Aufenthalt etwa 40 Meilen per Stunde; der Durchschnitt aller Angaben über die schnellsten Züge (ausgeschlossen locale und Züge der Bannmeile) giebt 36½ Meilen per Stunde; die gewöhnlichen (ordinary) Züge machen 18—30 Meilen und endlich beträgt der Durchschnitt der langsamsten Züge 19½ Meilen. Für Frankreich hat man folgende Daten: Expresszüge einschliesslich der Aufenthalte 25—35 Meilen und Durchschnitt aus den schnellsten Zügen 31 Meilen; gewöhnliche Züge 16—25 Meilen; Durchschnitt aus den langsamsten 18 Meilen. In Belgien die schnellsten Züge 29—35 Meilen, die langsamsten 18—23 Meilen. In Preussen die schnellsten 29 Meilen, die langsamsten 17 bis 21 Meilen. In Bayern und längs des Rheins die schnellsten 24 bis 32 Meilen, die langsamsten 13—24 Meilen. In Italien die schnellsten 24—30 Meilen, die langsamsten 15—24 Meilen.

Fahrgelder. Die folgende dem erwähnten Berichte entnommene Tafel giebt die verschiedenen Fahrgelder in den hauptsächlichsten Eisenbahnländern Europa's, pro Engl. Meile in Englischen Pence.**

	I. Classe	II. Classe	III. Classe
Durchschnitt aus 12 Englischen Eisenbahnen	2,11 d	1,51 d	0,92 d
Frankreich	1,73 ,,	1,30 ,,	0,95 ,,
Preussen	1,57 ,,	1,17 ,,	0,80 ,,
Oesterreich	1,87 ,,	1,41 ,,	0,94 ,,
Belgien	1,23 ,,	0,93 ,,	0,62 ,,
Bayern	1,33 ,,	0,89 ,,	0,60 ,,
Rheinland	1,53 ,,	1,05 ,,	0,70 ,,
Italien	1,88—1,47 ,,	1,50—1,19 ,,	1,02—0,85 ,,

Auf einigen Preussischen und Rheinischen Bahnen und in einigen Bergwerksdistricten Preussens kommt noch eine vierte Classe vor, deren Fahrgeld etwa die Hälfte dessen der dritten Classe beträgt. In den meisten IV. Classe-Wagen sind nur Stehplätze.

Bemerkt wird, dass Retourbillete in England häufiger und verhältnissmässig billiger als auf dem Continent ausgegeben werden und dass die Vorschriften wegen des Passagiergepäcks in England ebenfalls liberaler sind. Als allgemeines Resultat der Vergleichung darf man sagen, dass die Passagiere der ersten Classe in England, indem sie die schnellen Züge für lange Distanzen benutzen, rascher als in Frankreich aber mit etwas höheren Kosten befördert werden, wogegen in Frankreich die Passagiere der dritten Classe in gewöhnlichen Personenzügen langsamer als in England fahren, aber mehr Züge zur Benutzung haben. Ferner wird anerkannt, dass die erste und zweite Classe auf den meisten Linien des Continents, besonders im südlichen Deutschland, viel bequemer als in England eingerichtet sind.

Die zweite Classe z. B. in Baden, Württemberg und auf der Französischen Ostbahn ist ebenso gebaut und ausgestattet wie die erste Classe in England. Im Ganzen, sagt der Bericht, kann gesagt werden, dass, was Schnelligkeit anbetrifft, der Eisenbahnreisende in Grossbritannien sich einer Beförderung erfreut, die auf den meisten Linien des Continents nicht erreicht wird, dass dagegen, was Bequemlichkeit anbetrifft, die Englischen Bahnen hinter denen Mittel-Europas im Allgemeinen zurückstehen. (The Artizan 1867 S. 153.)

△ **Eisenbahnbrücken-Modell.** Nach einer Beschreibung des von der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen dem Bayerischen Nationalmuseum vor Kurzem zum Geschenk gemachten schönen Modells der neuen Eisenbahnschiffbrücke über den Rhein bei Maxau (Strecke der Pfälzischen Maximiliansbahn: Winden-Maxau) wurde der Vorschlag, Schiffbrücken bei Eisenbahnen zu verwenden, wo solche über Landseen gehen, deren Wasserspiegel meist ruhig und von constanter Höhe ist, zuerst in Brittisch-Indien gemacht. Der Oberingenieur C. Basler hat bekanntlich nun eine solche Brücke für den Rhein, trotz des sehr veränderlichen Wasserspiegels dieses Flusses und der lebhaften Schifffahrt und Flösserei auf demselben, nach einem neuen System verwirklicht und sich dadurch in der technischen Welt allgemeine Anerkennung erworben. — Die beschriebene Brücke wurde in den kurzem Zeitraume eines Jahres — Mai 1864 bis Ende April 1865 — gebaut und dem Verkehr übergeben. Diese Brücke verbindet die beiden Bahnhöfe Maximilansau (linkes Ufer) und Maxau (rechtes Ufer) in einer Länge von 362,8 Met. = 1116,86 Fuss in welcher jedoch die Auffahrtsrampen mit je 64 Met. = 197,18' inbegriffen sind. Die eigentliche Brücke besteht aus 12 Jochen mit je 2 und 3 Schiffen, unter welchen 6 Durchlassjoche — auf jedem Ufer je 3 mit einer Länge von 54,5 Met. = 167,74' für die Schifffahrt und Flösserei — und 6 feste Joche sind. Auf diesen 34 Pontons, ruht das Gebälk, welches in der Mitte das Eisenbahngeleis (3,5 Met. = 10,72' breit) und zu beiden Seiten die Strassenfahrbahnen (jede 4,2 Met. = 12,71' breit) trägt. Um nun mit den Eisenbahnzügen auf die mit dem wechselnden Wasserstande bald tief, bald hoch liegende Brückenbahn zu gelangen, mussten die Rampen-Anlagen an den beiden Ufern derart construirt werden, dass das Geleise derselben, gleichsam das Zwischenglied mit dem Geleise auf dem festen Lande und dem der Schiffbrücke bildend, in stetiger Ebene mittelst Hebevorrichtungen je nach dem Steigen und Fallen der Schiffbrücke gehoben und gesenkt werden kann. Est ist diese Aufgabe, wie wir an dem Modell sehen, trefflich gelöst worden. Ebenso zeigt die Verbindung der Joche in Form des Druckhebelsystems und der Hebelspannketten, dass in ausserordentlich kurzer Zeit (erfahrungsgemäss für 3 Mann etwa eine Minute und selbst bei Niederwasser nur 7 Minuten für 3 Durchlassjoche) diese Durchlassjoche abgefahren werden können, um eine 54 Meter freie Oeffnung zu schaffen und dass beim Uebersetzen der Lasten die Einsenkungen sich von Joch zu Joch stetig übertragen und selbst beim Passiren der Maximallast, der Locomotive von 350 Ctr. Gewicht, die Schiffe nur 18—20 Centimeter sich einsenken. Das neue im Bayer. Nationalmuseum in München ausgestellte Modell, für welches Hr. Oberingenieur C. Basler auf der Pariser Weltausstellung mit der goldenen Medaille ausgezeichnet wurde, ist 3 Meter lang, und zeigt die eine Seite der Schiffbrücke etwa bis zur Hälfte des Stromes.*

Juristisches.

Steuer-Defraudation eines Eisenbahn-Packmeisters. Dem Obertribunal zu Berlin lag kürzlich eine Steuerdefraudationssache vor, welche ganz besonders für Eisenbahnbeamte Interesse hat. Der Packmeister Hiudt zu Wittenberge hatte nämlich in seiner Eigenschaft als Packmeister mittelst der Hamburger Eisenbahn am 13. Januar 1867 eine Post Schlachtvieh für Brüssen in den engeren Steuerbezirk von Berlin eingebracht, welche nach der von H. den Steuerbeamten auf dem Hamburger Bahnhofe abgegebenen schriftlichen Declaration aus 23 Schweinen und 7 Kälber bestehen sollte, während bei der Revision durch die Steuerbeamten 8 Kälbern vorgefunden wurden. Es war also ein Kalb nicht declarirt. Die Nichtdeclaration schlachtsteuerpflichtiger Gegenstände involvirt aber eine Schlachtsteuerdefraudation und es ist nun die Frage entstanden, ob H. in seiner Eigenschaft als Packmeister sich dieses Vergehens schuldig gemacht habe? Das Stadtgericht zu Berlin bejahte diese Frage im Erk. v. 4. Juni 1867 und sprach die gesetzliche Steuerstrafe aus. Das Kammergericht dagegen sprach den Angeklagten durch Erk. v. 19. Sept. 1867 frei, verneinte also die Frage. Es führte aus: Jede Defraudation erfordere eine auf Verkürzung der Steuer gerichtete Absicht und setze doch mindestens das Bewusstsein auf Seiten des Angeklagten voraus, dass er den Gegenstand, durch dessen Einbringung er die Defraude begangen haben soll, eingebracht habe. Keines von beiden Requisiten liege hier aber vor. — Gegen diese Entscheidung hatte die Oberstaatsanwaltschaft die Nichtigkeitsbeschwerde eingereicht. Die I. Abtheilung des Strafsenats des Obertribunals hat denn auch durch Urtel vom 14. Febr. 1868 das kammergerichtliche Erkenntniss vernichtet und das Erkenntniss des Stadtgerichts vom 4. Juni 1867 bestätigt. Das Obertribunal führt aus: „Das Kgl. Obertribunal hat schon in vielfachen Entscheidungen ausgesprochen und eingehend näher ausgeführt, dass es bei Mahl- und Schlachtsteuer-Defraudationen anders wie bei Maischsteuer- und Zolldefraudationen — auf den animus defraudandi nicht ankommt, und dass die allgemeinen strafrechtlichen Grundsätze über dolus und culpa bei Mahl- und Schlachsteuer-Defraudationen nicht Anwendung finden; dass es vielmehr genügt, wenn sich der Defraudant der That, welche objectiv die Defraudation bildet, bewusst gewesen ist. Letzteres war hier der Fall. Denn der Angeklagte ist sich bewusst gewesen, dass er declarirt hatte, er war auch als Packmeister des Eisenbahnzuges zur Declaration verpflichtet und unbedingt für die Richtigkeit seiner Declaration verantwortlich. Hat er also unrichtig declarirt, wie festgestellt ist, so trifft ihn auch die Defraudationsstrafe nach § 15 a „des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes v. 30. Mai 1820."

---

* 1 Engl. Meile = 0,214 Preuss. Meilen.

** 36 Pence = 1 Thlr. Cour. 1 Preuss. Meile = 4,68 Engl. Meilen, daher um diese Preise auf Silbergroschen und Preuss. Meilen zu haben, sind solche mit sehr nahe 4 zu multipliciren.

* Specielleres über die Maxau-Eisenbahn-Schiffbrücke siehe Jahrg. 1865, S. 454 unserer Zeitung. Die Redaction.

Literatur.

Stieler's Handatlas und Stieler's Karte von Deutschland. Von der Jubelausgabe des Stieler'schen Handatlas, herausgegeben von H. Berghaus und A. Petermann (Gotha: Justus Perthes) liegen jetzt die Lieferungen 12—25, jede im Preise von 14 Sgr. vor. Der ganze Atlas ist bekanntlich auf 28 Lieferungen berechnet, so dass seine Vollendung binnen Kurzem zu erwarten ist. Indem wir unsere Leser auf dieses vorzügliche Kartenwerk hierdurch nochmals aufmerksam machen, empfehlen wir denselben auch insbesondere die Ergänzungshefte zu demselben, welche eine neue Auflage von Stieler's Deutschland in 25 Blättern bringen, die sich sowohl durch den gewählten grossen Maassstab, das genau und klar wiedergegebene Terrain, das lebhafte, der Neugestaltung Deutschlands entsprechende Colorit, als auch namentlich durch die klar hervorgetretene Signatur der Eisenbahnen vortheilhaft auszeichnet.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

27. April *Werrabahn-Ges. zu Meiningen. Siehe off. Bekm. S. 181.
28. „ Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Brünn.
30. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Ges. zu Flensburg.
30. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Wien.

Einzahlungen.

10. Mai Pfälzische Nordbahnen 15%. Siehe off. Bekm. S. 182.
10. Juni Leipzig-Dresdner Eisenbahn, neue Actien.

Auszahlungen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn 7½% Dividende vom 14. April ab. Off. Bekm. in nächster Nummer.
Pfälzische Ludwigsbahn 27 fl. Dividende } Siehe off.
Pfälzische Maximiliansbahn 2 fl. 30 kr. Dividende } Bekm. S. 182.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
13. April zu Frankfurt a/M.	Frankfurt-Hanauer E.	Eiserner Brücken-Oberbau	184
14. „ zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Gussstahlachsen etc.	184
15. „ zu Leipzig	Sächs. westl. Stsb.	Verkauf von Hartgussherzstücken	182
15. „ zu Hannover	Telegr.-Direction	Telegr.-Ausführungs-Arbeiten	—
15. „ zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	32000 Kbfss. gelöschten Kalk	—
20. „ zu Gotha	Gotha-Leinefelder E.	Kunstbauten	183
20. „ zu Gotha	dieselbe	Erdarbeiten	183
20. „ zu Stendal	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten	183
21. „ zu Düsseldorf	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten bezw. Brückenbauten auf Düsseldorf-Neuss	—
24. „ zu Haltern	Venlo-Hamburger E.	Erdarbeiten	184
27. „ zu Elberfeld u. Münster	Bergisch-Märk. E.	Erdarbeiten für die Ruhrthalbahn	—
27. „ zu Berlin	Berliner Verbindungsbahn	Platten und Werksteine aus Sandstein	—
1. Mai zu Harburg	Hannoversche E.	Verpachtung der Coks-Ofen-Anlagen zu Harburg	—
4. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu Corbetha	—

Briefkasten.

Auf verschiedene Anfragen erwiedern wir hierdurch, dass uns noch nicht von allen Seiten die officiellen Mittheilungen über den Stand des Eisenbahnnetzes im Frühjahr d. J. vorliegen, und wir deshalb das Erscheinen der zweiten Auflage unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas, auf welcher wir auch die Zeit der voraussichtlichen Betriebs-Eröffnung der in Bau begriffenen Bahnlinien anzugeben gedenken, auf Ende dieses Monats verschieben mussten. Die Redaction.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Oldenburgische Staats-Eisenbahn.

Vom 8. April cr. an tritt auf den Oldenburgischen Eisenbahnen folgender Fahrplan in Kraft:

Bremen - Oldenburg - Heppens.

		I. Personenzug.	III. Gemischter Zug.	V. Personenzug.
Bremen	Abfahrt	6.52 Morg.	12.17 Nachm	5.45 Abends
Delmenhorst	„	7.20 „	12.50 „	6.15 „
Oldenburg	Ankunft	8.18 „	1.46 „	7.15 „
	Abfahrt	8.28 „	1.58 „	7.25 „
Varel	„	9.30 „	3.10 „	8.25 „
Sande	„	9.55 „	3.45 „	8.55 „
Heppens	Ankunft	10.13 „	4.5 „	9.11 „

Heppens - Oldenburg - Bremen.

		II. Personenzug.	IV. Gemischter Zug.	VI. Personenzug.
Heppens	Abfahrt	6.43 Morg.	11.24 Mitt.	4.55 Abends
Sande	„	6.55 „	11.40 „	5.10 „
Varel	„	7.30 „	12.20 „	5.40 „
Oldenburg	Ankunft	8.27 „	1.30 „	6.37 „
	Abfahrt	8.40 „	2.30 „	6.47 „
Delmenhorst	„	9.40 „	3.30 „	7.45 „
Bremen	Ankunft	10.15 „	4.5 „	8.20 „

Oldenburg, 31. März 1868.

Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.
Strackerian.

Werra-Eisenbahn.

Die Herren Actionäre werden hierdurch zu einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung über die Förderung des Anschlusses einer projectirten Eisenbahn von Meiningen nach Schweinfurt an die Werrabahn auf

Montag den 27. April l. Js. früh 11 Uhr

nach Meiningen in das Schützenhaus eingeladen und ersucht, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeinde-Behörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei denselben hinterlegt worden sind, spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis einschliesslich zum 18. d. Mts. hier bei unserem Büreau oder den Billetexpeditionen der Werrabahn persönlich oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei wird ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts hingewiesen, namentlich auf die Bestimmungen, wonach der Besitz von 5—10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich und zwar durch Actionäre in der Versammlung vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communal-Behörden beglaubigte, Vollmachten versehen sein.

Besonders hervorgehoben wird, dass es **unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimmzettel abgiebt**, und dass vom Verwaltungsrathe streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Freie Fahrt zu dieser ausserordentlichen Generalversammlung wird nicht gewährt.

Gleichzeitig werden diejenigen Actionäre, welche etwa Anträge zur Beschlussfassung in der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung stellen wollen, aufgefordert, dieselben längstens bis zum 1. Mai cr. bei dem unterzeichneten Verwaltungsrath einzureichen.

Meiningen, den 2. April 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

E. Wagner. Oberländer. Thon.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Pfälzische Ludwigsbahn.

Die General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen **Ludwigsbahn** hat unterm 30. März d. J. die Dividende für das Jahr 1867 auf

sieben und zwanzig Gulden s. W. pro Actie

festgesetzt.

Diese Dividende kann gegen die Abgabe des Dividendenscheines für das Jahr 1867 bei den Banquiers der Gesellschaft

in Frankfurt a./M. bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
" " " " **Ph. Nic. Schmidt,**
" Mannheim " **W. H. Ladenburg & Söhne,**
" München " **Robert v. Fröhlich & Cie.,**
" Augsburg " **Ch. v. Fröhlich & Söhne,**
" Berlin " **C. Bleichröder,**
" Neustadt a/H. " **L. Dacqué**

oder in Ludwigshafen a./Rhein bei der **Directorialcasse** bezogen werden.

Pfälzische Maximiliansbahn.

Die General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen **Maximiliansbahn** hat unterm Heutigen die Dividende für das Jahr 1867 auf

zwei Gulden dreissig Kreuzer s. W. pro Actie

festgesetzt und kann diese Dividende gegen die Abgabe des Dividendenscheines bei den Banquiers der Gesellschaft

in Frankfurt a/M. bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
" Mannheim " **W. H. Ladenburg & Söhne,**
" Berlin " **S. Bleichröder**

oder in Ludwigshafen a./Rhein bei der **Directorialcasse** bezogen werden.

Ludwigshafen, den 31. März 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.

Jaeger.

Pfälzische Nordbahnen.

Linie Landstuhl-Kusel.

Zur Bestreitung der Bauausgaben der Landstuhl-Kuseler Bahn ist die Leistung einer weiteren Einzahlung nothwendig geworden.

In Gemässheit des § 31 der Satzungen werden daher die Herren Besitzer der Interimsscheine eingeladen, bis zum **10. Mai d. Js.**

die dritte Einzahlung von 15 Procent

somit den Betrag von 75 fl. per Interimsschein
an die K. Bank in Nürnberg und deren Filialen oder
an die Bankhäuser:
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin

oder an die **Directorialcasse** in Ludwigshafen a./Rhein zu leisten.

Wer die Einzahlung an dem oben festgesetzten Termine und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschafts-Vermögens verlustig.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Mit Rücksicht auf die im Laufe dieses Jahres erfolgende Fertigstellung der Landstuhl-Kuseler Bahn sollen die noch rückständigen 60 Procent in den nachstehenden 3 Terminen, nämlich pro **1. August, 1. November 1868** und **1. Februar 1869** mit je 20 Procent zur Einzahlung gelangen, was wir den Herren Actionären zur vorläufigen Kenntnissnahme mit dem Bemerken mittheilen, dass die speciellen Einzahlungs-Ausschreiben seiner Zeit erfolgen werden.

Ludwigshafen, den 3. April 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.

Jaeger.

Königl. Sächs. westliche Staatseisenbahnen.

Die unterzeichnete Staatseisenbahn-Direction ist ermächtigt, die zum Betrieb der Schwellen-Imprägnir-Anstalt zu Ottengrün bei Eger in Verbindung mit 2 Dampfsägewerken erforderlich gewesenen Maschinen, sonstigen Gegenstände und Geräthschaften aus freier Hand zu verkaufen.

Die nachstehend unter ⊙ verzeichneten Verkaufs-Objecte können auf Anmelden bei der diesseitigen Maschinen-Haupt-Verwaltung hierselbst in Augenschein genommen und ebenso können daselbst die Verkaufsbedingungen eingesehen werden.

Leipzig, am 15. März 1868.

Königliche Staatseisenbahndirection.

v. Craushaar.

⊙

Verzeichniss der zu verkaufenden Gegenstände:

2 complette, noch brauchbare Dampfsägegatter, besonders zum Schneiden der Klötzer zu Eisenbahnschwellen brauchbar, mit je 2 Schneideschemeln und selbstthätiger Wagenbewegung eingerichtet. Cylinderdurchmesser 7″, Kolbenhub $19^3/_8$″.

Hierzu gehörig und zum Betriebe obiger Gatter erforderlich:

2 transportabele, neuerdings amtlich geprüfte Dampfkessel (Röhrenkessel), mit je 142 □Fuss Heizfläche und $2^1/_2$ Athmosphären-Ueberdruck, eiserner Feuerbüchse, Sicherheitsventilen, Manometer, Probirhähnen und Wasserstandsglas, jeder Kessel mit darauf befestigter Dampf-Speisepumpe versehen.

Ausserdem

1 complette Saug- und Druckpumpe, ganz aus Messing bestehend, 500 Pfd. schwer, mit $6^3/_4$zolligem Pumpenstiefel,
4 Handpumpen, ebenfalls aus messingenen Pumpencylinder, Saug- und Druck-Ventilen bestehend,
ca. 45 Centner alte, zum Theil noch ganz brauchbare $1^3/_4$″ und 4″ weite Kupferröhren, theils mit festen, eisernen Flanschen,
eine Parthie Kupferschrauben,
Messingrohre und
Eisenschrauben,
ca. 170 Centner gebrauchte, jedoch noch verwendbare Bahnschienen (Grubenschienen),
ca. 2500 Stück Schienennägel,
ca. 600 Pfd. diverse alte, theils brauchbare Werkzeuge,
eine Parthie Schneid- und Waldsägen, worunter sich noch brauchbare befinden,
7 Stück, noch verwendbare Transport-Lowrys,
Transmissionswellen und andere diverse Gegenstände und Geräthschaften.

Königl. Sächs. westl. Staatseisenbahnen.

Seitens der unterzeichneten Staatseisenbahn-Direction sollen

ca. 1470 Centner unbrauchbare Hartgussherzstücken

verkauft werden.

Kauflustige werden deshalb ersucht, Preisofferten auf das ganze oder theilweise Qantum bis

zum 15. dieses Monats

schriftlich unter der Bezeichnung „Kaufsgebot für unbrauchbare Hartgussherzstücken" an unterzeichnete Staatseisenbahn-Direction gelangen zu lassen und wird die Entschliessung über Annahme oder Ablehnung der Offerten den Bietern, unter welchen die Auswahl vorbehalten bleibt, bis

zum 20. dieses Monats

zugehen.

Die Abnahme des erkauften Materials hat sofort nach erfolgtem Zuschlage gegen Baarzahlung zu erfolgen und kann die Uebernahme selbst nur auf den Stationen **Leipzig, Riesa, Chemnitz, Zwickau, Schwarzenberg** und **Reichenbach** geschehen.

Leipzig, am 1. April 1868.

Königl. Saatseisenbahn-Direction.
v. Craushaar.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Berlin-Hannoversche Eisenbahnen.

Die Ausführung eines Theiles der Erd-, Planirungs- und Befestigungs-Arbeiten auf der Strecke Stendal-Gardelegen soll im Wege der öffentlichen Submission in zwei Loose getheilt verdungen werden.

Die Loose umfassen die Förderung und den Transport von rund 90 000 resp. 60 000 Schachtruthen Boden. Die näheren Bedingungen und Zeichnungen sind im Central-Baubüreau zu Stendal einzusehen, die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerten auf Ausführung von Erdarbeiten“

bis zum **20. April c.** Vormittags 10 Uhr an den Bau-Director Stute zu Stendal einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Magdeburg, den 4. April 1868.

Directorium.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die für das Jahr 1867 auf 16% festgesetzte Dividende unserer Actien wird gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine, denen ein Nachweis über Stückzahl und Betrag beizufügen ist, in den Vormittagsstunden von 9 bis 1 Uhr vom **1. April** ab bei unserer Haupt-Casse hierselbst und bis zum **15. April** d. J. auch auf unserem Bahnhofe in **Berlin** ausgezahlt werden.

Potsdam, den 31. März 1868.

Das Directorium.

Grossherzogl. Badische Staatsbahnen.

Zur Herstellung des zweiten Geleises auf den Bahnstrecken von Heidelberg bis Meckesheim, von Durlach nach Wilferdingen und von Pforzheim nach Mühlacker bedürfen wir nachstehende Schienen und Schienenbefestigungsmaterialien, nämlich:

11 000 Stück Eisenschienen mit einem beiläufigen Gewicht von 61 000 Zollcentner,
22 000 Stück Laschen von Stahl mit einem beiläufigen Gewicht von 2 255 Zollcentnern,
50 000 Stück Laschenschrauben mit einem beiläufigen Gewicht von 540 Zollcentnern,
20 000 Stück Unterlagsplatten I. Sorte mit einem beiläufigen Gewicht von 460 Zollcentnern,
12 000 Stück Unterlagsplatten II. Sorte mit einem beiläufigen Gewicht von 276 Zollcentnern,
200 000 Stück Schienenkloben mit einem beiläufigen Gewicht von 1 100 Zollcentnern.

Wir laden zur Einreichung von Angeboten auf die ganze oder theilweise Lieferung dieser Materialien ein.

Die Angebote, in welchen der Preis pr. Zollcentner franco Bahnhof, am Rhein- oder Neckarhafen in Mannheim oder auf irgend eine andere Güterstation der Grossh. Badischen Staatseisenbahn zu stellen ist, sind spätestens bis zum **16. April d. J. Morgens 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien“

versehen, an die unterzeichnete Stelle einzusenden.

Die näheren Lieferungsbedingungen können bei sämmtlichen Gr. Eisenbahnämtern sowie bei der Verwaltung der Gr. Eisenbahn-Magazine hier entgegen genommen werden.

Carlsruhe, den 18. März 1868.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die **Coks-Ofen-Anlage auf dem Bahnhofe zu Harburg** nebst den zwischenliegenden Geleisen und dem Kohlenlagerplatze incl. Sturzgerüst auf die Dauer von 5 Jahren im Wege der Submission verpachtet werden.

Die Offerten sind unter der Bezeichnung:

„Submission auf die Pachtung der Coks-Ofen-Anlagen zu Harburg“

bis zu dem auf **Freitag den 1. Mai cr. Vormittags 10 Uhr** in dem Büreau der Königlichen Betriebs-Direction auf dem Bahnhofe zu Harburg anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Pachtbedingungen liegen in unserem Central-Büreau, sowie im Büreau der Betriebs-Direction Harburg zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an den Eisenbahn-Bau-Inspector Wilde zu Harburg zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 1. April 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Bahn soll bei Dingelstedt das Loos No. XVII. mit 99 531,5 Schachtruthen zu bewegenden Boden, einschliesslich der Böschungsarbeiten, veranschlagt auf 153 480 Tblr. 9 Sgr. 3 Pf. im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem

am 20. April ds. Js. Vormittags 10½ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 1. April 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der bei Dingelstedt im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen ca. 1100 Schachtruthen Mauerwerk im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem

am 20. April cr. Vormittags 11½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 1. April 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

In unserer Werkstatt in Wittenberge lagern zum Verkauf
ca. 200 Ctr. altes Gusseisen,
„ 20 „ Schrot- und Schmelzeisen,
„ 25 „ alte Radreifen,
„ 50 „ schmiedeeiserne grobe Drehspähne,
„ 50 „ alte messingene Siederöhren,
„ 15—20 000 Ctr. alte Schienen und Schienenenden,
„ 86 Stück $3^3/_4$'' Wagenachsen mit Rädern,
„ 32 „ Speichenräder ohne Achsen,
„ 32 „ Wagenachsen ohne Räder,
„ 14 „ Gussstahl (Wagen-) Achsen ohne Räder,
„ 3 „ Tenderachsen mit Rädern
und in unserer Werkstatt zu Halberstadt
ca. 15 Ctr. altes Messing,
„ 5 „ alter Federstahl,
„ 30 „ alte zerbrochene Spiralfedern,
„ 3 „ alte Gummiringe.

Kauflustige werden ersucht, bis zum
17. April cr.
ihre Offerten unter der Bezeichnung
„Offerte auf alte Materialien"
portofrei an uns einzusenden.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserer Registratur zur Einsicht offen, auch werden wir dieselben auf portofreie Anfragen den auf den Verkauf Reflectirenden zusenden.

Zur Ertheilung des Zuschlages haben wir auf
den 22. April cr. Vormittags 11 Uhr
in unserem Directions-Gebäude, Fürstenwallstrasse 16 hier Termin angesetzt.

Magdeburg, den 23. März 1868.

Directorium.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Oberbaues zweier eingeleisigen Brücken über den Kinzigfluss und Saligsbach bei Hanau soll im Submissionswege vergeben werden.

An Walz-, Schmiede- und Guss-Eisen und Blei werden erforderlich:
für die Kinzigbrücke circa 3 642 Ctr.,
„ „ Saligsbrücke „ 646 „

Zeichnungen und Uebernahmsbedingnisse sind auf unserem Ingenieur-Büreau zu Hanau einzusehen.

Anerbietungen zur Uebernahme sind spätestens
bis 13. April l. Js.
dem Unterzeichneten schriftlich einzureichen.

Frankfurt a/M., 31. März 1868.

Der Director
Zobel.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von
400 Stück Gussstahlachsen,
264 „ schmiedeeisernen Scheibenräder,
800 „ Gussstahltragfedern und
2 000 „ Gussstahlspiralfedern
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Centralbüreau hier einzusehen und können Copien derselben gegen Erstattung der Kosten von dem Herrn Eisenbahn-bau-Inspector Mecheln hierselbst eingefordert werden.

Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen, sind portofrei bis zu dem auf **Dienstag den 14. April cr. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Termine einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart etwa erschienener Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 1. April 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Nachdem auf der 9 Meilen langen Strecke der Venlo-Hamburger Eisenbahn von Pluto-Bahnhof (an der Köln-Mindener Bahn) über Recklinghausen, Haltern und Dülmen bis Münster jetzt die Erdarbeiten in weiterer Ausdehnung in Angriff zu nehmen sind, können dort Schachtmeister und Unternehmer für kleinere Erdarbeiten Beschäftigung finden, und sollen die Erdarbeiten der grossen Einschnitte bei Recklinghausen, Dülmen und Münster in vier Loosen, jedes von 40 bis 60 000 Schachtruthen bei mittleren Transportweiten von etwa 500 bis 800 Ruthen im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Submissions-Bedingungen und Pläne für die ersten drei Loose sind im Büreau des Abtheilungs-Baumeisters Hammer zu Haltern, für das vierte Loos im Büreau des Abtheilungs-Baumeisters Koschel zu Münster an den Wochentagen einzusehen und werden die Submissions-Bedingungen auf portofreies Ansuchen von den bezeichneten Abtheilungs-Baumeistern kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten mit der Aufschrift:
„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Venlo-Hamburger Bahn"
versehen, sind spätestens bis zu den, am **24. d. M. Vormittags 11 Uhr** in den oben bezeichneten Büreaus anstehenden Terminen portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Osnabrück, den 3. April 1868.

Der technische Dirigent.
A. Funk.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.



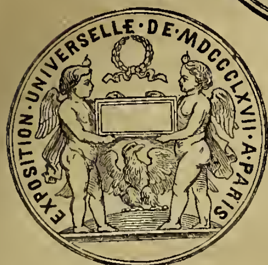








Erster Preis Chemnitz 1867.





Die Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Joh. Zimmermann in Chemnitz





empfiehlt sich zur Lieferung von:

Werkzeugmaschinen und Holzbearbeitungsmaschinen

in bekannter Qualität.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.

Die Werkstätten sind ausschliesslich für den Bau von Werkzeugmaschinen als Specialität eingerichtet, und werden jetzt wieder bedeutend vergrössert, wodurch selbe eine Ausdehnung erreichen, welche in dieser Branche einzig dasteht.

Das Etablissement ist hierdurch im Stande, den grössten vorkommenden Anforderungen prompt zu genügen.



Ritterkreuz des Albrechtsordens.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Hermann	11. April.	30. April.	D. Union	25. April.	21. Mai.
D. Deutschland	18. April.	7. Mai.	D. Hansa	2. Mai.	28. Mai.
D. Newyork	22. April.	14. Mai.	D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Maschinen-Treibriemen

von bestem Rheinischen Leder, Näh- und Schnürriemen, Lederschnuren und Schlagriemen von Russisch fettgarem Leder, desgleichen in ganzen Häuten, Spindelschnuren, 16fach geklöppelt, Trommel- u. Selfactorleinen fabricirt und liefert in feinster Qualität billigst

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Für Eisenbahnen und Maschinenfabriken

sind weisse und bunte Baumwollfäden — das bewährteste Putzmaterial — zu billigsten Preisen zu beziehen von

Gebrüder Reis in Heidelberg.

Eine grössere Partie gebrauchter Gruben- resp. Rollbahnschienen wird zu kaufen gesucht. Angabe des Quantums, Dimensionen und billigsten Preises franco unter **N. D. 808** an **Haasenstein & Vogler** in Frankfurt a/M.

Drei 6rädrige Locomotiven mit Tender zu verkaufen.

Innen liegende Cylinder von 16½ Zoll Durchm. und 22 Zoll Hub. 4 gekuppelte Treibräder von 5 Fuss 3 Zoll Durchm.

Société St. Leonard in Lüttich.

Manilla-Patent-Putz-Werg à Ctr. 5 Thlr.,
Bunt-Putzgarn à Ctr. 7½ Thlr.,
Weiss „ à Ctr. 9 Thlr.
empfiehlt
Frankenstein i/Schles.

H. Bruck's Fabrik.

Herzstücke

in Hartguss liefern in anerkannt guter Qualität unter Garantie

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik in Nordhausen.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. März 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	4	B.	37 1/2	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7	4	L.	147 3/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/3	10	9	4	B.	117 3/4	% à 100 Spec.=150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 19/20	7 1/4	4 3/4	4	B.	101 3/4	% à 250 fl. holl.=145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	ob.Z	W.	285	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	4 1/2	F.	121	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	4	B.	134	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/3	4	B.	209 1/2	% à 200 "
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	4	B.	77 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	B.	94 7/8	% à 200 "
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	4	B.	166	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	4	B.	192	% à 100 "
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/3	7 5/6	8	8 7/12	4	B.	137 3/4	% à 200 "
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	W.	146	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/6	4	B.	119 3/4	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/3	5 5/12	5 1/2	4	B.	93 7/8	% à 100 "
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	5	W.	690	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/3	11	8	4	L.	132	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 1/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	3 1/2	B.	136 1/8	% à 200 "
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/3	4	B.	86 1/8	% à 100 "
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	88 1/4	% à 100 "
do. do.	5	5	5	5	5	5	B.	91 1/2	% à 100 "
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	3 1/2	F.	111 1/4	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	4	W.	204 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	ob.Z	W.	115	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/6	8 2/3	10 1/3	9 2/3	8 5/6	4	H.	—	% à 300 B.M.=150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	4	F.	132 1/2	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	5	W.	173	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb. * ca. 5	—	—	—	—	—	5	W.	158	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	W.	139 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	5	W.	80 1/4	fl. ö. W. pr. 80 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	4	L.	284	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	L.	260 1/2	% à 100 "
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	5	W.	178	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	4	L.	44 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	L.	70	% à 25 "
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4	H.	—	% à 200 "
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9 1/5	10	10 2/5	4	F.	150	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	4	B.	166 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	B.	72 3/4	% à 100 "
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	4	L.	203	% à 100 "
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	190 B.	% à 100 "
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	L.	88 5/8	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	4	B.	68 1/2	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	B.	86 1/2	% à 200 "
Mecklenburgische	2 1/8	2 1/2	3 1/2	3	3	4	B.	75 1/4	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	B.	89	% à 100 "
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	F.	86 3/8	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	4 1/2	F.	105	% à 500 " "
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	B.	89 1/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	5	B.	73 1/4	% à 100 "
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	4	B.	76 B.	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	B.	92 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	3 1/2	B.	188 1/2	% à 100 "
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	3 1/2	B.	164 1/2	% à 100 "
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	5	W.	251	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	5	W.	170	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	B.	77 3/8	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	B.	76	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	4 1/2	W.	139	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Nordb. * m. 25% E.	—	—	—	—	4	4	F.	83 1/8	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	5	B.	77 3/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	B.	91	% à 200 "
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	4	B.	119 3/4	% à 250 "
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2	4	B.	—	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	4	B.	30 1/2	% à 200 "
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	B.	81 1/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—	5	W.	141	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4 5/6	3 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	93	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	ob.Z	F.	330	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/3	7 2/3	4	L.	133 1/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	5	L.	120	% à 100 "
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—	4	L.	85 1/4	% à 100 "
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	W.	147	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	5	W.	180	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 100 S.-R.=107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3	5	B.	59 3/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	ob.Z	Ba.	436 1/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	"	Ba.	630	fs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	"	Ba.	32 1/2	fs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	"	Ba.	35	fs. pr. 500 " "
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	ob.Z	P.	901 1/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2	"	P.	1185	fs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	"	P.	548 3/4	fs. pr. 500 " "
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8	"	P.	578 3/4	fs. pr. 500 " "
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7	"	P.	570	fs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	"	P.	935	fs. pr. 500 " "

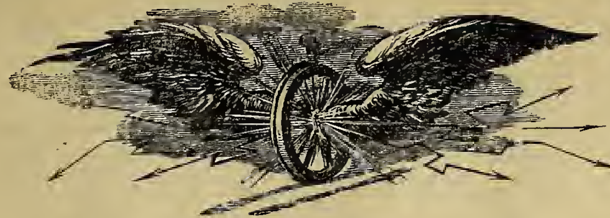
Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	82 1/2	% } à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89 1/2	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	78 1/4	% } à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	83	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	% } à 100 Thlr.
do. III.	4 1/2	L.	98 1/2	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i.S.	L.	99	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	L.	98 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	—	%
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	94	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	78 1/4	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3 1/2	B.	78	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	92	%
do. V. Serie	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	89	%
do. Nordbahn	5	B.	97 1/4	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	82 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	91	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% } à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	96 1/4	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	95 1/2	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	91 1/2	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	91 1/2	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87 1/8	% } à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	84 7/8	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 3/8	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	86	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S	W.	83 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D.	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i.S.	L.	77 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97 1/2	%
do. II. Emiss.	5	B.	102 3/4 B.	%
do. do.	4	B.	84	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B.	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	82 1/2	% } à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/8	% fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	83 1/2	% do Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	81	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	77	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	63	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	88 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö. W. 5	W.	86	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto	5 i. S.	W.	100 3/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	99 1/2	do. pr. 100 fl. C. M. } à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	83	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	80 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W.	81 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	101 3/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	90 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 3/4 B.	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	—	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	98	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	87 1/2	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 1/4	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	95 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	95 1/4	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88 7/8	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86 5/8	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 3/4	%
do. II. Ser.	4	B.	84 3/4	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87 3/4	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	85 1/2	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	78 B.	%
do. C.	4	B.	85 1/4	%
do. D.	4	B.	85 1/4	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	77 3/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. G.	4 1/2	B.	92	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W	151 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	114	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	97	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	204	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	78	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	85 B.	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	92	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	92	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	93 1/4	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	93	%
Riga-Düneburg * 4 1/2	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	85 3/4	% à 200 "
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	79 3/8	% à 200 "
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	76 1/4	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	77	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	75 3/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% } à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	92 B.	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i.S.	W.	81 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	91 3/4	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	91 3/4	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	41 3/8	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	88 1/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	97	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	87 7/8	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	96 3/4	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	81 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol	5	B.	75 1/4	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	95 1/2	% à 50, 200 u. 100 Thlr.

N°. 16.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 17. April 1868. (Schluss der Nummer: 16. April Vormittags 11 Uhr.)

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

(Fortsetzung aus No. 14).

19. Schleswigsche Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Dieselbe hat im Bau:

a) Klosterkrug-Eggebeck $3_{,30}$ Meilen und Jübeck-Sollbrück $0_{,81}$ M., concessionirt durch Regierungs-Rescript d. d. 30. März 1866. Der Unterbau wird auf beiden Strecken eingleisig ausgeführt; das Terrain für die Strecke Klosterkrug-Eggebeck ist für 2 Gleise, auf der Strecke Jübeck-Sollbrück dagegen für 1 Gleis erworben worden und zwar im Wege der Expropriation. — Die im August 1867 begonnenen Bauarbeiten sollen bis zum 1. Juli 1869 vollendet werden.

Durch diese Bahn, deren wichtigste Stationen Schleswig und Jübeck sind, und auf welcher technische Schwierigkeiten nicht vorkommen, wird die Schleswig. Hauptbahn geradegelegt und um $2^1/_4$ Meilen abgekürzt. — Den Bau leitet Oberingenieur Klasen; Unternehmer Peto Brassey & Betts in London.

b) Rothenkrug-Apenrade $0_{,85}$ Meile, laut Concession vom 20. März 1865. Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt, auch ist das Terrain durch Expropriation nur für ein Geleise erworben worden. — Der Bau hat im September 1867 begonnen und soll bis 15. Octbr. 1868 vollendet werden.

Durch diese Zweigbahn, auf welcher nur die Station Apenrade von Wichtigkeit ist, und die ebenfalls Schwierigkeiten nicht bietet, wird die Stadt Apenrade mit der Nordschleswigschen Hauptbahn in Verbindung gebracht. — Den Bau leitet Oberingenieur Human; Unternehmer Peto Brassey & Betts in London.

20. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft

hat folgende Bahnlinien im Bau:

a) Neuss-Düren, concessionirt durch Cabinets-Ordre vom 30. Januar 1867, $5_{,83}$ Meilen = $43_{,91}$ Kilom. lang.

Der Unterbau wird für 2 Geleise hergestellt. Das Terrain ist erst theilweise erworben.

Die am 15. März 1868 in Angriff genommene Bahn stellt die kürzeste Verbindung des Westfälischen Kohlen-Reviers mit der Eifel her.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: Neuss, Grevenbroich $1^3/_4$ M., Bedburg $1^3/_4$ M., Elsdorf $^9/_{10}$ M., Düren $1^4/_{10}$ M.

Der Bau bietet besondere technische Schwierigkeiten nicht.

b) die durch Cabinets-Ordre vom 26. November 1866 concessionirte Rechtsrheinische Eisenbahn von Ehrenbreitstein nach Siegburg, $9_{,35}$ Meilen = $70_{,42}$ Kilom. lang, mit einer Zweigverbindung von Bahnhof Obercassel mittelst Traject nach Bonn, $0_{,39}$ Meile = $2_{,94}$ Kilom. lang.

Der Unterbau wird für 2 Geleise hergestellt und ist das Terrain auf 2 Meilen fast durchgängig durch Expropriation acquirirt.

Diese ebenfalls am 15. März d. J. in Bau genommene Bahn bildet die Vermittelung zwischen den Rechtsrheinischen Linien Rheinlands und Westfalens mit den Nassauischen und Süddeutschen Bahnen. — Im Localverkehr werden die anschliessenden Thäler z. B. Sayn- und Wiedbach-Thal mit ihren Eisenerzen erschlossen.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: Vom Coblenzer Bahnhof bis zum 0 Punct der neuen Bahn $0_{,20}$ M., bis Ehrenbreitstein $0_{,16}$ M., Vallendar $0_{,60}$ M., Engers $0_{,73}$ M., Neuwied $0_{,71}$ M., Hönningen $2_{,09}$ M., Linz $0_{,94}$ M., Honnef $1_{,30}$ M., Königswinter $0_{,64}$ M., Obercassel $0_{,62}$ M., Beuel (Bonn gegenüber) $0_{,54}$ M., Siegburg $1_{,02}$ M.; vom Bahnhof Obercassel bis Bonn $0_{,76}$ M.

Die grossen Festungsbauten in Coblenz, die zahlreichen Fels-Anschnitte und tiefe Einbauten im Rhein bieten erhebliche Schwierigkeiten.

Zur Verbindung mit der Linksrheinischen Bahn wird unweit Bonn eine Traject-Anstalt nach dem System der bei Spyk und Rheinhausen vorhandenen ausgeführt.

c) Call-Trier (Eifelbahn), laut Concession vom 12. November 1866.

Diese Bahn ist $15_{,433}$ Meilen = $116_{,249}$ Kilom. lang und wird der Unterbau für 2 Geleise hergestellt, doch ist noch kein Terrain erworben worden.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 11 000 000 Thlr., pro Meile auf 712 758 Thlr. veranschlagt.

Die Bahn, deren Inangriffnahme im Laufe dieses Jahres erfolgt, stellt die directe Verbindung zwischen Köln und Trier her. Au Rohproducten finden sich im Bahngebiete Eisenerze und Bausteine.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Call sind: Blankenheim $1_{,8}$ M., Schmidtheim $2_{,5}$ M., Jünckerach (Stadtkyll) $3_{,7}$ M., Hillesheim $4_{,8}$ M., Gerolstein $6_{,1}$ M., Birresborn $7_{,1}$ M., Kyllburg $9_{,4}$ M., Erdorf (Bitburg) $10_{,0}$ M., Cordel $13_{,4}$ M., Ehrang $14_{,3}$ M., Trier $15_{,4}$ M.

Technische Schwierigkeiten: Es sind 10 Tunnel auszuführen. Der längste, der Wilsecker Tunnel bei Kyllburg, hat eine Länge von $334_{,9}$ Ruthen; ausserdem eine sehr grosse Zahl von grösseren massiven und eisernen Urft- und Kyllbrücken, überaus umfangreiche Felsarbeiten bei Maximalsteigungen von 1 : 60 an der Wasserscheide zwischen Urft und Kyll, auf den übrigen Strecken 1:100 bei zahlreichen Curven von 90 bis 80 Ruthen Radius.

d) Anschluss der Zeche Zollverein an die Osterrath-Essener Eisenbahn, nach Concession vom 9. März 1868.

Die Länge dieser Bahn beträgt $0_{,48}$ Meile = $3_{,61}$ Kilom. Dieselbe wird im Unterbau zweigeleisig hergestellt und ist der Grunderwerb eingeleitet. Die Bauausführung erfolgt im Laufe dieses Sommers.

Das Baucapital ist zu 90 000 Thlr. veranschlagt. Die Bahn dient hauptsächlich dem Local-Kohlen-Transporte.

21. Pfälzische Nordbahn-Gesellschaft.

Derselben sind folgende Bahnlinien concedirt, deren Bau und demnächstigen Betrieb jedoch von der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen geleitet wird:

a) Landstuhl-Kusel, laut Concession vom 10. Januar 1866. Die Bahnlänge beträgt $3_{,88}$ Meilen = $28_{,7}$ Kilom. Der Unterbau wird

für ein Geleis angelegt, auch ist das Terrain nur für 1 Geleis erworben und zwar zumeist auf gütlichem Wege.

Das Baucapital dieser im Februar 1867 in Angriff genommenen und im September 1868 fertig zu stellenden Bahn ist im Ganzen auf 994 285 Thlr., pro Meile auf 256 247 Thlr. veranschlagt.

Die Bahn ist vorerst Localbahn, soll jedoch später mit der Rhein-Nahebahn und der Eifelbahn bei Trier in Verbindung gesetzt werden. — Im Localverkehr liefern an 80 Ortschaften mit 60—70 000 Einwohnern eine bedeutende Personenfrequenz. Viele Mahl- und Oelmühlen, Kalkbrennereien, Drahtstiften- und Tuchfabriken und sonstige Etablissements, dann die zahlreichen Viehmärkte und namentlich die Diorit- oder Melaphirbrüche für Pflaster- und Strassendeckmaterial I. Qualität alimentiren den Güterverkehr.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Landstahl sind: Landstuhl, Ramstein $0{,}_{63}$ M., Steinwenden $1{,}_{01}$ M., Niedermohr $1{,}_{55}$ M., Glanmünchweiler $1{,}_{90}$ M., Theisbergsteegen $2{,}_{81}$ M., Altenglan $3{,}_{28}$ M., Kusel $3{,}_{88}$ M.

Technische Schwierigkeiten: Mehrere Felseinschnitte von 6—10 Meter Tiefe, theils in Sandstein, theils in weicherem und ganz hartem Melaphir. — 5 Moorbach- und Glanbrücken von 8—16 Meter Lichtweite. Ein Tunnel von 120 Meter Länge in Sandstein.

Den meist im Regiebau ausgeführten Bau leitet der Ober-Ingenieur C. Basler. Sectionen: I. Landstuhl. II. Kusel.

b) [Kaiserslautern] Hochspeyer-Münster a/St. (Alsenzbahn), nach Concession vom 23. November 1867.

Der Unterbau dieser $6{,}_{64}$ Meilen = $49{,}_{16}$ Kilom. langen Bahn ist für zwei Geleise projectirt und mit der Acquisition des Terrains auf gütlichem Wege Anfangs April 1868 begonnen worden. Mit dem Bau selbst soll im Laufe dieses Sommers begonnen und die Bahn im Jahre 1870 fertiggestellt werden. — Das Baucapital ist im Ganzen auf 4 400 000 Thaler, d. i. 678 000 Thlr. pro Meile veranschlagt worden.

Die Alsenz-Bahn giebt dem Rheinischen Verkehre eine Abkürzung von $4{,}_{89}$ Meilen. Strategisch von Bedeutung dürfte sein, dass diese Linie den Weg vom Unterrhein in das Herz der Pfalz um 11 Meilen abkürzt.

Was den Localverkehr anlangt, so durchzieht die Bahn eine dichtbevölkerte, fruchtbare, industriereiche und zugleich landschaftlich schöne Gegend. Die sehr besuchten Bäder: Kreuznach, Münster und Ebernburg, gerade an der Ausmündung der Bahn in das Nahethal, werden den Personenverkehr im Sommer sehr heben. Das „Falkensteiner-Thal“ und der „Donnersberg“, ganz in der Nähe der Gienanth'schen Eisenwerke, Hochstein bei Winnweiler sind sehr besuchte Puncte.

Die wichtigsten Stationen und deren Entfernungen ab Hochspeyer sind: Hochspeyer, Enkenbach $0{,}_{80}$ M., Münchweiler $1{,}_{91}$ M., Winnweiler $2{,}_{30}$ M., Imsweiler $3{,}_{00}$ M., Roekenhausen $3{,}_{53}$ M., Dielkirchen $4{,}_{11}$ M., Alsenz $5{,}_{08}$ M., Hochstätten $5{,}_{79}$ M., Ebernburg $6{,}_{52}$ M., Münster a/Stein $6{,}_{64}$ M.

Technische Schwierigkeiten: Viele Felseinschnitte von 6 bis 10 Meter Tiefe; 3 Tunnels von zusammen 850 Meter Länge; 15 Alsenzbrücken bis zu 12 Meter Lichtweite; eine Nahebrücke mit 4 Oeffnungen à 28 Meter Lichtweite für 2 Geleise und Strassenbahn.

Der Bau dieser Bahn, welchen ebenfalls Ober-Ingenieur C. Basler leitet, wird mit Klein-Accorden und in Regie ausgeführt werden. — Sectionen: I. Winnweiler, II. Roekenhausen, III. Ebernburg.

22. Staats-Eisenbahn-Bau im Königreiche Sachsen.

(Linie Freiberg-Chemnitz mit Zweigbahn Wiesa-Frankenberg-Hainichen.)

Mit allerh. Genehmigung und auf Grund der von der Stände-Versammlung in der ständischen Schrift vom 22. August 1864 ertheilten Ermächtigung ist vom Königl. Ministerium des Innern die Anwendung der Bestimmungen des Expropriationsgesetzes vom 3. Juli 1835 auf die Abtretung von Grundeigenthum

a) zu Erbauung einer Staatseisenbahn von Freiberg nach Chemnitz über Oederan zum Anschlusse bei Plaue an die Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn durch Verordnung vom 25. April 1866 und

b) zur Erbauung einer Zweigeisenbahn von Wiesa nach Frankenberg und Hainichen durch Verordnung vom 11. October 1866

ausgesprochen worden.

Die erstere Linie Flöha-Freiberg ist $3{,}_{59}$ Meilen = $26{,}_{9}$ Kilom.; Wiesa-Hainichen $2{,}_{37}$ M. = $17{,}_{8}$ Kilom. lang. Der Unter- und Oberbau wird auf der Linie Flöha-Freiberg für zwei Geleise und für Wiesa-Hainichen eingeleisig hergestellt. Das zum Bahnbau erforderliche Land ist allenthalben im Besitze der Bahnbau-Verwaltung.

Das Baucapital ist für Flöha-Freiberg auf 3362 000 Thlr. + 362 000 Zinsen, à Meile 936 490 Thlr.; für Wiesa-Hainichen auf 1 421 800 Thlr. + 142 180 Thlr. Zinsen, à Meile 600 000 Thlr. veranschlagt. (Hierüber: Flöha-Chemnitz 500 000 Thlr. + 50 000 Thlr. Zinsen.)

Mit Ausnahme der im April 1866 auf Grund freiwilliger Areal-Abtretungen erfolgten, durch die Ereignisse desselben Jahres jedoch gestörten Inangriffnahme der beiden grossen Viaducte über die Flöha bei Hetzdorf und über die Striegis bei Wegefahrt, sowie der lediglich zu Beschäftigung von Arbeitern auf Ansuchen der Stadträthe zu Frankenberg, Hainichen und Oederan in den Monaten vom Juli 1866 ab erfolgten Inangriffnahme der Erdarbeiten für die dortigen Bahnhofsanlagen, sind die Bahnbauarbeiten auf der ganzen Linie, soweit es die Witterungsverhältnisse überhaupt gestatteten, erst im Laufe des Winters 1866/1867 nach der in den Monaten November und December 1866 und bez. Februar 1867 erlangten Grund-Abtretung begonnen worden. — Der Bau wird im Laufe des Jahres 1869 vollendet werden.

Die Bahn füllt die bisher bestandene Lücke Freiberg-Chemnitz in der Hauptlinie Dresden-Chemnitz-Zwickau aus und ist sonach von wesentlicher Bedeutung fur den durchgehenden Verkehr sowohl, als auch für den inneren Verkehr der zum Theil sehr gewerbreichen Landestheile, welche sie durchschneidet.

Die wichtigsten Stationsorte zwischen Freiberg und Chemnitz sind, — mit Angabe der Meilenentfernung von Freiberg ab — Oederan $2{,}_{3}$ Meilen und Flöha $3{,}_{6}$ Meilen; sowie auf der Zweigbahn, — mit Angabe der Meilenentfernung von Chemnitz ab — Frankenberg $2{,}_{3}$ Meil. und Hainichen $3{,}_{5}$ Meilen.

Die Hauptschwierigkeiten bieten

a) bei den Erd- und Felsenarbeiten die Felsenarbeiten zwischen Flöha und Oederan,

b) dergl. zwischen Wiesa und Frankenberg bei Lichtenwalde,

c) die beiden grossen Viaducte bei Hetzdorf und Wegefahrt,

d) desgl. die Tunnelarbeiten bei Lichtenwalde.

Den Bau leitet der zeitherige Ober-Ingenieur, seit 1. Januar 1868 zum Königl. Strassenbau-Commissar ernannte Herr K. Sorge z. Zeit in Dresden. Es bestehen fünf Bau-Sectionen.

23. Die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

baut laut Concessionsurkunde vom 1. December 1866:

a) Wien-Stadlau-Grussbach-Strehlitz	$20{,}_{05}$ Meilen	= $152{,}_{1}$ Kilom.
b) Stadlau-Marchegg	$4{,}_{68}$ „	= $35{,}_{5}$ „
c) Grussbach-Znaim	$3{,}_{37}$ „	= $25{,}_{5}$ „
Zusammen	$28{,}_{1}$ Meilen	= $213{,}_{1}$ Kilom.

Der Unterbau wird auf der Bahn unter a für die Strecke von Wien bis Grussbach zweigeleisig, von da bis Strehlitz sowie auf der Bahn unter c eingeleisig, auf der Bahn unter b zweigeleisig und ist das Terrain grösstentheils eingelöst. — Das Baucapital für alle drei Linien ist auf 16 Millionen Thlr., oder 569 396 Thlr. pro Meile veranschlagt. Bauzeit: 1867—1870.

Die Bahn soll den directen Verkehr zwischen der nördlichen und südöstlichen Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft vermitteln. In strategischer Beziehung ist der Bau dieser Bahn um so wichtiger, als ein zweiter permanenter Donauübergang bei Wien gewonnen wird.

Der Localverkehr in dem von der Bahn durchzogenen fruchtbaren Hügellande ist ziemlich belebt. Von vorzüglicher Bedeutung ist der Verkehr der Stadt Znaim und deren Handel mit allen Gattungen Hülsenfrüchten, Hirse, Mahlproducten, vorzüglichen Weinen, Garten- und Handelsgewächsen, Brennholz, Bau- und Werkhölzern, Porzellanerde u. s. w. Das gesammte Verkehrsgebiet ist reich an allen Körnergattungen, Obst und Wein; die daselbst befindlichen Industriezweige, als: Porzellan- und Steingutgeschirr-Fabriken, Ledereien, Spiritusbrennereien, Zuckerfabriken u. s. w. unterhalten einen lebhaften Verkehr; namentlich wichtig ist die Verbindung mit dem Eisen- und Kohlenwerke Rossitz.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: Wien, Stadlau $1{,}_{44}$ M., Wolkersdorf $2{,}_{38}$ M., Mistelbach $3{,}_{56}$ M., Laa $3{,}_{56}$ M., Grussbach $1{,}_{37}$ M., Mislitz $1{,}_{47}$ M., Kromau $1{,}_{92}$ M., Eibenschitz $1{,}_{30}$ M., Strehlitz $1{,}_{43}$ M., Brünn $1{,}_{70}$ M.; auf der Bahn unter b: Stadlau und Marchegg $4{,}_{68}$ M.; auf der Bahn unter c: Grussbach und Znaim $3{,}_{37}$ Meilen.

Besondere Schwierigkeiten kommen nicht vor. Als hervorragende Objecte sind zu nennen die Donaubrücke bei Wien, der Iglava-Viaduct bei Eibenschitz und der Tunnel bei Pürschitz.

Die Bahn ist eingetheilt in 5 Bauabtheilungen unter der obersten Leitung des Central-Bau-Directors Carl von Ruppert.

24. Ungarische Staats-Eisenbahnen.

Das Königlich Ungarische Communications-Ministerium hat in Gemässheit des Landesgesetzes vom Jahre 1867 den Bau mehrerer Eisenbahnlinien unter technischer Leitung des Herrn Baudirectors Thommen in Angriff nehmen lassen, über welche uns von der Königlich Ungarischen Eisenbahn-Baudirection nachstehende Mittheilungen gemacht werden.

a) Carlstadt-Fiume, 23 Meilen = $174{,}_{5}$ Kilom.

Der Stationsplatz in Fiume ist soeben in Angriff genommen; der übrige Bau wird im Laufe dieses Jahres beginnen, die Fertigstellung voraussichtlich in 4—5 Jahren erfolgen.

Im durchgehenden Verkehr dient die Bahn zur Ausfuhrbeförderung der Producte Ungarns, Polens und Russlands an das Adriatische Meer und der einzuführenden Colonialwaaren. Indem dieselbe Ungarn mit dem Meere in Verbindung bringt, ermöglicht sie rasche Truppenbewegungen an die Croatische und Dalmatinische Küste.

Im Localverkehr hat die Bahn Bedeutung für Schiffbau- und Binderholz, Seesalzeinfuhr, Kohlen von Pozega etc.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Carlstadt sind: Carlstadt, Ogulin $7\frac{1}{2}$ M., Buccari $21\frac{3}{4}$ M. und Fiume 23 Meilen.

Technische Schwierigkeiten dieser Gebirgsbahn: Maximales Steigungsverhältniss 1:40, häufige Tunnels, Schluchtenübersetzungen mit hohen Dämmen, Felseneinschnitte.

b) Grosswardein-Klausenburg, $20\frac{1}{4}$ Meilen = $153{,}_{6}$ Kilom.

Die Bauinangriffnahme erfolgte im März 1868. Voraussichtliche Bauvollendung binnen $1^1/_2$ Jahren.

Die Bahn wird grosse Wichtigkeit für den durchlaufenden Verkehr erlangen, sobald deren Verlängerung zur Landesgrenze und bis ans Schwarze Meer (über Galacz und Czernavoda) effectuirt sein wird; dieselbe wird dann den Handel zwischen dem Schwarzen Meere und Westeuropa, also zwischen dem Orient und Occident, vermitteln. Auch von strategischer Wichtigkeit ist die Bahn nebst der Siebenbürger (Arad-Karlsburger) Bahn, da sie den gegen die Wallachische Grenze zumeist vorgeschobenen Schnellverkehrsweg bildet.

Was den Localverkehr anlangt, so tritt Siebenbürgen durch diese Bahn in nähere Verbindung mit Ungarn. Mit Herstellung der eben besprochenen Fortführung derselben an die Landesgrenze werden die Landesproducte Siebenbürgen's dem Weltmarkte erschlossen und zwar Getreide, Wein, Salz, Steinkohlen, Producte der Montanindustrie, Viehtransport. Auch wird dieselbe zum Aufschwung der Badeorte wesentlich beitragen.

Die wichtigsten Stationsorte sind Grosswardein und Klausenburg.

Technische Schwierigkeiten: Tunnel bei Körösfő.

Das Baucapital der Bahnen unter a und b lässt sich dermalen noch nicht angeben.

c) Hatvan-Miskolcz, $15^1/_2$ Meilen = $117_{,6}$ Kilom.

d) Zákány-Agram, $13^1/_4$ Meilen = $100_{,5}$ Kilom.

Die durchschnittlichen Anlagekosten der beiden Linien sub c und d stellen sich auf 429500 fl. pro Bahnmeile, in welcher Summe 50000 fl. für Betriebsmittel und die Intercalarzinsen inbegriffen sind.

Die Inagriffnahme des Baues hat im Frühjahr 1868 stattgefunden und soll die Bauvollendung im Herbst 1869 erfolgen.

Für den durchgehenden Verkehr haben diese Bahnen als Zwischenglieder des aus Polen und Russland durch Ungarn gegen die Adria führenden Welthandels Bedeutung.

Die im Localverkehr dieser Bahnen vorkommenden wichtigsten Artikel sind zu c: Wein und Getreide; zu d: Holz; die wichtigsten Stationen: Hatvan und Miskolcz resp. Agram.

Bau-Unternehmung Weikersheim & Cie. Leiter derselben Inspector C. Klein.

Der Unterbau sämmtlicher Linien unter a—d wird für ein Geleise erworben. Die Acquisition des Terrains erfolgt im Wege gütlicher Vergleiche, in deren Ermangelung durch Expropriation.

Hinsichtlich der in Ungarn concessionirten Linien der Siebenbürger Eisenbahn (Arad-Carlsburg mit Zweigbahn Piski-Petroczeny) und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn haben wir bereits in No. 13 S. 148 berichtet, über die weiter concedirten Linien Fünfkirchen-Barcs und Murakeresztur-Barcs (Oesterr. Südbahn) werden wir nächstens referiren.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 14. April. „Matt und weichend"; mit diesen Worten musste in den letzten Tagen vor dem Feste der Eisenbahn-Actien-Markt characterisirt werden. Die Ursachen dieser Haltung habe ich theilweise schon mitgetheilt; sie haben sich mit einer politischen Verstimmung alliirt, welche von Paris importirt und aus der Nordschleswigschen Frage abgeleitet wurde. Ich bin aber wenig geneigt, dieses Motiv als entscheidend zu betrachten; es mag richtig sein, dass die Speculanten jetzt politisch verstimmt sind, aber die Empfänglichkeit für eine politische Beeinflussung hatte sich durch andere Verhältnisse vorbereitet. Der Capitals-Zufluss wird schwach und hatte sich in verschiedene Canäle vertheilt, konnte also in keinem befruchtend wirken. Die in Berlin tonangebenden Börsen litten unter localen Verhältnissen; Paris durch die Aussicht auf die neue Anleihe und die fortdauernde Theilnahmlosigkeit des Publicums, Wien unter dem Drucke der bekannten Finanz-Vorschläge. In dieser Situation kam die Nordschleswigsche Frage auf die Tagesordnung und mit derselben ein neues Motiv für einen anhaltenden Coursdruck. Unter solchen Verhältnissen blieben die theilweise glänzenden März-Einahmen vollständig einflusslos; so ergab die Oberschlesische mit der Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener ein Plus von 136713 Thlr. oder 21 Proc., die Neisse-Brieger von 3345 Thlr. oder $25^1/_3$ Proc. und die Cosel-Oderberger mit 46411 Thlr. oder 98 Proc. Es ist nicht fraglich, dass Getreide-Transporte das Haupt-Motiv dieser Mehr-Einnahmen waren; es drängt sich also die Frage auf, ob dieselben mit einer guten Ernte nicht zum Abschluss kommen werden. Die Beantwortung ist in erster Linie von dem Ernte-Ausfall abhängig; derselbe wird nicht allein über die Richtung, sondern auch über die Grösse der weiteren Transporte entscheiden. Die Voraussetzung einer vollständigen Stockung ist nicht gerechtfertigt; Russland, Ungarn und Galizien haben nur so lange Zeit über Mangel an Absatz klagen können, als ihnen Eisenbahnen fehlten, seitdem diese aber bestehen, kann nicht mehr der Absatz selbst, sondern nur der Preis desselben in Frage sein, für die nächste Periode würde der letztere von der wahrscheinlichen, vorherigen Aufzehrung der Vorräthe beeinflusst werden, die Preise werden deshalb nicht „billig" werden können und jedenfalls nach solchen Ländern und Landestheilen Rechnung geben, in denen die Industrie vorherrschend ist und welche auch im Falle einer guten Ernte fremder Zufuhren bedürftig sind. Es ist wahr, Getreide-Transporte sind der unzuverlässigste Factor der Verkehrs-Bewegung, dafür sprechen die Einnahme-Ausfälle auf der Galiz. Carl Ludwigs- und Niederschlesischen Zweigbahn, in denen sich der bekannte Satz „auf eine Action folgt eine Reaction" in der schärfsten Weise spiegelt. Aber es gilt das nicht von allen Bahnen; die Oberschlesische u. A. hat zwei Hinterländer, Ungarn und Galizien, welche Boden-Producte liefern und von denen das eine oder andere wohl immer ein bedeutendes Plus abzugeben haben wird. Andererseits mündet die Bahn durch die Stargard-Stettiner in einem Seehafen (Stettin), also einem der Eingänge zum Weltmarkte. Hier ist die Gefahr einer vollständigen Stockung der Getreide-Transporte kaum vorhanden. Endlich fällt noch in's Gewicht, dass eine gute Ernte und niedrigere Lebensmittel-Preise — natürlich wenn nicht die Politik intervenirt — die Verkehrs-Bewegung im Allgemeinen und zunächst auf den grossen Eisenbahnstrassen fördern wird.

Nach dieser Abschweifung kehre ich zur Börse zurück; es waren nicht allein die schweren, sondern auch die leichten Actien vernachlässigt; man versuchte zwar in Niederschlesischer Zweigbahn eine Bewegung zu improvisiren und den Bau der Halle-Guben-Sorauer Bahn zu escomptiren, aber die Theilnahme war so schwach, dass ein Erfolg nicht erzielt werden konnte. Die Halle-Sorau-Gubener Bahn wird in der That mehr der im Bau begriffenen Märkisch-Posener, als der Zweigbahn zu Statten kommen, meines Wissens wird die Route Guben-Posen den Vorzug vor Sorau-Posen haben, etwa 2 Meilen kürzer zu sein.

Eine grössere Bewegung entwickelte sich in Oesterr. Südbahn-Actien; verschiedene Dividenden-Gerüchte und die Nachricht, das Oesterr. Handels-Ministerium habe zu Gunsten einer Consolidirung der Finanzen des Unternehmens intervenirt, drückte den Cours. Es giebt in der That kaum ein zweites Eisenbahn-Unternehmen, mit so wenig durchsichtigen Verhältnissen, wie die Südbahn. Der schwierigste Punct war die Aufnahme einer schwebenden Schuld, durch Emission von Bons, welche mit kurzen Zahlungsfristen ausgestattet sind und diese in Rechnung gestellt, sehr hohe Zinsen tragen. Statt an eine Reduction dieser Schuld heranzutreten, ist dieselbe in letzter Zeit durch eine weitere Ausgabe von Bons noch gesteigert worden, ohne dass bis jetzt diese Maassregel motivirt worden ist. Sehr wünschenswerth wäre es, wenn solches in der bevorstehenden General-Versammlung nachgeholt würde. Denn die Erfahrung hat gelehrt, dass Unklarheit der Verhältnisse der gefährlichste Feind der Actionäre ist; er verleidet den Actien-Besitz und führt immer das Material in grösserem Umfange auf den Markt. Der Coursstand der Actien ist aber nicht allein von deren innerem Werthe, sondern auch von der Masse des flottanten Materials abhängig, denn diese erhält das Angebot im Uebergewicht und drückt fortdauernd den Cours. Unsere Eisenbahn-Verwaltungen legen auf dieses Moment zu wenig Gewicht; es ist allerdings nicht gerechtfertigt, ihnen die Pflicht aufzuerlegen, jedem Gerüchte entgegen zu treten, aber sie haben Mittel und Wege, wenigstens zeitweise eine Aufklärung über gewisse Puncte zu geben und durch thatsächliche Mittheilungen die öffentliche Meinung auf den richtigen Weg zu leiten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

* Saarbrücker Eisenbahn. Durch Allerh. Erlass vom 14. März 1868 ist das Expropriationsrecht für die Zweigbahn der Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn von der Station Völklingen nach der neuen Tiefbauanlage der Steinkohlengrube Gerhard-Prinz-Wilhelm bei Püttlingen verliehen worden.

Baden. Das am 1. April erschienene Regierungsblatt (No. 20) enthält das Gesetz, betreffend den Bau einer in der Rheinebene von Mannheim nach Carlsruhe führenden Eisenbahn, das am 11. d. M. erschienene Regierungsblatt (No. 24) eine Bekanntmachung des Grossh. Handelsministeriums, betr. Erbauung einer festen Brücke über den Rhein bei Düsseldorf.

Hessen-Darmstadt. Das am 11. April erschienene Regierungsblatt (No. 18) enthält u. A. das Gesetz, betr. die Höhe der Einzahlungspflicht bei Actien-Gesellschaften, welche den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zum Gegenstande haben.

Projecte.

* Hessische Ludwigsbahn. (Emission von Prioritäts-Obligationen.) Auf Grund der Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 12. Februar l. J. und der Concessionsurkunde vom 4. April 1868 (und nachdem die erste Kammer

den Vertrag zwischen der Staatsregierung und der Hessischen Ludwigseisenbahn-Gesellschaft in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der zweiten Kammer am 3. d. M. genehmigt hat), nimmt letztere eine Prioritäts-Anleihe von 9000000 Thlr. oder 15750000 fl. auf, von welcher zunächst am 16. und 17. d. M. 4000000 Thlr. oder 7000000 fl. zum Course von 100% unter den nachfolgenden Bedingungen zur öffentlichen Subscription aufgelegt werden:

1) Die Obligationen lauten über je 200 Thlr. oder 350 fl.;

2) sie tragen 5% Zinsen, halbjährlich am 1. Januar und 1. Juli zahlbar.

Der erste Coupon läuft vom 1. Juli d. J. ab und ist zahlbar am 1. Januar 1869. Die Zahlung erfolgt an sämmtlichen Zahlstellen der Hessischen Ludwigseisenbahn-Gesellschaft, und zwar im festen Verhältniss von 7 Gulden = 4 Thaler;

3) die Obligationen können innerhalb 10 Jahren weder amortorisirt, noch gekündigt oder convertirt werden. Nach Ablauf der ersten zehn Jahre beginnt die Amortisation nach den von der Grossh. Regierung festzustellenden Amortisationsplane, wonach die ganze Anleihe in längstens 80 Jahren im Wege jährlicher öffentlicher Verloosung getilgt werden soll;

4) die aufgenommenen Capitalien werden verwendet zum Ausbau der in der Concessions-Urkunde vom 4. April 1868 genehmigten Eisenbahnlinien in Rheinhessen (Mainz-Alzey und Worms-Alzey nebst 3 Grenzstrecken in der Richtung nach der Bayerischen Pfalz) und Starkenburg (Worms-Bensheim und Darmstadt-Erbach mit Abzweigung nach Babenhausen);

5) zur Sicherheit der auszugebenden Obligationen dienen:

a) in erster Reihe die Erträgnisse der neu zu erbauenden Bahnstrecken, deren Reinertrag von der Grossh. Regierung mit 35000 fl. per Meile oder ca. 800000 fl. im Ganzen per Jahr auf die ganze Dauer der Concession von 90 Jahren garantirt ist. Diese Garantie erlischt nur in dem Falle, wenn der Reinertrag der betreffenden Linien im Ganzen während fünf auf einander folgender Jahre die Summe von 50000 fl. per Meile oder ca. 1100000 fl. zusammen erreicht hat;

b) in zweiter Reihe die Erträgnisse sämmtlicher übrigen Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, soweit dieselben nicht durch Zinsen und Amortisationen der seither auf dieselben radicirten Anleihen im Gesammtbetrage von 13800000 fl. in Anspruch genommen sind.

Die in demselben Range, wie die dermalen auszugebenden 4000000 Thlr. = 7000000 fl. noch weiter zu emittirenden 5000000 Thlr. = 8750000 fl. dürfen nicht vor dem Monat Mai des Jahres 1869 ausgegeben werden.

Oberhessische Eisenbahn. Die erste Kammer hat den Vertrag der Regierung mit dem Hause Erlanger in Betreff der Bahnen Giessen-Gelnhausen und Giessen-Fulda in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der zweiten Kammer am 3. d. M. genehmigt. — In Frankfurt a/M. und Darmstadt sind die Actienzeichnungen nach Deckung der für diese Plätze bestimmten Summen geschlossen worden.

* **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.** Die zur Zeichnung aufgelegten 5% Stamm-Prioritätsactien im Betrage von 640000 Thalern sind mit 117000 Thalern überzeichnet worden, so dass für die Zeichner von 9 und mehr Stücken, also von 1800 Thlr. und darüber, eine Repartition stattzufinden hat. Die Ausgabe der wirklichen Interimsscheine erfolgt erst nach Ertheilung der bereits erbetenen Allerh. definitiven Concession.

Tilsit-Memel. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Graf Itzenplitz, hat unterm 9. März d. J. dem Comité für diese Bahn folgende Verfügung zugehen lassen: „Dem Eisenbahn-Comité erwidere ich auf die Vorstellung vom 10. d. M., dass ich beschlossen habe, mich dafür zu verwenden, dass die in der projectirten Tilsit-Memeler Eisenbahn zu erbauenden Brücken über die Memel bei Tilsit für Rechnung des Staats ausgeführt werden und wegen Bewilligung der erforderlichen Mittel dem nächsten Landtage eine entsprechende Vorlage gemacht wird. Die Kgl. Direction der Ostbahn ist demzufolge von mir angewiesen worden, die Fertigstellung der ihr schon vor längerer Zeit aufgetragenen Projectirungs- und Auschlags-Arbeiten für die Brückenbauten zu beschleunigen. Dagegen kann die Fertigung specieller Voranschläge für den Bau der Eisenbahn von Tilsit nach Memel nicht eher in Aussicht genommen werden, als bis die Bauausführung gesichert ist. Ob die in dieser Beziehung mit der Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft eingeleiteten Verhandlungen zu einem befriedigenden Ergebniss führen werden, lässt sich zur Zeit nicht übersehen, doch werde ich in jedem Falle der wichtigen Angelegenheit nach wie vor meine Fürsorge zuwenden und sie in jeder zulässigen Weise zu fördern suchen.“

Eisenbahn-Bauten.

Thorn-Insterburg. In Allenstein ist am 6. April der erste Spatenstich gemacht worden. (Nat.-Ztg.)

* **Venlo-Hamburger Eisenbahn.** Für die 9 Meilen lange Strecke dieser Bahn von Plutho-Bahnhof (an der Köln-Mindener Eisenbahn) über Recklinghausen, Haltern und Dülmen bis Münster sind die Erdarbeiten ausgeschrieben (siehe off. Bekm. in vor. No. S. 184), nachdem die Lieferung von Kiefern- und Tannen-Kant- und Rundholz zur Elbbrücke bei Hamburg bereits früher ausgeschrieben worden ist.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Obere Ruhrthalbahn. Die Ausführung der Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers auf der $5_{,85}$ Meilen langen Strecke Schwerte-Arnsberg in 9 Loosen, sowie die Erbauung der auf dieser Strecke vorkommenden kleineren Brücken und Durchlässe in 6 Loosen ist (mit Termin am 24. d. M. in Elberfeld) ausgeschrieben.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Erste Ungarische Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn.** Am 12. Juli soll eine ausserordentliche Generalversammlung stattfinden, welche über den Antrag wegen Verkaufs der Bahn oder Auflösung der Unternehmung durch Fusion mit anderen Bahnlinien eventuell Umwandlung zum Dampfbetriebe in eigener Regie Beschluss fassen soll.

* **Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat Februar 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	$70_{,5}$	202389	4101576	81225	318583	399808
östl. Staatsb.	$28_{,3}$	115946	2784086	37248	195207	232455
Privatbahnen	$13_{,7}$	44422	1090116	8675	34621	43296
Summa	$112_{,5}$	362757	7975778	127148	548411	675559
im Februar 1867	$109_{,7}$	300127	6046889	101408	448484	549892
daher 1868	$+2_{,8}$	+62630	+1928889	+25740	+99927	+125667

* **Sächsische westliche Staatseisenbahnen.** (Unfall.) Leipzig, den 15. April 1868. Am 12. d. M. hat sich auf der zu den Königl. Sächs. Westlichen Staatseisenbahnen gehörigen Niedererzgebirgischen Linie ein Unfall zugetragen. Ein von Zwickau nach Chemnitz abgelassener aus 34 Wagen bestehender Güterextrazug hielt auf Bahnhof Hohenstein-Ernstthal. Während die Maschine mit den vordersten 11 Wagen vorgerückt war, damit die für Hohenstein bestimmten 6 Wagen auf die Nebengleise abgestossen werden konnten, kamen plötzlich die auf dem Bahnhofe stehenden übrigen 23 Wagen in Bewegung. Diese nahm sofort, da bereits innerhalb des Bahnhofs ein Gefälle von 1:100 beginnt, eine solche Schnelligkeit an, dass die Versuche, die Wagen einzuholen, missglückten und dass sowohl das sofort weiter gegebene optische Signal, als auch die unverzüglich nach der nächsten Station St. Egidien gegebene telegraphische Notiz diese erst erreichten, als die Wagen schon am Eingange der oben genannten Station anlangten und mit furchtbarer, bei dem fortwährenden starken Gefälle sich immer mehr vergrössernder Geschwindigkeit diese Station durcheilend zwischen St. Egidien und Glauchau auf einen, ebenfalls nach Chemnitz gehenden und in der Steigung befindlichen, mit 2 Maschinen bespannten Güterzug, welcher Glauchau schon verlassen hatte, als die telegraphische Weisung; ihn zurückzuhalten, daselbst eintraf, aufrannten. — Die Gewalt dieses Stosses war so furchtbar, dass die erste der beiden Zugmaschinen nebst Tender von der Bahn herunter geschleudert und von den durchgegangenen Wagen die ersten fünfzehn fast vollständig zertrümmert wurden. Dagegen hatte die zweite Zugsmaschine dem Stosse so grossen Widerstand entgegengestellt, dass weder sie, noch der Zug aus dem Geleise kam; doch wurden 4 in der Mitte des Zugs befindliche offene Wagen sehr erheblich beschädigt. Der Trümmerhaufen bedeckte merkwürdiger Weise nur eine Strecke von etwa 16 Ellen Länge, ein Zeichen, wie gewaltig der Zusammenstoss gewirkt haben muss. —

Leider erlitt der Führer der ersten Maschine, Lehmann, so erhebliche Verletzungen, dass er denselben bald erlag, während sein Feuermann nur einige, anscheinend ungefährliche Wunden davon trug und das übrige Personal fast ganz unverletzt blieb.

Die Geleise waren Anfangs beide gesperrt, doch wurde das eine schon am folgenden Tage, das andere heute wieder frei.

Ob das Zugspersonal des ersten Zuges eine Schuld an dem Durchgehen trifft, wird durch die eingeleitete Untersuchung constatirt werden; soviel bisher zu übersehen ist, scheint eie letzte Bremse des Zuges nicht, oder nicht genügend angezogen gewesen zu sein, und mag dann ein ganz geringfügiger, durch das Anwechseln eines Wagens hervorgerufener Stoss genügt haben, die zum kleineren Theile schon auf dem Gefälle stehenden Wagen in Bewegung zu setzen.

Tarifwesen. Die Direction der Köln-Mindener Bahn macht bekannt, dass im directen Russisch-Deutsch-Niederländischen und Ostdeutsch-westlichen Güterverkehr Rum, Arrak, Cognak und Liqueure, sowie überhaupt Spirituosen gewöhnlicher Art in Fässern vom 15. April ab als Gegenstände der ermästigten Classe II A der Tarife vom 1. Juli 1866 behandelt werden. — Vom 1. April ab sind im directen Verkehr zwischen der Köln-Mindener Bahn und den Stationen Lübeck, Büchen und Hamburg neue ermässigte Frachtsätze zur Anwendung gekommen.

Am 15. April ist für den Localverkehr auf der Main-Weser-Bahn ein neuer Tarif in Kraft getreten. (Siehe off. Bekm. S. 193.)

Im Localverkehr der Magdeburg-Halberstädter Bahnlinien wird Braunkohlen-Coaks fernerhin zur Beförderung zugelassen, während Natron-Coaks von dem Transport gänzlich ausgeschlossen bleibt.

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gewährt für die Ausstellungsgegenstände, welche für die von den landwirthschaftlichen Central-Vereinen zu Potsdam und Frankfurt a/O. für die Zeit

vom 13.—19. Juli cr. in Aussicht genommene internationale Ausstellung von Mähe-Maschinen für Getreide und Gras nach Berlin gesandt werden, die üblichen Erleichterungen.

Fahrplan-Aenderungen.

Neue Fahrpläne resp. Aenderungen in den seitherigen sind — soweit uns bekannt geworden — in Kraft getreten: am 1. April auf der Tilsit-Insterburger; am 8. April auf den Oldenburgischen Staatsbahnen (s. No. 15 S. 181), der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn; am 12. April auf der Ludwigs- (Nürnberg-Fürther) Eisenbahn (off. Bekm. S. 192); am 15. April auf der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn.

ke. **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.** (Fahrplan-Aenderung.) Mit dem 1. Mai wird auf der Magdeburg-Leiziger Bahn ein neuer Fahrplan ins Leben treten, welcher sowohl bezüglich des durchgehenden Verkehrs wie des Localverkehrs wesentliche Verbesserungen bietet. In der Richtung von Magdeburg nach Leipzig wird der an den Courierzug von Köln anschliessende Personenzug beschleunigt und als Courierzug befördert, indem die Abfahrt von Magdeburg auf 5 Uhr 25 Min. Mgs., die Ankunft in Leipzig auf 8 Uhr 10 Min. festgesetzt ist. Der Zug trifft hiernach um 20 Minuten früher in Leipzig ein als bisher, so dass die Weiterreisenden den um 9 Uhr 10 Min. nach Hof abgehenden Zug mit mehr Ruhe und Sicherheit erreichen werden. — Zur grösseren Belebung des Localverkehrs wird ein neuer Personenzug eingelegt. Derselbe geht 1 Uhr 15 Min. Nachm. von Magdeburg ab und trifft, an allen Stationen haltend, um 5 Uhr 15 M. Nachm. in Leipzig ein. Dieser Zug bietet einen directen Anschluss an den 6 Uhr Abds. von Leipzig nach Hof abgehenden Courierzug. — In der Richtung von Leipzig nach Magdeburg wird der bisher 6 Uhr Abends von Leipzig abgehende Personenzug erst 6 Uhr 50 M. Abds. als Courierzug abgelassen und trifft 9 Uhr 30 M. in Magdeburg ein. Durch diese Veränderung wird dem Wunsche der Leipziger Kaufmannschaft, für die Correspondenz nach Frankreich und England mehr Zeit zu gewinnen, Rechnung getragen. Ausserdem wird ein neuer Personenzug um 4 Uhr 45 Min. Nchm. von Leipzig abgehen, der Anschluss von Dresden und Hof, in Halle von Frankfurt und nach Berlin, in Schönebeck von und nach Stassfurt hat. Die Ankunft dieses Zuges in Magdeburg ist auf 8 Uhr 40 M. Abds. festgestellt. Mit dem Eintritte des neuen Fahrplans werden auf der Magdeburg-Leipziger Bahn im Ganzen sieben Personenzüge in jeder Richtung, von denen nur einer ein gemischter, befördert.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Dem Eisenbahn-Bau-Inspector Menne ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden. Derselbe ist von der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau der Köln-Trierer (Eifel-) Eisenbahn engagirt. Unter seiner Leitung werden die Arbeiten in aller Kürze beginnen. — Der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Bolenius zu Bromberg ist zum Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die bisher von ihm commissarisch verwaltete Eisenbahn-Bau-Inspector-Stelle im technischen Central-Büreau der Ostbahn zu Bromberg definitiv verliehen worden.

Oberhessische Eisenbahnen. Der Verwaltungsrath besteht aus den 7 Mitgliedern: Prinz Hermann zu Sachsen-Weimar-Eisenach; Fürst Ferdinand von Ysenburg und Büdingen zu Wächtersbach; Graf Otto zu Solms-Laubach; Moritz Frhr. von Bethmann zu Frankfurt a/M.; Raphael Frhr. von Erlanger daselbst; Zacharias Königswarter daselbst; Wilhelm von Erlanger zu Ingelheim.

Marktbericht.

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, 15. April 1868. Der Festtage wegen war der Umsatz in Metallen ein beschränkter, Preise haben wenig Veränderung erfahrtn.

Kupfer steigend. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches 26—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn. Hoch gehalten. Preise bleiben: Banca-Zinn 33—$33\frac{1}{2}$ Thlr. Lamm-Zinn $32\frac{1}{2}$—$33\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink. W. H. Marke $6\frac{2}{3}$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6\frac{1}{2}$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Beachtet. Sächsisches und Harzer $6\frac{2}{3}$—$6\frac{3}{4}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{5}{6}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{3}$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ctr. theurer.

Roheisen. Warrants 52 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 55—56 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47\frac{1}{2}$ Sgr., auf Lieferung $45\frac{1}{2}$, 46—$46\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 40 Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes $2\frac{7}{12}$, $2\frac{2}{3}$—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{1}{2}$—$3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 48—50 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks. Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—22 Thlr., Nusskohlen $17\frac{1}{2}$ bis 19 Thlr. Coaks. Vom Lager $18\frac{1}{2}$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17\frac{1}{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

18. April *Ungarische Nordbahn-Gesellschaft zu Pest.
22. „ Taunuseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
24. „ Vereinigte Südösterreichische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft in Paris.
25. „ Bockwaer Eisenbahn-Gesellschaft zu Bockwa.
27. „ Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
27. „ Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
27. „ *Werrabahn-Ges. zu Meiningen. Siehe off. Bekm. S. 192.
28. „ Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Ges. zu Berlin.
28. „ Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Brünn.
28. „ Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft zu Basel. Siehe off. Bekm. S. 155.
29. „ Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Ges. zu Berlin. Siehe off. Bekm. S. 192.
30. „ Brölthaler Eisenbahn-Gesellschaft zu Hennef.
30. „ Schleswigsche Eisenbahn-Actien-Ges. zu Flensburg.
30. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn-Ges. zu Wien.
30. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
30. „ Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft zu Zürich.
2. Mai *Grosse Russische Eisenbahn-Ges. zu St. Petersburg.
4. „ Galizische Carl Ludwigbahn-Gesellschaft zu Wien.
13. „ Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn zu Cottbus.
14. „ Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
15. „ Böhmische Westbahn in Wien. Siehe off. Bekm. S. 192.
12. Juli *Erste Ungar. Pressburg-Tyrnauer Eisenb. zu Pressburg.

Einzahlungen.

15. April Nordhausen Erfurter Eisenbahn 10%.
15. „ Stuttgarter Pferdebahn 10 fl.
30. „ Böhmische Nordbahn 10%.
1. Mai Märkisch-Posener Eisenbahn 20%.
1. „ Stuttgarter Pferdebahn 15 fl.
10. „ Pfälzische Nordbahnen 15%. Siehe off. Bekm. S. 193.
1. Juni Stuttgarter Pferdebahn 15 fl.
10. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn, neue Actien.
15. „ Böhmische Nordbahn 10%.

1. Juli, 1. August, 1. September, 1. October } Stuttgarter Pferdebahn je 15 fl.

1. August, 1. November, 1. Februar 1869 } Pfälzische Nordbahnen je 20%. Siehe off. Bekm. S. 193.

Auszahlungen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Dividende auf die Stammactien A, B und C pro 1867 ist auf 13 Thlr. 20 Sgr. festgesetzt und wird unter Anrechnung der bereits bezahlten $3\frac{1}{2}$% Zinsen vom 20. April ab mit noch 10 Thlrn. 5 Sgr. bei der Hauptcasse in Breslau etc. ausbezahlt.

Der **Norddeutsche Lloyd** in Bremen zahlt pro 1867 eine Dividende von 20%.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
18. April	zu Möckmühl	Württemb. Stsb.	Seilerwaaren	—
20. „	zu Köln	Rheinische E.	Wärterwohnungen Neuss-Düren	—
21. „	zu Blaubeuren	Württemb. Stsb.	Brückenanstrich Ulm-Blaubeuren	—
21. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Eisenbahnwagen, Achsen etc.	195
23. „	zu Crailsheim	Württemb. Stsb.	Hochbauten, Stat. Wallhausen	—
23. „	zu Stuttgart	dieselbe	IV. Loos der Bausect. Riedlingen (Donaubahn)	—
23. „	zu Stuttgart	dieselbe	III. Loos der Bausect. Scheer (Saulgau-Herbertingen)	—
23. „	zu Crailsheim	dieselbe	Hochbauten, Stat. Sattelsdorf	—
24. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Erdarbeiten rsp. Brückenbauten	—
25. „	zu Hannover	Telegr.-Direction	Ausführung neuer Linien	—
25. „	zu Guben	Niederschl.-Märk. E.	Beamten-Wohnhaus zu Neuhammer	—
25. „	zu Frankfurt a/M.	Telegr.-Direct.	Neue Telegraphenlinien	—
27. „	zu Haltern u. Münster	Venlo-Hamburger E.	Erdarbeiten	184
28. „	zu Münster	Westfälische E.	Personen- und Güterwagen	196
30. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Hausteine zur Elbbrücke bei Hamburg	—
4. Mai	zu Zürich	Schweizer Nordostb.	120 Güterwagen	197
22. „	zu Köln	Köln-Mindner E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration Langenfeld	—

Briefkasten.

Ein Leser in Hm.: Die Adresse des Leiters des Kaschau-Oderberger Bahnbaues, Herrn Hector Riche ist: Pest, Hotel Frohner; diejenige der Gebrüder Klein werden Sie in dem Werke: „Personal-Schematismus aller Oesterr. Eisenbahnen" finden.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Werra-Eisenbahn.

Die Herren Actionäre werden hierdurch zu einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung über die Förderung des Anschlusses einer projectirten Eisenbahn von Meiningen nach Schweinfurt an die Werrabahn auf

Montag den 27. April l. Js. früh 11 Uhr,

nach Meiningen in das Schützenhaus eingeladen und ersucht, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeinde-Behörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei denselben hinterlegt worden sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis einschliesslich zum 18. d. Mts.** hier bei unserem Büreau oder den Billetexpeditionen der Werrabahn persönlich oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei wird ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts hingewiesen, namentlich auf die Bestimmungen, wonach der Besitz von 5—10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich und zwar durch Actionäre in der Versammlung vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communal-Behörden beglaubigte, Vollmachten versehen sein.

Besonders hervorgehoben wird, **dass es unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimmzettel abgiebt,** und dass vom Verwaltungsrathe streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Freie Fahrt zu dieser ausserordentlichen Generalversammlung wird nicht gewährt.

Gleichzeitig werden diejenigen Actionäre, welche etwa Anträge zur Beschlussfassung in der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung stellen wollen, aufgefordert, dieselben längstens bis zum 1. Mai cr. bei dem unterzeichneten Verwaltungsrath einzureichen.

Meiningen, den 2. April 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.
E. Wagner. Oberländer. Thon.

K. k. priv. Bömische Westbahn.

Der Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die P. T. Herren Actionäre zu der **am 15. Mai l. J.** 10 Uhr Vormittags in Wien, Stadt, Herrengasse No. 14 im Locale der n. ö. Handels- und Gewerbekammer stattfindenden

VII. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen, bei welcher nachfolgende Gegenstände zur Vorlage kommen.

1) Jahresbericht pro 1867.
2) Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen pro 1867.
3) Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen pro 1868.
4) Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes in Folge des nach § 34 der Statuten stattfindenden Austrittes von drei Mitgliedern.

Nach § 19 der Statuten geben je 25 Actien das Recht auf Eine Stimme, und kann kein Actionär im eigenen und Vollmachtsnamen mehr als zusammen 10 Stimmen in sich vereinigen.

Jene Herren Actionäre, welche in Gemässheit der Statuten ihr Stimmrecht bei dieser General-Versammlung ausüben wollen, belieben ihre Actien:

in Wien bei der Centralcassa der Gesellschaft, Stadt, Renngasse No. 6,
in Prag bei der Betriebs-Hauptcassa,
in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild & Söhne,
in Berlin bei der Disconto-Gesellschaft, —

und zwar in Wien bis zum 1. Mai l. J. mittelst zweifach, ausserhalb Wien bis zum 29. April l. J. mittelst dreifach auszufertigenden Consignationen (deren Blanquette an den bezeichneten Orten unentgeldlich verabfolgt werden) gegen Empfangnahme der Erlagsscheine und der Legitimationskarten, zur Versammlung — zu hinterlegen.

Im Vertretungsfalle sind die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber auszufüllen und zu unterfertigen.

Wien am 12. April 1868.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige **regelmässige General-Versammlung** unserer Gesellschaft wird

Mittwoch, den 29. April c. Nachmittags 5 1/2 Uhr im Conferenz-Saal des Verwaltungsgebäudes am Ascanischen Platz No. 6, 1 Treppe,

Statt finden. Zu derselben laden wir die Actionaire der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts, in den Tagen des 25., 27. und 28. April c. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Littr. A. B. und C) gesonderten und nach der Nummernfolge geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Casse (am Ascanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1867 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Actionaire, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen. —

Die deponirten Actien werden vom 30. April c. ab, in den oben angegebenen Geschäftsstunden in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigungen zurückgeben. Zweck der General-Versammlung ist:

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Verlegung des Directorialberichts und des Rechnungsabschlusses,
2. Vornahme der erforderlichen Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths,
3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionairs, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 15. März 1868.

Der Verwaltungsrath.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit der am **12. ds. Mts.** beginnenden **Sommerfahrordnung** gehen die ordnungsmässigen Züge

von Nürnberg nach Fürth:
von Morgens 7 Uhr bis Abends 8 Uhr,
von Fürth nach Nürnberg:
von Morgens 7 1/2 Uhr bis Abends 8 1/2 Uhr.

Jeden Sonn- und Festtag, dann jeden Mittwoch und Sonnabend gehet ausserdem ein Spätzug um 10 Uhr Abends von Nürnberg nach Fürth und um 10 1/2 Uhr von da zurück nach Nürnberg.

Die Benützung der Haltstelle Muggenhof ist frei gegeben:

für die Züge aus Nürnberg:

um 9 Uhr Vormittags, dann von Mittags 12 Uhr bis zum letzten Abendzuge;

für die Züge aus Fürth:

um 8 Uhr 30 Minuten Vormittags, dann von Mittags $12^1/_2$ Uhr bis zum letzten Abendzuge.

Nürnberg, den 8. April 1868.

Das Directorium.

Main-Weser-Bahn.

Mit dem **15. April l. J.** tritt ein neuer Tarif für den Transport von Rohproducten im Local-Verkehr der Main-Weser Bahn in Kraft, welcher auf den Güterexpeditionen unentgeltlich zu erhalten ist. Der Tarif vom 1. März 1867, Nachtrag zum Tarif vom 1. Februar 1866, wird hierdurch aufgehoben.

Cassel, am 7. April 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.
Pfälzische Ludwigsbahn.

Die General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen **Ludwigsbahn** hat unterm 30. März d. J. die Dividende für das Jahr 1867 auf

sieben und zwanzig Gulden s. W. pro Actie

festgesetzt.

Diese Dividende kann gegen die Abgabe des Dividendenscheines für das Jahr 1867 bei den Banquiers der Gesellschaft

in Frankfurt a./M. bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ „ „ „ **Ph. Nic. Schmidt,**
„ Mannheim „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ München „ **Robert v. Fröhlich & Cie.,**
„ Augsburg „ **Ch. v. Fröhlich & Söhne,**
„ Berlin „ **C. Bleichröder,**
„ Neustadt a/H. „ **L. Dacqué**

oder in Ludwigshafen a./Rhein bei der **Directorialcasse** bezogen werden.

Pfälzische Maximiliansbahn.

Die General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen **Maximiliansbahn** hat unterm Heutigen die Dividende für das Jahr 1867 auf

zwei Gulden dreissig Kreuzer s. W. pro Actie

festgesetzt und kann diese Dividende gegen die Abgabe des Dividendenscheines bei den Banquiers der Gesellschaft

in Frankfurt a/M. bei **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ Mannheim „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ Berlin „ **S. Bleichröder**

oder in Ludwigshafen a./Rhein bei der **Directorialcasse** bezogen werden.

Ludwigshafen, den 31. März 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Pfälzische Nordbahnen.
Linie Landstuhl-Kusel.

Zur Bestreitung der Bauausgaben der Landstuhl-Kuseler Bahn ist die Leistung einer weiteren Einzahlung nothwendig geworden.

In Gemässheit des § 31 der Satzungen werden daher die Herren Besitzer der Interimsscheine eingeladen, bis zum **10. Mai d. Js.**

die dritte Einzahlung von 15 Procent

somit den Betrag von 75 fl. per Interimsschein
an die K. Bank in Nürnberg und deren Filialen oder
an die Bankhäuser:
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin
oder an die **Directorialcasse** in Ludwigshafen a./Rhein zu leisten.

Wer die Einzahlung an dem oben festgesetzten Termine und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschafts-Vermögens verlustig.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Mit Rücksicht auf die im Laufe dieses Jahres erfolgende Fertigstellung der Landstuhl-Kuseler Bahn sollen die noch rückständigen 60 Procent in den nachstehenden 3 Terminen, nämlich pro **1. August, 1. November 1868** und **1. Februar 1869**, mit je 20 Procent zur Einzahlung gelangen, was wir den Herren Actionären zur vorläufigen Kenntnissnahme mit dem Bemerken mittheilen, dass die speciellen Einzahlungs-Ausschreiben seiner Zeit erfolgen werden.

Ludwigshafen, den 3. April 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.
Dividenden-Zahlung.

Die Dividende für die Bergisch-Märkischen Stamm-Actien ist für das Jahr 1867 auf $7^1/_2$% oder sieben Thaler Fünfzehn Sgr. pro Actie festgesetzt und wird gegen Einlieferung des betreffenden Dividendenscheins vom 14. April dieses Jahres ab ausgezahlt:

in Berlin bei den Herren H. F. Fetschow & Sohn und bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Köln bei dem A. Schaaffhausen'schen Bank-Vereine,
in Düsseldorf bei den Herren Baum, Boeddinghaus & Comp.,
in Aachen bei den Herren Theodor Zurhelle & Comp.,
in Crefeld bei dem Herrn von Beckerath-Heilmann,
in Bonn bei dem Herrn Jonas Cahn,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig bei dem Herrn H. C. Plaut.
in Breslau bei dem Schlesischen Bank-Verein,
in Hamburg bei den Herren Haller, Söhle & Comp.,
in Elberfeld bei den Herren v. d. Heydt, Kersten & Söhne und bei unserer Hauptcasse,

Bei Präsentation mehrerer Dividendenscheine ist denselben ein Nummern-Verzeichniss beizufügen.

Elberfeld, den 7. April 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Bei der zufolge unserer Bekanntmachung vom 10. März cr. am 6. ds. Mts. stattgehabten öffentlichen Ausloosung der planmässig im Jahre 1868 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind nachstehende Nummern gezogen worden:

I. Von der jetzt 4% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Von Serie A zu 1000 Thlr. No. 159. 337. 358. 433. 438.

„ „ B „ 500 Thlr. No. 299. 308. 354. 358. 370. 473. 547. 570. 650. 764. 982. 1061. 1132. 1140. 1419. 1432. 1496. 1525. 1689. 1754. 1775. 1891.

Von Serie C zu 200 Thlr. No. 68. 188. 259. 273. 377. 407. 635. 658. 771. 775. 828. 880. 1167. 1422. 1641. 1712. 1715. 1742. 1838. 1905. 1952. 2016. 2039. 2075. 2103. 2414. 2485. 2539. 2561. 2789. 2798. 2841. 2909. 3026. 3125. 3130. 3284. 3385. 3459. 3534. 3611. 3773. 3843. 3877. 3903. 3906. 3956. 4007. 4076. 4257. 4308. 4323. 4354. 4686. 4718. 4737. 4977. 5073. 5211. 5226. 5513. 5557. 5636. 5879. 5965. 6005. 6055. 6096. 6125. 6302. 6319. 6605. 6664. 6738. 6884. 7106. 7109. 7125. 7220. 7371.

Von Serie D zu 100 Thlr. No. 171. 176. 359. 387. 450. 622. 634. 818. 857. 890. 906. 924. 1044. 1052. 1077. 1143. 1242. 1439. 1465. 1499. 1526. 1581. 1596. 1617. 1620. 1624. 1649. 1872. 2046. 2233. 2241. 2304. 2459. 2629. 2643. 2782. 3133. 3185. 3648. 3741. 3764. 3848. 3984. 4005. 4023. 4097. 4208. 4354. 4404. 4502. 4529. 4562. 4622. 4697. 4716. 4773. 4888. 4943. 5050. 5309. 5342.

5430. 5602. 5648. 5739. 5770. 5879. 5995. 6028. 6303. 6428. 6619. 6668. 6710. 6753. 6805. 6875. 6900. 6912. 7158. 7231. 7284. 7556. 7607. 7639. 7660. 7688. 7971. 7997. 8004. 8037. 8123. 8270. 8302. 8344. 8355. 8594. 8696. 8741. 8832. 8952. 9231. 9447. 9511. 9523. 9565. 9756. 9884.

II. Von der jetzt 4½% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852 (Serie II), für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Von Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 142. 144. 166. 241.

Von Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 133. 169. 195. 230. 242. 267. 469. 484. 1066. 1086. 1217. 1304. 1314. 1465. 1576. 1624. 1691. 1743. 1816. 1850. 1912. 1963.

Von Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 35. 50. 120. 178. 324. 328. 383. 584. 657. 707. 828. 845. 877. 908. 1199. 1369. 1439. 1521. 1597. 1658. 1716. 1773. 1805. 2097. 2225. 2235. 2356. 2548. 2551. 2553. 2578. 2614. 2616. 2772. 2896. 2939. 3209. 3402. 3439. 3643. 3659. 3671. 3720. 3807. 3893.

III. Von der jetzt 4% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855 (Serie III), für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Von Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 34. 186. 342.

Von Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 29. 120. 395. 686. 691. 853. 918. 930. 944. 994. 1047. 1094. 1577. 1751. 1780. 1795. 1907. 2258. 2288. 2321. 2489. 2768. 2845. 2962. 3153. 3236. 3412. 3428. 3584. 3640.

Von Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 69. 86. 92. 146. 201. 339. 356. 392. 452. 509. 628. 684. 717. 1219. 1251. 1279. 1397. 1403. 1414. 1521. 1524. 1564. 1764. 1882. 2056. 2342. 2357. 2369. 2448. 2577. 2674. 2739. 2774. 3110. 3157. 3181. 3208. 3272. 3288. 3289. 3522. 3604. 3656. 3657. 3705 4090. 4256. 4263. 4283. 4350. 4366. 4389. 4450. 4531. 4735. 4911. 4962. 5343. 5569. 5663. 5758. 6056. 6371. 6902. 6932. 7094. 7126. 7270. 7297. 7604. 7775. 7795. 8168. 8324. 8494. 8568. 8740. 8759. 9072. 9117. 9263. 9340. 9504. 9594. 9956. 10033. 10090. 10365. 10416. 10440. 10726. 11187. 11207. 11210. 11342. 11422. 11445. 11669. 11701. 11866. 11867. 11872. 11960. 12144. 12150. 12170. 12427. 12554. 12729. 12748. 12783. 13055. 13340. 13413. 13608. 13621. 13904. 14211. 14238. 14324. 14492. 14497. 14872. 14999. 15033. 15052. 15102. 15257. 15331. 15399. 15488. 15537. 15544. 15830. 16081. 16490. 16709. 16881. 16963. 17023. 17178. 17197. 17200. 17620. 18059. 18401. 18690. 18716. 18736. 18751. 19019. 19025. 19040. 19088. 19675. 19905.

IV. Von der 4½% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856 (Serie IV), für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Von Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 10. 226. 550. 567. 596. 683. 775. 945.

Von Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 200. 271. 334. 422. 460. 507. 898. 912. 913. 1198. 1394. 2085. 2108. 2303. 2331. 2562. 2961. 3046. 3047. 3168. 3180. 3386. 3439. 3452. 3676. 3915. 3919. 4448. 4724. 4787. 4838. 4863. 4938. 5069. 5273. 5307. 5530. 5699. 5714. 5724. 5862.

Von Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 27. 104. 256. 603. 846. 1110. 1274. 1374. 1462. 1493. 1497. 1498. 1506. 1765. 1851. 1929. 2143. 2230. 2236. 2549. 2669. 2713. 2716. 3047. 3148. 3266. 3347. 3461. 3462. 3548. 3557. 3955. 3959. 4039. 4240. 4452. 4669. 4717. 5588. 5595. 5645. 5693. 5886. 6486. 6617. 6743. 6911. 7010. 7316. 7357. 7534. 7652. 7689. 8104. 8212. 8365. 8497. 8567. 8690. 8832. 8873. 9005. 9058. 9197. 9468. 9790. 9808. 10110. 10237. 10356. 10372. 10614. 10725. 10728. 11111. 11140. 11313. 11470. 11788. 11820. 11876. 11958. 12235. 12312. 12340. 12467. 12501. 12507. 12538. 12860. 12884. 12905. 12943. 13141. 13175. 13227. 13272. 13508. 13525. 13528. 13658. 13715. 13737. 14266. 14550. 14590. 14970. 15057. 15074. 15163. 15356. 15678. 16084. 16091. 16359. 16421. 16460. 16483. 16719. 16769. 17184. 17350. 17360. 17449 17630. 17648. 17674. 18279. 18358. 18589. 18747. 18797. 18818. 18906. 19081. 19121. 19230. 19318. 19756. 20187. 20273. 20284. 20759.

Die Inhaber der diese Nummern führenden Obligationen fordern wir hierdurch auf, den Nominalbetrag für jede derselben vom **1. Juli cr.** ab

1) bei unserer **Hauptcasse** in **Erfurt**, oder
2) bei Herrn **J. H. Cohn** in **Dessau** und für dessen Rechnung bezüglich der Serien I, III und IV.
3) bei den Herren **Breest & Gelpke** in **Berlin**,
4) bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne** in **Frankfurt a. M.** und
5) bei der **Leipziger Bank** in **Leipzig**

gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörigen Zins-Coupons nebst Talons zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 ist der Zins-Coupon No. 12, den Obligationen vom 1. November 1851 die Zins-Coupons No. 10—12, den Obligationen vom 31. März 1855 und den Obligationen vom 1. März 1857 der Zins-Coupon No. 12 beizufügen.

Hierbei wird noch insbesondere darauf aufmerksam gemacht, dass die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. Juli cr. aufhört und dass der Betrag für die später fälligen, bei Einlieferung der Obligationen diesen nicht beigefügten Zinscoupons von dem zurückzugewährenden Capital in Abzug gebracht werden wird.

Ferner bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Capitalbeträge folgender Prioritäts-Obligationen aus früheren Verloosungen bei unserer Hauptcasse bis jetzt noch nicht erhoben sind:

I. Von der 4% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848 (Obligationen vom 1. Januar 1848).

1) aus der Verloosung vom 27. April 1863.

Serie C No. 699. 3768. 3913. 6909.
„ D „ 10. 3867. 6305. 6812. 6905. 9367.

2) aus der Verloosung vom 1. April 1864.

Serie A No. 312.
„ B „ 1739. 1798.
„ C „ 325. 1281. 1307. 2418. 4493. 6602.
„ D „ 9. 412. 589. 2349. 2701. 6422. 7676. 8019. 9221. 9968.

3) aus der Verloosung vom 10. April 1865.

Serie B No. 604. 843.
„ C „ 3564. 3915. 4035. 4202. 4395. 5855. 6805. 7475.
„ D „ 652. 2369. 3325. 3392. 3397. 3767. 4014. 4915. 5287. 7373. 8073. 8187. 8309. 8530. 8861. 9578.

4) aus der Verloosung vom 16. April 1866.

Serie A No. 140.
„ B „ 743. 818.
„ C „ 969. 983. 1100. 1538. 1577. 1911. 2057. 2531. 2794. 3850. 4732. 4934. 5134. 5910.
„ D „ 2761. 3163. 3387. 3830. 3838. 4176. 4462. 5289 6841. 7279. 7567. 7615. 7808. 8121. 8603. 8760. 9724. 9983.

5) aus der Verloosung vom 20. April 1867.

Serie A No. 109.
„ B „ 250. 657. 863. 1189. 1505. 1863.
„ C „ 1036. 1792. 1961. 2360. 2437. 3175. 3326. 3645. 5117. 6361. 6808. 6840. 7295. 7437. 7474.
„ D „ 510. 641. 731. 862. 1263. 1337. 1459. 1482. 1906. 1961. 2451. 2729. 3567. 3790. 3837. 4192. 4361. 4740. 4862. 4905. 5838. 5851. 5967. 6122. 6240. 6353. 6678. 7312. 7438. 8450. 8867. 8893. 9109. 9188. 9262. 9309. 9707.

II. Von der 4½% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852 (Serie II) Obligationen vom 1. November 1851.

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864.

Abtheilung B No. 1944.

2) aus der Verloosung vom 10. April 1865.
Abtheilung B No. 1095.
„ C „ 599. 984. 1070. 2533. 2720. 2825. 3409.
3) aus der Verloosung vom 16. April 1866.
Abtheilung A No. 345.
„ B „ 253.
„ C „ 1651. 1778. 2875. 3108. 3792. 3911.
4) aus der Verloosung vom 20. April 1867.
Abtheilung B No. 25. 593. 792. 907. 1404. 1910.
„ C „ 1104. 1195. 1708. 2591. 2807. 3017. 3239. 3355. 3776.

III. Von der 4% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855 (Serie III) Obligationen vom 31. März 1855.
1) aus der Verloosung vom 27. April 1863.
Abtheilung C No. 1901. 9733. 12426. 12498. 15945. 18879.
2) aus der Verloosung vom 1. April 1864.
Abtheilung B No. 535. 760.
„ C „ 2036. 8892. 9151. 9423. 17400.
3) aus der Verloosung vom 10. April 1865.
Abtheilung B No. 77. 491. 531. 2734. 3589. 3904.
„ C „ 229. 439. 772. 4614. 4808. 7854. 8871. 10446. 10451. 11174. 12146. 12527. 13359. 14970. 17147. 19972.
4) aus der Verloosung vom 16. April 1866.
Abtheilung B No. 37. 1201. 2202.
„ C „ 711. 907. 2487. 2603. 2621. 5561. 6031. 6531. 8982. 10277. 11343. 11780. 12721. 13602. 13606. 14044. 14896. 15281. 16787. 17887. 17921.
5) aus der Verloosung vom 20. April 1867.
Abtheilung A No. 33.
„ B „ 66. 291. 2659.
„ C „ 614. 1302. 2481. 3001. 3485. 4789. 4802. 5628. 5694. 6284. 6346. 6446. 6597. 6942. 7106. 8449. 9600. 10231. 11278. 11440. 12232. 13262. 13671. 13942. 14520. 15483. 15622. 15660. 15726. 15805. 15841. 15844. 15892. 16109. 17282. 17388. 17600. 18828. 18887. 18896. 19530. 19763.

IV. Von der $4^1/_2$% Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856 (Serie IV) Obligationen vom 1. März 1857.
1) aus der Verloosung vom 27. April 1863.
Abtheilung A No. 816.
„ B „ 1069. 2290. 2643. 5526.
„ C „ 3716. 6385. 10999. 11171. 11464. 12712. 13299. 14036. 14664. 14851. 16617. 20447.
2) aus der Verloosung vom 1. April 1864.
Abtheilung A No. 736.
„ B „ 920. 4322. 5093
„ C „ 2824. 3248. 4327. 5574. 5701. 6023. 6775. 7703. 7849. 9010. 9201. 9279. 9701. 10444. 13056. 13072. 14819. 15281. 15397. 18240
3) aus der Verloosung vom 10. April 1865.
Abtheilung A No. 243. 907.
„ B „ 101. 1930. 2168. 2267. 5548. 5726.
„ C „ 1980. 3046. 4337. 5237. 6923. 7408. 7723. 9221. 10214. 10370. 11174. 12001. 15320. 18140. 19154. 19868.
4) aus der Verloosung vom 16. April 1866.
Abtheilung A No. 779. 985. 1095.
„ B „ 385. 572. 1345. 2206. 2370. 2710. 2882.
„ C „ 1265. 2997. 3013. 3197. 3247. 9077. 9380. 9535. 10498. 12113. 12906. 13010. 13105. 13487. 15580. 15615. 16120. 17040. 18518. 19389. 19702. 19754. 20243.
5) aus der Verloosung vom 20. April 1867.
Abtheilung A No. 121. 670. 1023.
„ B „ 57. 782. 2635. 3159. 3265. 3440. 4013. 4050. 5114. 5932.
Abtheilung C No. 34. 2109. 2683. 2704. 3276. 3397. 3862. 3899. 4024. 4121. 5863. 6534. 7254. 7655. 8678. 9969. 10222. 10404. 11465. 11848. 12441. 12472. 12594. 13024. 13269. 13699. 13851. 14823. 14912. 15148. 15416. 15665. 16778. 17774. 17990. 18080. 18389. 19054. 19107. 19125. 12728. 19842. 20029. 20288. 20482. 20632. 20740. 20912.

Auch die Inhaber dieser Obligationen-Nummern fordern wir hiermit auf, die Capitalbeträge derselben nunmehr baldthunlichst bei unserer Hauptcasse in Erfurt zu erheben.

Erfurt, den 9. April 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königlich Preussische Ostbahn.*

Für die Königliche Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

1) 18 Stück vierrädrigen Personenwagen IV. Classe, davon 9 Stück mit Bremse,
2) 185 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen, davon 60 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,
3) 10 Stück vierrädrigen bedeckten Vieh-Etage-Wagen ohne Bremse und Schaffnersitz,
4) 145 Stück Gussstahlachsen mit Speichenrädern,
5) 305 Stück Gussstahlachsen mit Gussstahlscheibenrädern,
6) 78 Stück $5^1/_2$ Fuss lange Tragfedern aus Stahl,
7) 800 Stück $3^1/_2$ Fuss lange Tragfedern von demselben Material,

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Unternehmungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen, Achsen und Tragfedern“

versehen bis zu dem auf

Dienstag, den 21. April d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einsenden. In denselben muss angegeben sein, bis zu welchem Zeitpuncte die Lieferung erfolgen soll.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt an dem Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an unsern Ober-Maschinenmeister Graef hierselbst zu richtenden Gesuche unentgeltlich mitgetheilt. Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 3. April 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Berlin-Hannoversche Eisenbahnen.

Die Ausführung eines Theiles der Erd-, Planirungs- und Befestigungs-Arbeiten auf der Strecke Stendal-Gardelegen soll im Wege der öffentlichen Submission in zwei Loose getheilt verdungen werden.

Die Loose umfassen die Förderung und den Transport von rund 90 000 resp. 60 000 Schachtruthen Boden. Die näheren Bedingungen und Zeichnungen sind im Central-Baubüreau zu Stendal einzusehen, die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerten auf Ausführung von Erdarbeiten“

bis zum **20. April c.** Vormittags 10 Uhr an den Bau-Director Stute zu Stendal einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Magdeburg, den 4. April 1868.

Directorium.

---

* Für vorige Nummer zu spät (am 10. d. M.) eingegangen. Die Red.

Königl. Sächs. westliche Staatseisenbahnen.

Die unterzeichnete Staatseisenbahn-Direction ist ermächtigt, die zum Betrieb der Schwellen-Imprägnir-Anstalt zu Ottengrün bei Eger in Verbindung mit 2 Dampfsägewerken erforderlich gewesenen Maschinen, sonstigen Gegenstände und Geräthschaften aus freier Hand zu verkaufen.

Die nachstehend unter ⊙ verzeichneten Verkaufs-Objecte können auf Anmelden bei der diesseitigen Maschinen-Haupt-Verwaltung hierselbst in Augenschein genommen und ebenso können daselbst die Verkaufsbedingungen eingesehen werden.

Leipzig, am 15. März 1868.

Königliche Staatseisenbahndirection.
v. Craushaar.

⊙

Verzeichniss der zu verkaufenden Gegenstände:

2 complette, noch brauchbare Dampfsägegatter, besonders zum Schneiden der Klötzer zu Eisenbahnschwellen brauchbar, mit je 2 Schneideschemeln und selbstthätiger Wagenbewegung eingerichtet. Cylinderdurchmesser 7", Kolbenhub $19^3/_8$".

Hierzu gehörig und zum Betriebe obiger Gatter erforderlich:

2 transportabele, neuerdings amtlich geprüfte Dampfkessel (Röhrenkessel), mit je 142 □Fuss Heizfläche und $2^1/_2$ Athmosphären-Ueberdruck, eiserner Feuerbüchse, Sicherheitsventilen, Manometer, Probirhähnen und Wasserstandsglas, jeder Kessel mit darauf befestigter Dampf-Speisepumpe versehen.

Ausserdem

1 complette Saug- und Druckpumpe, ganz aus Messing bestehend, 500 Pfd. schwer, mit $6^3/_4$zolligem Pumpenstiefel,

4 Handpumpen, ebenfalls aus messingenen Pumpencylinder, Saug- und Druck-Ventilen bestehend,

ca. 45 Centner alte, zum Theil noch ganz brauchbare $1^3/_4$" und 4" weite Kupferröhren, theils mit festen, eisernen Flanschen,

eine Parthie Kupferschrauben,
Messingrohre und
Eisenschrauben,

ca. 170 Centner gebrauchte, jedoch noch verwendbare Bahnschienen (Grubenschienen),

ca. 2500 Stück Schienennägel,

ca. 600 Pfd. diverse alte, theils brauchbare Werkzeuge,

eine Parthie Schneid- und Waldsägen, worunter sich noch brauchbare befinden,

7 Stück, noch verwendbare Transport-Lowrys,

Transmissionswellen und andere diverse Gegenstände und Geräthschaften.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die **Coks-Ofen-Anlage auf dem Bahnhofe zu Harburg** nebst den zwischenliegenden Geleisen und dem Kohlenlagerplatze incl. Sturzgerüst auf die Dauer von 5 Jahren im Wege der Submission verpachtet werden.

Die Offerten sind unter der Bezeichnung:

„Submission auf die Pachtung der Coks-Ofen-Anlagen zu Harburg"

bis zu dem auf **Freitag den 1. Mai cr. Vormittags 10 Uhr** in dem Büreau der Königlichen Betriebs-Direction auf dem Bahnhofe zu Harburg anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Pachtbedingungen liegen in unserem Central-Büreau, sowie im Büreau der Betriebs-Direction Harburg zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an den Eisenbahn-Bau-Inspector Wilde zu Harburg zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 1. April 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

4	Personenwagen IV. Classe,	
10	bedeckten Güterwagen	mit Bremsen,
20	dergl.	ohne „
10	Kohlenwagen	mit „
5	dergl.	ohne „ und
15	offenen Güterwagen	ohne Bremsen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen- und Güterwagen"

bis zu dem, **am 28. April c. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 11. April 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Bahn soll bei Dingelstedt das Loos No. XVII. mit 99 531,5 Schachtruthen zu bewegenden Boden, einschliesslich der Böschungsarbeiten, veranschlagt auf 153 480 Thlr. 9 Sgr. 3 Pf. im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

versehen, bis spätestens zu dem

am 20. April ds. Js. Vormittags $10^1/_2$ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 1. April 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der bei Dingelstedt im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen ca. 1100 Schachtruthen Mauerwerk im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

versehen, bis spätestens zu dem

am 20. April cr. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 1. April 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Lieferung von 120 Stück vierrädrigen gedeckten Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, im Bahnhof in Zürich zur Einsicht bereit und werden auf Verlangen Copien davon abgegeben.

Die Angebote für diese Lieferung sind mit der Aufschrift:

„Submission die Lieferung von Güterwagen betreffend“

bis den **4. Mai l. J.** portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Zürich, den 11. April 1868.

Die Direction der Schweizerischen Nordostbahn











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Deutschland	18. April.	7. Mai.	D. Hansa	2. Mai.	28. Mai.
D. Newyork	22. April.	14. Mai.	D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.
D. Union	25. April.	21. Mai.			

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. April	1. Mai.	D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Berliner Börsen-Zeitung

erscheint unverändert wie bisher auch im nächsten Quartal täglich zweimal.

Die **Abend-Ausgabe** wird fortfahren über alle Erscheinungen auf dem Gebiete des commerciellen und industriellen Lebens nicht nur prompt und ausführlich Bericht zu erstatten, sondern auch stets in kritischer Weise alle Anhaltspuncte für ein motivirtes Urtheil darlegen, und so also auch fernerhin ein Central-Organ für alle Vorkommnisse wirthschaftlichenLebens bilden. Die zahlreichen Beilagen, unter Anderem die Verloosungslisten, die Börse des Lebens, namentlich auch die beim Beginne jeden Jahres ausgegebenen grossen tabellarischen Uebersichten haben die Gunst des Publicums so allseitig erworben, dass wir uns jedes Wortes der Anpreisung enthalten können.

Unsere **Morgen-Zeitung** bildet hierneben ein politisches Blatt im ausgedehntesten Sinne, welches nicht nur ausführlich über alles zu berichten, sondern durch zergliedernde Besprechung auch auf dem Gebiete des politischen Lebens unsere Leser allseitig zu orientiren bemüht bleiben wird. Unsere Leser haben somit keinerlei Veranlassung, neben unserer Zeitung noch irgend ein anderes politisches Blatt zu halten.

Die Abonnements-Bedingungen bleiben unverändert. Die Zeitung kostet also vierteljährlich für Berlin 2 Thlr. 15 Sgr., für ganz Preussen, das übrige Deutschland und ganz Oesterreich 3 Thlr. Alle Post-Anstalten nehmen Bestellungen an, hier am Orte die unterzeichnete

Expedition der „Berliner Börsen-Zeitung."

Berlin, im März 1868. (Charlotten-Strasse No. 28.)

G. Kleeberg & Cie.

Fabrik Englischer Sicherheitszünder

Torgau an der Elbe

empfehlen ihre Fabricate von Engl. Sicherheitszündern in diversen Sorten zu Sprengungen in der Erde und unter Wasser den Herren Bauunternehmern und Bergwerksbesitzern.

Für Eisenbahn-Bau-Unternehmer

liefern wir Universalkippwagen mit Hebelverschluss und Hartgussrädern.

Die Wagen wurden wegen ihrer ausgezeichneten Construction in Paris prämiirt.

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik in **Nordhausen.**

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit **Garantie für Bruch**, bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu **Düsseldorf.**

Drei 6rädrige Locomotiven mit Tender zu verkaufen.

Innen liegende Cylinder von 16½ Zoll Durchm. und 22 Zoll Hub. 4 gekuppelte Treibräder von 5 Fuss 3 Zoll Durchm.

Société St. Leonard in **Lüttich.**

Patent-Putztücher

Prima-Waare fabricirt und liefert in grossem Formate

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Zur hohen Beachtung für Bruchleidende.

Der berühmte **Bruch-Balsam**, dessen hoher Werth selbst in Paris anerkannt, und welcher von vielen medicinischen Autoritäten erprobt wurde, welcher auch in vielen tausend Fällen glückliche Curen hervorbrachte, kann jederzeit direct brieflich vom Unterzeichneten die Schachtel à 2 Thlr. bezogen werden. Für einen nicht so alten Bruch ist eine Schachtel hinreichend.

J. J. Kr. Eisenhut in **Gais**, bei St. Gallen (Schweiz).

Im J. C. Hinrichs'schen Verlage in Leipzig ist erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

Die Kranken- und Invalidenversorgung.

Zum Gebrauche bei Errichtung von Kranken- und Invalidencassen populär behandelt von

Dr. **Carl Heym.**

Preis 12 Ngr.

Von Herrn Schulze-Delitzsch sowie von den K. Preuss. und K. Sächs. Ministerien empfohlen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº. 17. 1868.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 24. April 1868. (Schluss der Nummer: 23. April Vormittags 11 Uhr.)

☞ Wir ersuchen die geehrten Bahnverwaltungen, deren 1867er Geschäftsberichte bereits erschienen und uns noch nicht zugegangen sind, ergebenst um rechtbaldgefällige Zusendung derselben. Die Redaction.

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

(Fortsetzung aus No. 16).

25. Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Im Bau begriffene Linien.

a) Zweigbahn von Rittershausen über Lennep nach Remscheid, $2{,}_{254}$ Meilen = $16{,}_{977}$ Kilom. lang, concessionirt unterm 9. Januar 1865.

Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben, und ist der Grunderwerb im Wesentlichen beendigt.

Der Bauangriff erfolgte im December 1865, voraussichtliche Fertigstellung im Sommer 1868.

Die Bahn hat locale Bedeutung; sie schliesst ein altes und berühmtes Industriegebiet auf, dessen wichtigste Fabricate Metallwaaren und Tuche sind.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: Rittershausen, Ronsdorf $0{,}_{83}$ M., Lüttringhausen $0{,}_{59}$ M., Lennep $0{,}_{41}$ M., Remscheid $0{,}_{62}$ M.

Technische Schwierigkeiten: Eine grosse Anzahl tiefer Felseinschnitte und hoher Dämme. — Der Abschnitt Rittershausen-Ronsdorf liegt in einer Steigung von 1:40.

b) Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuss mit fester Brücke über den Rhein beim Dorfe Hamm; Concession vom 22. September 1867.

Die Länge dieser Mitte September 1867 in Angriff genommenen Bahn beträgt $0{,}_{95}$ Meile = $7{,}_{154}$ Kilom.

Der Unterbau dieser Verbindungsbahn wird zweigeleisig ausgeführt. Der Grunderwerb ist noch nicht beendigt.

Sowohl für den durchgehenden Verkehr als in strategischer Hinsicht ist die Bahn von grosser Bedeutung durch die Ueberbrückung des Rheinstroms, desgl. für den Localverkehr durch die dadurch erzielte unmittelbare Verbindung der rechts- und linksrheinischen Linien des Bergisch-Märkischen Bahnnetzes.

Technische Schwierigkeiten: Die in grossen Wassertiefen zu fundirende Rheinstrombrücke wird 4 mit eisernem Ueberbau überspannte Oeffnungen von je 330 Fuss Weite erhalten; die Flutbbrücke 17 überwölbte Oeffnungen à 60 Fuss Weite.

c) Zweigbahn von Mülheim a/Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg; Concession vom 22. September 1867.

Diese Bahn ist $1{,}_{75}$ Meilen = $13{,}_{178}$ Kilom. lang, wird im Unterbau eingeleisig ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Der Grunderwerb ist noch nicht beendigt. — Die Inangriffnahme der Bauarbeiten hat im März 1868 stattgefunden und wird die Bahn voraussichtlich Ende dieses Jahres fertiggestellt werden.

Den grössten Theil der Transportmassen werden die bedeutenden Kalksteinbrüche und Erzlager bei Gladbach und Bensberg liefern. Dazu tritt der Kohlen- und Rohstoffbedarf einer Eisen- und einer Zinkhütte, sowie zahlreicher Papierfabriken, Wollspinnereien, Frucht- und Pulvermühlen.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: Mülheim a/Rhein, B. Gladbach $1{,}_{16}$ M. und Bensberg $0{,}_{59}$ Meile.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen auf dieser Bahn nicht vor.

d) Zweigbahn vom Bahnhofe Bochum nach mehreren gewerblichen Etablissements und Kohlenzechen des Bochumer Reviers.

Diese unterm 19. October 1866 concessionirte Zweigbahn ist $0{,}_{95}$ Meile = $7{,}_{154}$ Kilom. lang, wird im Unterbau eingeleisig hergestellt, das Terrain aber für 2 Geleise erworben. Der Grunderwerb ist noch nicht beendet.

Der Bauangriff erfolgte im Februar 1866. $0{,}_{2}$ Meilen bis zur Gussstahlfabrik bei Bochum sind im December 1867 vollendet, die Fertigstellung der übrigen Strecke erfolgt voraussichtlich ultimo 1868.

Die Bahn, auf welcher besondere technische Schwierigkeiten nicht vorkommen, vermittelt den Anschluss der Gussstahlfabrik bei Bochum und bedeutender Kohlenzechen an das Bergisch-Märkische Bahnnetz.

e) Die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer wurde unterm 2. December 1864 concessionirt und ist $1{,}_{2}$ Meilen = $9{,}_{036}$ Kilom. lang.

Der Unterbau wird für ein Geleis ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Der Grunderwerb ist noch nicht beendet.

Die Bauangriffnahme hat im November 1867 stattgefunden und die Fertigstellung der Bahn wird voraussichtlich im Frühjahr 1869 erfolgen.

Die Bahn, welche besondere technische Schwierigkeiten nicht bietet, schliesst wichtige und reichhaltige Kohlenfelder auf und wird für den Kohlen-Transport von grosser Bedeutung werden.

B. Linien, deren Bauangriff im Jahre 1868 bevorsteht.

f) Ruhrthal-Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig, Werden im Ruhrthal aufwärts über Schwerte, Arnsberg, Meschede nach Warburg, nebst Zweigbahn von Kettwig bis Mülheim an der Ruhr, concessionirt unterm 1. October 1866.

Der specielle Bauplan ist bis jetzt nur hinsichtlich der $5{,}_{85}$ Meilen langen Strecke Schwerte-Arnsberg festgestellt mit den Stationen: Schwerte, Langschede $1{,}_{58}$ M., Wickede $1{,}_{52}$ M., Neheim-Hüsten $1{,}_{40}$ M., Arnsberg $1{,}_{15}$ M.

Technisches. Es sind zwischen Schwerte und Arnsberg 3 Brücken über den Ruhrfluss und bei Arnsberg ein Tunnel im Kalksteingebirge von 70 Ruthen Länge zu erbauen.

g) Zweigbahn von Erkelenz nach Düren und in das Stollberger Thal laut Concession vom 12. November 1866.

Das Project ist in der Ausarbeitung begriffen.

h) Zweigbahn von München-Gladbach nach Odenkirchen 1 Meile = 7,53 Kilometer lang. Der specielle Bauplan ist noch nicht festgestellt.

Wesentlichster Zweck dieser Bahnanlage ist die Förderung und Ausbreitung der Baumwollen-Industrie im Fabrik-Districte von M. Gladbach durch Aufschliessung der Neers-Niederung.

Stationsorte und deren Entfernungen unter einander: M. Gladbach, Rheydt 0,4 M., Müllfort 0,3 M. und Odenkirchen 0,3 M.

26. Die Saarbrücker Staatseisenbahn

baut die durch Gesetz vom 9. März 1867 genehmigte Staatsbahn Saarbrücken-Saargemünd, 2,27 Meilen = 16,09 Kilometer lang. Davon liegen 2,23 Meilen auf Preussischem und 0,04 Meile auf Französischem Gebiete.

Der Bahnkörper, der Unterbau der eisernen Brücken und der Oberbau werden für 1 Geleise hergestellt; die Kunstbauten aber von vorneherein für eine 2geleisige Bahn ausgeführt und ebenso die Grundstücke für 2 Geleise erworben und ist das Terrain zum grössten Theil acquirirt.

Das Baucapital beträgt im Ganzen incl. Vergrösserung des Bahnhofs St. Johann 1 235 000 Thlr., pro Meile 544 053 Thlr.

Die Bahn wurde am 16. December 1867 in Angriff genommen und ist deren voraussichtliche Fertigstellung Ende des Jahres 1869 zu erwarten.

Die Saarbrücken-Saargemünder Bahn hat nach Herstellung der Linie von Saargemünd nach Hagenau für den durchgehenden Verkehr in zwei Beziehungen vorzugsweise Bedeutung:

1) für den Absatz der Saarkohlen nach dem Elsass, der Schweiz und dem Badischen Oberlande;
2) für den Verkehr zwischen Belgien und den vorgedachten Ländern.

Der Localverkehr für die Bahn wird weniger bedeutend sein.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Saarbrücken sind: Brebach 0,60 M., Kleinblittersdorf 1,50 M., Hanweiler 2,15 Meilen.

Bemerkungen über besondere technische Schwierigkeiten: Die mit eisernem Ueberbau zu versehende Brücke über die Saar bei Saargemünd erhält 6 Oeffnungen von je 50′ Lichtweite normal auf den Pfeilern gemessen. Die Brücke liegt in einer Curve von 150° und in einer Steigung von 1:240. Der Winkel des Stromstrichs gegen die Brückenachse beträgt 68°.

Die in der Nähe des Bahnhofes St. Johann in Sandsteinfelsen herzustellenden Einschnitte erhalten eine Tiefe bis 38′. Der durch den Volzen-Weiher anzuschneidende Damm von 70° Länge wird an der höchsten Stelle 57′ hoch.

Die Oberleitung des Baues hat das technische Directions-Mitglied Baurath Spielhagen. Mit der speciellen Ausführung der beiden ersten Meilen bis Hanweiler-Rilchingen ist der Eisenbahn-Baumeister Bender, mit der speciellen Ausführung der Saarbrücke bei Saargemünd sowie der Strecke von Rilchingen bis in den Bahnhof Saargemünd der Baumeister Ulrich betraut.

Die Unternehmer der jetzt in der Ausführung begriffenen Arbeiten sind folgende:

für die Erdarbeiten von Station 44 bis 200: Gebrüder Musseleck aus Wittlich;
für desgl. von Stat. 200 bis 410: W. Opry aus Köln;
für desgl. von Stat. 410 bis an die Französische Grenze: H. Zeitz aus Altenwald;
für die Brücken und Durchlässe von Stat. 44 bis 430: Maurermeister Werner und Löw aus St. Johann.

27. Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Durch Gesetz vom 17. Februar 1868 wurde der Bau der 7,70 Meilen langen Südharzbahn genehmigt. Dieselbe besteht aus den Linien

a) Northeim nach Nüxei, Richtung auf Nordhausen, 5,94 Mln.
b) Zweigbahn Herzberg nach Osterode, Richtung auf Seesen, 1,76 Meilen, zusammen 7,70 Meilen.

Der Unterbau wird für 2 Geleise hergestellt und ist das Terrain theils erworben, theils steht die Erwerbung in Aussicht.

Der Bau wurde im Herbst 1865 bei Northeim angefangen, die Vollendung der Bahn bis Nüxei event. Nordhausen steht im Frühjahr oder Sommer 1869 zu erwarten. Die Zweigbahn Herzberg-Osterode wird im Herbst 1869 vollendet werden.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 3 451 000 Thaler, pro Meile auf 448 181 Thaler veranschlagt.

Für den durchgehenden Verkehr vermittelt die Südharzbahn die Verbindung von den Seestädten Hamburg und Bremen nach Thüringen und über Nordhausen und Halle nach Sachsen, desgl. die Verbindung der sog. „goldenen Aue“ mit den Kohlenrevieren Westfalens.

Was den Localverkehr anlangt, so berührt die Bahn von Northeim die Fabrikorte Herzberg und Osterode. Ausserdem sind die Harzstädte Clausthal, Zellerfeld, Andreasberg und Lauterberg auf diese Bahn angewiesen.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen sind zu a: Northeim, Herzberg 3,5 M., Scharzfeld 4,6 M., Osterhagen 5,5 M.; zu b: Herzberg und Osterode 1,76 M. — Von Northeim über Nüxei nach Nordhausen Anschluss an die Halle-Casseler Bahn 9,2 Meilen.

Der Bahnbau hat keine besonderen Schwierigkeiten und wird vom Ober-Bau-Inspector Bahr in Göttingen geleitet. Die Bahn wird in Regie ausgeführt.

28. Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Märkisch-Posener Eisenbahn umfasst die unterm 25. März 1867 concedirten Linien Guben-Posen und Bentschen-Frankfurt a/O. in einer Gesammtlänge von 35,75 Meilen = 269,27 Kilom.

Der Unterbau mit Ausnahme des Oderthales bei Frankfurt a/O. wird für 1 Geleis, die Brücken dagegen werden, mit Ausnahme der eisernen Ueberbauten, zweigeleisig ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Dasselbe ist grösstentheils für die Strecke Frankfurt-Bentschen und Guben-Bentschen erworben.

Das Baucapital beträgt im Ganzen 14 500 000 Thlr. oder 405 600 Thlr. pro Meile. Der Bau hat im October 1867 begonnen und ist bis 1. Juni 1869 zu vollenden.

Was die Bedeutung der Märkisch-Posener Bahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass dieselbe durch Anlage der Halle-Gubener, Posen-Thorner und Thorn-Insterburger Bahn ein Glied der kürzesten Verbindung zwischen Petersburg und Paris wird und zugleich die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Posen ist und später — wenn die Bahn Posen-Warschau gebaut — auch die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Warschau herstellen wird.

Die im Localverkehr vorkommenden wichtigsten Transportartikel bilden Kohlen, Getreide, Spiritus, Hopfen etc.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: a) auf der Strecke Guben-Posen: Guben, Crossen $3^{3}/_{4}$ M., Rothenburg 3 M., Zuellichau $2^{1}/_{4}$ M., Bomst $2^{1}/_{4}$ M., Bentschen $1^{3}/_{8}$ M., Neu-Tomysl $2^{3}/_{8}$ M., Bun $3^{1}/_{2}$ M., Posen 4 M.; b) auf der Strecke Frankfurt-Bentschen: Frankfurt a/O., Keppen $3^{3}/_{8}$ M., Sternberg 2 M., Schwiebus $4^{3}/_{4}$ M., Bentschen $3^{1}/_{4}$ M.

Kunstbauten. Die Oderbrücken bei Frankfurt a/O. und bei Pommerzig, Neissebrücke bei Guben, Boberbrücke bei Crossen.

Bauleitender Techniker ist Bau-Inspector a. D. Korn, General-Unternehmer Dr. Strousberg in Berlin. Abtheilung I Guben-Bentschen, Abtheilung II Bentschen-Posen, Abtheilung III Frankfurt-Bentschen.

Die Industrie-Eisenbahnen der Bayerischen Rheinpfalz.

Mitgetheilt von C. Basler, Oberingenieur der Pfälzischen Eisenbahnen.

Wie nachstehende Tabelle zeigt, haben auch in der Pfalz eine nicht unbedeutende Anzahl theils ältere, theils neu gegründete industrielle Etablissements sich namentlich in den letzten Jahren durch Zweigbahnen an die Hauptbahn angeschlossen. Es konnte dies um so leichter und sicherer geschehen, nachdem die Hauptlinie mit Doppelgeleis versehen war und die Einmündungsweichen nach der Richtung der Fahrt gelegt werden konnten.

Die fraglichen Zweiggeleise unterscheiden sich in solche, welche entweder in die freie Bahn oder in Geleise von Bahnhöfen einmünden; dann in solche, die in ein sogenanntes „Allgemeines Industriegeleis“ eingeführt sind. Derartige allgemeine Industriegeleise sind bis jetzt zwei angefangen, nämlich im Bahnhofe Ludwigshafen eines, das nordwärts auf dem Rheindamme hinziehend ein durch gleichzeitige Lage an Bahn und Rhein für Etablissements äusserst günstiges Terrain mit der Hauptbahn verbindet und das sich mit Leichtigkeit noch eine Stunde weit fortsetzen lässt. — Das andere im Bahnhofe Kaiserslautern zunächst als drittes Geleis gegen Hochspeyer sich an die Hauptbahn anlehnend, aber gleichzeitig sich von dem hochgelegenen Bahnhofe herabsenkend auf das Terrain um die Stadt Kaiserslautern, das sich Dank den billigen Baumaterialien und den verhältnissmässig wohlfeilen Arbeitskräften jährlich mehr mit industriellen Etablissements bedeckt.

Was die Bedeutung der Zweiggeleise in die Steinbrüche der Ludwigsbahn-Gesellschaft bei Weidenthal, Frankenstein und Kaiserslautern betrifft, so mögen diese die daraus geförderten und auf der Hauptbahn transportirten Steinmassen aussprechen, die pro Jahr 40—50 000 Cubmtr. (1 300 000—1 600 000 Cubfss. Rh.) betragen. So z. B. lieferten diese Brüche binnen zwei Jahren sämmtliche Mauer- und Hausteine für die feste Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim.

Bezüglich der Anlagekosten wurde von Seite der Bahnverwaltung gegenüber Privaten an dem Grundsatze festgehalten,

dass bei einzelnen Ausmündungen die Bahn-Gesellschaft die Kosten der Geleisanlage, soweit sie auf Bahneigenthum fällt, selbst trage, ebenso die Kosten für die Anlage der allgemeinen Industriebahnen incl. der Ausweichvorrichtungen nach den einzelnen Etablissements bis hinter die Kreuzungen; alles Uebrige Sache des Anschliessenden sei.

Vor der Zusage eines Anschlusses werden jedesmal in einem kurzen Vertrage die Modalitäten festgestellt, unter denen hauptsächlich die, dass der Nachsuchende auf eine Reihe von Jahren ein gewisses Quantum Güter zu verfrachten, garantirt und eine je nach Umständen bemessene kleine Fracht pro Centner oder pro Wagen bezahle.

Bereits haben sich 17 Privatetablissements an die Hauptbahn in der angedeuteten Weise angeschlossen und betragen die Zweigbahnen sämmtlicher Anschlüsse zusammen 8000 Meter oder 1,08 Meilen.

Lfde. No.	Bezeichnung		Der Anschluss liegt:		Länge der Geleise für den Eisenbahn-Transport.	Maximal-Gefäll.	Kleinster Radius.	Wann eröffnet.	Haupttransport-Objecte.	Bezogene oder versandte Kohlen pr. Jahr
	des Anschluss-Inhabers.	des angeschlossenen Etablissements.	a. in freier Bahn.	b. auf dem Bahnhofe.						Centner.
1	Actiengesellschaft Baumwollspinnerei Ludwigshafen in Oggersheim	Spinnerei u. Webcrei	—	Oggersheim	200^m	horizontal	100^m	1856	Wolle, Fabricate, Kohlen.	85000
2	Allgemeine Industriebahn, woran anschliessen:	—	—	Ludwigshafen	900^m	do.	—	1865		
	a) Göbel zu Ludwigshafen	Dampfmühle	—	—	60^m	do.	200^m	1867	Früchte und Mehl	—
	b) Michel, Lederle & Comp. das.	Düngerfabrik und Holzschneidemühle	—	—	180^m	do.	—	1865	Rohmaterialien und Fabricate.	120000
	c) Actiengesellschaft der Badischen Analin- u. Sodafabrik	Anilin- u. Sodafabrik	—	—	450^m	—	—	1865	do.	300000
	d) Schlinck u. Rulsch zu Ludwigshafen	Chem. Oelfabrik	—	—	100^m	—	—	1867	do.	4000
3	Actiengesellschaft der Waggons-Fabrik Ludwigshafen	Waggonsfabrik	—	Ludwigshafen	200^m	—	—	1867	do.	—
4	Gebrüder Benkiser zu Pforzheim	Maschinenfabrik	—	do.	250^m	$^1/_{100}$	—	1868	do.	—
5	J. A. Benkiser (Reimann) zu Pforzheim	Weinsteinfabrik	—	do.	150^m	horizontal	—	1868	do.	—
6	Frey zu Rheingönheim	Dampfmühle	—	Rheingönheim	100^m	—	—	1861	Früchte und Mehl	15000
7	Koch zu Mannheim	Düngerfabrik	—	do.	300^m	—	—	1867	Rohmaterial und Fabricate.	35000
8	Rheilen zu Friedensau	Zuckerfabrik	—	Mutterstadt	450^m	—	—	1850		250000
9	Ludwigsbahn-Gesellschaft	Steinbruch	Unterhalb der Station	Weidenthal	400^m	—	—	1856	Steine	1200000
10	Dieselbe.	do.	Oberbalb der Station	Frankenstein	250^m	—	—	1861	do.	400000
11	Allgemeine Industriebahn, woran anschliessen:	—	—	Kaiserslautern	1000^m	$^1/_{100}$	—	1867		
	a) Actiengesellschaft „Kaiserslauterer Eisenwerk“	Eisengiesserei und Maschinen-Fabrik			100^m	horizontal	—	1867	Rohmaterial und Fabricate	12000
	b) Actiengesellschaft „Kaiserslauterer Düngerfabrik“	Düngerfabrik			100^m	—	—	1867	do.	80000
	c) Gebrüder Gicnanth in Hochstein	Bessemer Stahlfabrik			150^m	—	200^m	1867	do.	—
12	Ludwigsbahn-Gesellschaft	Holz- u. Steinlager	Oberhalb d. Bahnhof	Kaiserslautern	120^m	—	—	1865	Holz und Steine	20000
13	Dietsch zu Frankfurt a/M.	Waldcomplex	Zwisch. K.-Lautern und Landstuhl		200^m	—	—	1862	Holz	—
14	Muck u. Benzino zu Landstuhl	Drahtstiftenfabrik	—	Landstuhl	70^m	—	—	1865	Rohmat. u. Fabricate	—
15	Gebrüder Krämer in St. Ingbert	Walzwerk	—	St. Ingbert	1200^m	$^1/_{70}$	200^m	1867	Walzeisen	300000
16	Ludwigsbahn-Gesellschaft	Kgl. Bayer. ärar. Kohlenhalde.	—	St. Ingbert	800^m	$^1/_{100}$	150^m	1867	Kohlen	500000
17	Gebrüder Krämer zu St. Ingbert	Hochofen u. Walzwerk		St. Ingbert Kohlenhalde	270^m	horizontal	100^m	1867	Erze und Eisen	400000

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 21. April. Eine Beurtheilung des Eisenbahn-Actien-Marktes der Berliner Börse bietet besondere Schwierigkeiten; die Bezeichnung „fest“ oder „matt“ richtet sich fast allein nach den sogenannten „Ton angebenden Papieren“, also nach der Cours-Bewegung der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen und Oberschlesischen A und C-Actien. Diese werden von der Speculation besonders bevorzugt, sie bieten den Vortheil, dass man ohne erhebliche, ausserordentliche Concessionen zu machen, zu jeder Zeit kaufen oder verkaufen kann. Im Falle des Uebergewichts von Frage oder Angebot intervenirt die Speculation, denn sie weiss, dass sie es mit einer gewissermaassen „couranten Wäare zu thun hat“.

Anders liegen die Verhältnisse für viele andere Devisen; überwiegt beispielsweise für Magdeburg-Halberstädter, Potsdamer oder Thüringer Frage oder Angebot, dann muss für die Intervention der Börse in der einen oder anderen Richtung nicht selten eine verhältnissmässig hohe Prämie bezahlt werden, d. h. der Verkäufer muss dann erheblich billiger abgeben, der Käufer bedeutend mehr bezahlen als Tages vorher notirt wurde. Aus diesen Verhältnissen entstehen oft bedeutende Coursschwankungen, welche keine andere Basis haben, als den Zufall eines nicht limitirten Kauf- oder Verkauf-Auftrages. Die Bewegung gleicht sich meist innerhalb weniger Tage wieder aus, aber der Geber jenes nicht limitirten Auftrages muss die Kosten bezahlen. Ich will hier noch auf einen anderen Moment hinweisen; man handelt an der Börse per Cassa oder auf Lieferung „per Ultimo“, im speculativen Verkehr ist der letztere Modus entschieden überwiegend; die „Cassa-Geschäfte“ sind verhältnissmässig unbedeutend, für die Notirungen sind gleichwohl die letzteren bestimmend; die Fälle sind nun nicht selten, in denen die Course erheblich herabgesetzt werden, weil es an „Cassa-Käufern“ fehlt; besonders für sog. schwere Actien, denn für dieselben ist der laufende Zins unbedeutend. Man vergütet als solche meist 4 Proc. auf den Nominalbetrag, also beispielsweise für Berlin-Anhaltische, welche ca. 210 stehen, auf 100 Thlr. nur 4 Proc. und das ergiebt auf 210 Proc. nicht volle 2 Proc. Im Falle eines nicht limitirten Verkaufs-Auftrages, welchem keine entsprechende Kaufordre gegenüber steht, fällt auch dieser Moment ins Gewicht.

Die Vergütigung des laufenden Zinses auf den Nominalbetrag hat noch eine andere Consequenz; für die sog. leichten Actien tritt nämlich die entgegengesetzte Erfahrung, wie für schwere zu Tage. Anhaltische gewähren, wie ich gezeigt, nicht voll 2 Proc., dagegen Aachen-Mastrichter zu 40 Proc., 10 Proc. Zinsen. Die Folge ist, dass im ersten Semester die leichten Actien eine hervorragende Rolle spielen, denn der bedeutende Zinsgenuss lockt zur Theilnahme an speculativen Operationen an, weil diese neben der Chance des Gewinnes am Course, den sehr guten Zins gewähren.

Diese Verhältnisse sind von einem nicht zu unterschätzenden Einflusse; die sog. kleine Speculation liebt es überhaupt sich vorzugsweise mit den leichten Actien zu beschäftigen. Früher waren diejenigen der Hessischen Nordbahn das Kind ihrer Launen, seitdem diese aber zu den zinstragenden Papieren gerechnet werden, sind sie aus der Zahl der Speculations-Papiere ausgeschieden, ohne dass bis heute die Erbschaft definitiv vergeben worden ist. Bald werden Mastrichter oder Görlitzer Stamm-, bald Nahebahn-Actien poussirt,

aber noch fehlt die definitive Entscheidung, welcher Devise der Character eines „Ton angebenden Spielpapiers" zugetheilt werden soll.

In letzter Zeit wurden besonders Mastrichter und Görlitzer Stamm-Actien bevorzugt, letztere weil man erfuhr, das Verhältniss der Bahn zu der Schlesischen Gebirgsbahn habe sich nicht allein gebessert, sondern es werde auch die Königliche Direction wenigstens einen Theil der nach Berlin bestimmten Güter statt wie bisher auf die Route Lauban-Kohlfurt-Berlin, auf die Görlitzer Bahn übergehen lassen. Die letztere hat ohne Zweifel hierauf ein Recht, denn im Eisenbahnwesen gilt der Satz, dass die kürzeste Strecke die billigste und beste ist, mindestens sein soll und Lauban-Görlitz-Berlin ist, nach meiner Rechnung 1.9 Meilen kürzer, als Lauban-Kohlfurt-Berlin. Freilich ist die Ertheilung des Prädicats „billigste und beste Route" auch von der Erfüllung aller Ansprüche abhängig, welche der Verkehr zu erheben berechtigt ist. Aachen-Mastrichter steigen in Erwartung fernerer grosser Einnahmen. Ob sich dieselbe erfüllen wird, steht dahin; leider hat, wie es heisst, die grosse Belgische Centralbahn die Veröffentlichung der Monats-Einnahmen, angeblich weil die provisorische Ermittelung zu viele Arbeitskräfte in Anspruch nehmen würde, sistirt und dadurch mindestens die Speculanten unangenehm berührt. Wenn die Oesterr. Südbahn mit einem Bahnnetze von jetzt 563 Meilen wöchentlich die Einnahmen veröffentlichen kann, sollte die Belgische Centralbahn, mit ca. 80 Meilen Bahnnetz, es monatlich gewiss thun können. Die Motivirung der Nichtveröffentlichung erscheint mir also von zweifelhafter Bedeutung.

Im Allgemeinen behauptete in den letzten Tagen der Eisenbahn-Actien-Markt eine ziemlich feste Haltung, auch gegenüber der Verstimmung, welche auf speculativem Gebiete herrschte. Da aber mit der Festigkeit eine ausgesprochene Geschäftsstille verbunden war, musste erstere mehr auf Rechnung eines zurückhaltenden Angebots, als einer angeregten Frage gestellt werden. Vorläufig wird man auch darin eine kleine Wendung zum Besseren erkennen dürfen, denn es spricht wenigstens dafür, dass die in den Dividenden-Festsetzungen getäuschten Erwartungen nicht mehr zum Verkaufe Seitens des Publicums veranlassen. Eine Ausnahme machten Altona-Kieler, deren Dividenden-Festsetzung (5 Proc.) um mehrere Procente hinter den gehegten und nach den monatlichen Einnahmen berechtigten Erwartungen zurückgeblieben ist. Vorläufig fehlt jeder Anhaltspunct, die Motive des Minder-Ertrages zu beurtheilen.

Zum Schluss bemerke ich noch, dass nach der vom „Staats-Anzeiger" veröffentlichten Monats-(März)-Tabelle, das an der Dividende pro 1868 Theil nehmende Actien-Capital gegen 1867 bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn von 8 001 000 auf 8 537 500 Thlr. und der Rheinischen von 26 291 000 auf 27 501 500 Thlr. steigt.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Bestätigungs-Urkunde vom 25. März 1868, betreffend den zweiten Nachtrag zum Statut der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Nachdem die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft in der ausserordentlichen Generalversammlung ihrer Actionäre vom 22. Januar 1868 den folgenden zweiten Nachtrag zu ihrem unterm 1. December 1856 landesherrlich genehmigten Statut beschlossen hat, ist demselben die erbetene landesherrliche Bestätigung unterm 25. März d. J. ertheilt worden.

Zweiter Nachtrag zum Statute der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Bestimmungen des im § 1 am 13. November 1865 Allerh. bestätigten Nachtrags zum Statut der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft, betr. die Erweiterung des Unternehmens der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft auf den Bau und den Betrieb anderer Eisenbahnlinien, wird betreffs der sub III daselbst angegebenen Linie

„von Emanuelsegen über Paprotzan und Pless nach Dzieditz zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit einer Zweigbahn von Paprotzan nach Mittel-Lazisk und Trautscholdsegengrube zum Anschluss an diese Grube und an die Wilhelmsbahn" hierdurch dahin geändert:

„durch eine Linie, welche von Emanuelsegen über Kobier und Pless nach Dzieditz zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit einer Zweigbahn von einer in der Gegend von Tichau projectirten Station nach Mittel-Lazisk und Trautscholdsegengrube zum Anschluss an diese Grube und an die Wilhelmsbahn führt."

Schlesische Gebirgsbahn. Durch Allerh. Erlass vom 4. April 1868 ist bestimmt worden, dass das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Ausführung der in Gemässheit der Gesetze vom 9. März 1867 und vom 17. Februar d. J. für Rechnung des Staates zu erbauenden Eisenbahnen von Dittersbach nach Altwasser und von Ruhbank über Landeshut und Liebau bis zur Böhmischen Grenze erforderlich sind, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen soll, und zugleich genehmigt worden, dass der Bau der letztgedachten Eisenbahn der Kgl. Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn, welche auch hinsichtlich dieser Bauausführung alle Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben soll, übertragen werde.

Preussen. Der „St.-Anz." vom 21. d. M. publicirt das Gesetz vom 8. April 1868, betreffend das Expropriationsverfahren im Bezirk des Justizsenats zu Ehrenbreitstein. Dasselbe lautet:

§ 1. Die zwangsweisen Eigenthumsentziehungen aus Gründen des öffentlichen Wohls erfolgen fortan im Bezirke des Justiz-Senats zu Ehrenbreitstein in der Art, dass, wenn über den Betrag der Entschädigung kein Einverständniss stattfindet, derselbe nach dem Ermessen vereideter Sachverständiger zu bestimmen ist.

Die Regierung ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren unter Zuziehung beider Theile.

Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des von der Regierung festgesetzten Taxwerthes das Grundstück dem Expropriationsberechtigten zu übergeben und wird nöthigenfalls von der Regierung hierzu angehalten.

Gegen die Festsetzung der Entschädigung kann innerhalb dreier Monate, vom Tage der Insinuation des Resoluts an gerechnet, von beiden Theilen auf richterliche Entscheidung über den Werth angetragen werden.

Ein anderer Recurs gegen die Höhe der Entschädigung findet nicht statt.

§ 2. Das Nassauische Edict vom 25. und 26. August 1812, betr. die Entschädigung wegen weggenommenen Privateigenthums wird für den Bezirk des Justiz-Senats zu Ehrenbreitstein aufgehoben.

Projecte.

Venlo-Hamburger Eisenbahn. Die Entscheidung über die Richtung dieser Bahn (hinsichtlich welcher dem Vernehmen nach die Preussische und die Oldenburgische Regierung verschiedener Ansicht sind) ist dem Bundesrathe anheimgestellt worden. Es ist dies der erste Fall, in welchem nach Art. 4 und 41 der Bundesverfassung (siehe No. 13 S. 165 und No. 14 S. 179 des vorig. Jahrg.) der Bund über die einer Eisenbahn zu gebende Richtung entscheiden wird. Der Vorsitzende des Eisenbahnausschusses, Generalpostdirector von Philippsborn, hat den Grossh. Hess. Commissar, Legationsrath Hoffmann, zum Referenten ernannt.

Bau.

* **Oberhessische Eisenbahnen.** Die Bauarbeiten haben bereits begonnen, nachdem sich die Gesellschaft am 14. d. M. constituirt hat. Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes ist Baron R. v. Erlanger zu Frankfurt a/M. und zum Vicepräsidenten der Fürst von Ysenburg-Wächtersbach gewählt worden. Der den Bau leitende Techniker ist Herr Director Lang zu Frankfurt a/M. — Der Weiterbau der Bahn von Gelnhausen über Orb nach Gemünden ist in Aussicht genommen.

Lübeck-Kleinen. Die Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft genehmigte in der Generalversammlung vom 17. d. M. den Vertrag über die Abtretung der Bahn an die Mecklenburgische Regierung. Letztere nimmt die Eisenbahn-Bauarbeiten sofort wieder auf und vollendet sie vor Ablauf 1869. Die Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft beschloss hierauf ihre Auflösung und Liquidation.

* **Rechte Oderuferbahn.** Die Strecke Breslau-Vossowska wird wahrscheinlich im Herbst d. J. dem Betriebe übergeben werden, während die Betriebseröffnung der Strecke im Bergwerksrevier bis zum Anschluss an die Kaiser Ferdinandsbahn erst im nächsten Jahre stattfinden dürfte.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Auf der Tagesordnung der am 22. Mai stattfindenden Generalversammlung steht u. A. Bericht über die im Bau befindliche Bahnstrecke der Mährisch-Schlesischen Nordbahn (vgl. No. 12, S. 130 dies. Ztg.) und Antrag zur Bedeckung des hierfür im Jahre 1868 bis 1869 erforderlichen Geldbedarfs, unter den von der 41. (ausserordentlichen) Generalversammlung beschlossenen Modalitäten eine neue Serie von Silber-Prioritäts-Obligationen auszugeben.

Ungarische Nordbahn. Die am 18. April abgehaltene Generalversammlung der Ungarischen Nordbahn-Gesellschaft nahm die Feststellung der am 17. stattgefundenen Vorconferenz als Beschluss an. Es wird demnach vor Allem die Fusion mit einer neuen Gesellschaft oder die Entschädigung der Actionäre durch Obligationen des Ungarischen Eisenbahn-Anlehens anzustreben sein. Wenn dies nicht erlangt wird, so geht die Gesellschaft zwar auf die Proposition der Regierung ein, doch wird sie eine zur vollkommenen Instruirung der Kohlenwerke ausreichende Summe und mehrere andere den Betrieb der letzteren fördernde Bedingungen verlangen.

Eisenbahn-Betrieb.

Taunusbahn. Die am 22. April zu Mainz stattgehabte Generalversammlung der Taunusbahn-Gesellschaft hat die Dividende auf 18 fl. pro Actie festgesetzt, sämmtliche Anträge des Verwaltungsraths genehmigt und die ausscheidenden Vorstandsmitglieder wiedergewählt.

+ **Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Das abgelaufene Geschäftsjahr ist eins der ungünstigsten, die je dagewesen sind, indem nur 21 664 Ladungen Kohlen, also 1931 oder 8% weniger als 1866, transportirt wurden. Die Ursache dieser Transportverminderung liegt zum grossen Theil in dem am 1. Juli erfolgten Einsturz des Neufundgruben-Schachtes, welcher die augenfälligste Ursache bildet, hauptsächlich aber in der Rückwirkung der

Americanischen Verhältnisse auf die Sächsische Industrie. Die Einnahme betrug von der Haupthahn 37 192 Thlr., von der Zweigbahn 1534 Thlr., zusammen 38 726 Thlr. (gegen 1866 2162 Thlr. oder 5% weniger), der Reingewinn aber 28 432 Thlr. (6063 Thlr. oder 17,7% weniger), wovon 6½% Dividende (gegen 1866 1½% weniger) vertheilt wurden. Demnach steht das verflossene Jahr an Rentabilität den 6 Jahren 1861—1866 nach. Die grösste Dividende (für 1865) betrug 11 Procent, die Durchschnittsdividende 7⅗ Procent. Der Reservefonds zeigte Anfangs 1868 einen Bestand von 15 649,5 Thlr.

+ **Pester Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht für 1867.) Im verflossenen ersten vollständigen Betriebsjahre wurden 905 957 Personen befördert, nämlich 704 739 Personen zwischen Pest und Neupest und 201 218 im Localverkehr. Die Einnahme dafür betrug 107 953,6 fl., die gesammte Einnahme 115 805,8 fl. Die Betriebskosten betragen 59 885,85 fl. oder 51,7% der Einnahme; rechnet man dazu noch die Abschreibungen mit 5451,9 fl., die Amortisationsquote mit 1000 fl. und die ausserordentliche Reserve mit 1600 fl., so ergiebt sich ein Reingewinn von 47 868 fl., der in nachstehender Weise verwandt wurde: Directions- und Beamten-Tantième 2106 fl., Zinsen und Dividende auf 1100 Actien (im Betrag von 220 000 fl.) à 40 fl. oder 20% 44 000 fl., Beitrag zum Reservefonds 1762 fl. — Behufs der Anlegung neuer Linien, der Vermehrung der Betriebsmittel u. s. w. stellt sich das Erforderniss für das Jahr 1868 auf 980 000 fl., und da dasselbe durch die zweite Actienemission von 1650 Actien nur zur Höhe von 330 000 fl. bedeckt ist, so beantragt der Ausschuss eine dritte Emission von 3250 Actien à 200 fl., wodurch das Actiencapital eine Höhe von 1 200 000 fl. erreichen wird. Die Besitzer der zweiten Emission (worauf 7 Raten à 10% eingezahlt) nehmen an der Dividende für 1868 vom 1. Mai an Theil.

* **Badische Staatseisenbahnen.** (Februar-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert im Februar	befördert bis ult. Febr.	dafür vereinnahmt im Februar	dafür vereinnahmt bis ult. Februar
Personen		328027	632609	185022 fl. 6 kr.	356158 fl. 54 kr.
Gepäck	Ctr.	9943	19236	10433 „ 17 „	20284 „ 18 „
Equipagen	Stück	5	10	22 „ 46 „	73 „ 58 „
Vieh	„	31413	64988	13771 „ 1 „	27329 „ 17 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1656224	3094471	1617288 „ 42 „	2965984 „ 34 „
Empfang	„	1986363	3854761		
			in Summa	1826537 fl. 52 kr.	3369831 fl. 1 kr.
			gegen 1867	1070509 „ 2 „	2103649 „ 43 „
			mithin 1868 mehr	756028 fl. 50 kr.	1266181 fl. 18 kr.

An Nachnahmen etc. wurden verausgabt:

	im Februar	bis ult. Februar
1868	460 340 fl. 13 kr.	920 819 fl. 6 kr.
1867	291 192 „ 45 „	607 423 „ 17 „
daher 1868 mehr	169 147 fl. 28 kr.	313 395 fl. 49 kr.

* **Württembergische Staatsbahnen.** (Februar-Einnahmen.)

	Meilen	Befördert wurden Personen	Befördert wurden Güter Zoll-Ctr.	Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 Febr.	92,2	367 458	1 853 150	186 374 fl.	624 227 fl.	810 601 fl.
1867 Febr.	82,7	353 817	1 487 944	183 271 „	383 474 „	566 746 „
1868 mehr	9,5	13 641	365 206	3 103 „	240 752 „	243 855 „

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Die am 8. d. M. für den Personen-, Gepäck- und Depeschenverkehr eröffnete Bahnstreche Opladen-Mülheim a/Rhein ist nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direction des Vereins 1,52 Meilen lang.

Pt. — **Rheinische Eisenbahn.** (Abonnementskarten.) Nachdem die Rheinische Bahn den Deutschen Bahnverwaltungen mit dem Beispiel ausgedehnten Gebrauches der Retourbillets vorausgegangen ist und dies Beispiel immer umfangreichere Nachfolge gefunden hat, erwirbt sie sich nunmehr auch das Verdienst, die Entwickelung des Abonnementskarten-Verkehrs um einen wichtigen Schritt weiter zu fördern. Nachstehend geben wir das in mehrfacher Beziehung interessante neue Abonnementskarten-Reglement der Rheinischen Bahn nebst Tarif vom 15. April 1868 vollständig wieder:

Vom 1. Mai 1868 an werden zwischen sämmtlichen Stationen der Rheinischen Eisenbahn Abonnementskarten unter folgenden Bestimmungen und nach untenstehendem ermässigten Tarife ausgegeben:

1) Die Abonnementskarten beginnen stets mit dem 1. oder 15. eines Monats und werden auf die Dauer von 3 oder 6 Monaten in I. und II. Wagenclasse, für Schulkinder unter 13 Jahren auch in III. Wagenclasse ausgegeben.

Dieselben berechtigen während ihrer Dauer zur beliebigen Fahrt mit allen planmässigen Zügen, welche die betreffenden Wagenclassen führen und auf der in der Karte angegebenen Bahnstrecke.

2) Die Abonnementskarten müssen wenigstens 8 Tage im Voraus schriftlich mittelst Bestellzettel bei der Billetexpedition der betreffenden Station verlangt werden, woselbst die desfallsigen Formulare unentgeltlich zu haben sind.

Jede Bestellung einer Abonnementskarte muss von dem photographischen Bildniss des Bestellenden in dem gebräuchlichen Visitenkarten-Format begleitet sein, auf welches die Abonnementskarte aufgeklebt wird. Für Schulkinder ist ausserdem eine Bescheinigung der betreffenden Schulbehörde oder des Lehrers beizufügen, woraus das Alter des Kindes ersichtlich sein muss.

3) Die Abonnementskarte ist bei Empfang derselben von dem Inhaber mit seiner Unterschrift zu versehen. Der Preis der Karte ist beim Empfang bei der Billet-Expedition zu zahlen und ausserdem eine Caution von 5 Thaler zu hinterlegen als Sicherheit gegen Missbrauch der Karte sowie für die sofortige Rückgabe der Karte bei Ablauf derselben.

4) Die Abonnementskarten sind streng persönlich, können nicht übertragen oder auf mehr wie eine Person ausgestellt werden und werden unter Verlust des ganzen gezahlten Preises, sowie der hinterlegten Caution eingezogen, wenn sie einer anderen Person zur Benutzung überlassen worden sind, wobei gleichzeitig eventuell strafrechtliche Verfolgung eintreten wird.

5) Der Abonnent ist gehalten, seine Karte bei jeder Fahrt vorzuzeigen, sich den von der Eisenbahn-Verwaltung angeordneten Control-Maassregeln zu fügen und in dem Falle, dass er seine Karte nicht vorzeigt oder nicht bei sich führt, das volle Fahrgeld für den Platz, welchen er einnimmt, ohne Anspruch auf Rückerstattung für die Fahrstrecke zu zahlen.

6) Will der Abonnent für eine einzelne Fahrt eine höhere Wagenclasse benutzen als die, für welche seine Karte lautet, so hat er den vollen Tarifsatz zu zahlen.

7) Wer

a) mit einer nicht auf seinen Namen lautenden Abonnementskarte auf dem Zuge gefunden wird,
b) von einer bereits abgelaufenen Abonnementskarte Gebrauch zu machen versucht,
c) eine Abonnementskarte zur Fahrt auf einer Strecke, für welche sie keine Gültigkeit hat, benutzen will,

wird nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements wie ein Reisender behandelt, welcher unterwegs ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird.

In den Fällen ad a und b wird die Abonnementskarte unter Verlust des gezahlten Preises und der hinterlegten Caution eingezogen.

8) Die Abonnementskarten berechtigen nicht zu einem Freigewicht für Reisegepäck, vielmehr wird für Reisegepäck, welches unter Vorzeigung von Abonnementskarten zur Auflieferung kommt, vom Gesammtgewichte die Gepäcktaxe erhoben. Handgepäck bis zu 10 Pfd. pro Person ist frei.

9) Die Eisenbahn-Verwaltung übernimmt gegenüber den Abonnenten keine Verantwortlichkeit für die Festhaltung des Fahrplanes und ebensowenig wegen etwaiger kürzerer, 24 Stunden nicht überschreitender, Stockungen und Unterbrechungen des Betriebes oder wegen sonstiger Unregelmässigkeiten der Fahrten.

Bei länger anhaltenden Betriebsstörungen findet angemessene Verlängerungsdauer des Billets statt, im Uebrigen wird jedoch unter keinerlei Umständen eine Rückvergütung für eine gelöste Abonnementskarte geleistet.

10) Im Falle eine Abonnementskarte verloren geht, hat der Inhaber sofort der Eisenbahn-Direction Anzeige hiervon zu machen und wird demselben alsdann nach 14 Tagen eine neue Karte ausgefertigt.

Mangels dieser Anzeige wird die Karte, wenn se in den Händen einer unberechtigten Person gefunden wird, den §§ 4 und 7 gemäss eingezogen.

11) Die Abonnementskarte muss am Tage nach Ablauf derselben oder spätestens am folgenden Tage bei der Billetexpedition, von welcher dieselbe ausgegeben wurde, zurückgeliefert werden. Bei späterer oder ganz unterlassener Rücklieferung verfällt die hinterlegte Caution von 5 Thlrn. der Eisenbahn-Verwaltung ohne jeden Anspruch auf Rückerstattung.

12) Die Bestimmungen des Betriebs-Reglements, soweit solche nicht durch die vorstehenden Bestimmungen abgeändert worden, haben gleichfalls Gültigkeit für die Inhaber von Abonnementskarten.

Tarif für die Abonnementskarten.

An den gewöhnlichen Tarifsätzen für die Hin- sowie die Rückfahrt, also der doppelten Taxe des einfachen Billets zwischen zwei Stationen, werden folgende Ermässigungen gewährt

1) bei einem Abonnement für 3 Monate 50%
2) „ „ „ „ 6 „ 60%

für Schulkinder unter 13 Jahren werden die ad 1 und 2 sich ergebenden Preise nochmals um 25% ermässigt.

Bei Berechnung des Preises für die Abonnementskarten wird jeder Monat zu 30 Tagen und für jeden Tag eine Hin- und Rückfahrt angenommen.

Tarifwesen. Lieferfristen für gewöhnliche Frachtgüter werden in Modificirung der Zusatz-Bestimmung des § 12 sub A. des Betriebs-Reglements für die Preuss. Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen, sowie des § 54 sub A. des Tarifs für den Binnen-Verkehr der genannten Bahnen vom 1. Mai c. ab für einen Transport bis zu 20 Meilen von 3 auf 2 Tage herabgesetzt, während für je angefangene weitere 20 Meilen wie bisher ein Tag zugeschlagen wird.

Auf der Rheinischen Eisenbahn ist an Stelle der seitherigen Ausnahmetarife für den Transport von Steinkohlen und Coaks mit Extrazügen im Binnenverkehr mit dem 15. April ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten, in welchem auch die neuen Stationen Uerdingen und Duisburg (Hochfeld) aufgenommen sind.

Auf der Westfälischen Bahn ist mit dem 15. April ein Specialtarif für den Transport von Getreide und Hülsenfrüchten mit Ausschluss von Oelsaamen im Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Bahnen einer- und der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn andererseits ins Leben getreten.

Auf der Köln-Mindener Bahn und der Preuss. Ostbahn ist mit dem 15. April ein bis ultimo September c. gültiger Specialtarif für Getreidesendungen in Quantitäten von mindestens 100 Centnern von Wien, Marchegg und Ungarn nach Stationen des Norddeutschen Ver-

handes (unter Andern nach den Stationen Herford, Bielefeld und Gütersloh) via Magdeburg in Kraft getreten.

Im Local-Verkehr der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn ist für den Transport von Vieh in Wagenladungen, und zwar: für grosses Vieh, Ochsen oder Rinder (excl. Pferde) und für kleines Vieh, welches in Wagen mit doppelten Böden auf diese Bahn übergeht, am 15. d. Mts. ein neuer Tarif in Kraft getreten.

Am 1. d. Mts. ist auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ein directer Tarif für Bau-, Nutz- und Schnittholz aller Art, roh und roh beschlagen, also auch für Schwellen, Bohlen, Dielen, Bretter, Pfosten, Latten etc. in Wageuladungen von mindestens 100 Ctr. und bei Ausnutzung der Eisenbahnfahrzeuge nach Raum oder Gewicht, so wie unter den für Langholztransporte geltenden Beschränkungen für den Transit aus Oesterreich, und zwar ab Landesgrenze bei Oderberg nach Finkenheerd zum Satze von 7 Sgr. 9 Pf., nach Berlin zum Satze von 9 Sgr. 4 Pf. pro Zoll-Centner in Kraft getreten.

Schienenbefestigungs-Gegenstände werden nach Bekanntmachung der Kgl. Direction der Ostbahn vom 20. d. M. ab im Ostdeutsch-Westlichen Güterverkehr (zwischen Amsterdam, Rotterdam, Deutz [Cöln], Ruhrort, Dortmund, Emden, Leer, Geestemünde, Bremerhafen, Bremen, Harburg einerseits und Königsberg, Elbing, Danzig, Bromberg andererseits) zum Tarifsatze der ermässigten Classe II. C. befördert.

Fahrplanänderungen. Weiter sind neue Fahrpläne in Kraft getreten resp. treten ins Leben:

am 1. April auf der Lübeck-Büchener, Lübeck-Hamburger und Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn,
am 11. April auf den Oesterr. Südbahnlinien Wien-Payerbach und Wien-Mödling-Laxenburg,
am 20. April auf den Holsteinischen Eisenbahnen (s. S. 208),
am 1. Mai auf der Aussig-Teplitzer Bahn (s. S. 209) und der Main-Neckarbahn.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Die bei der Kgl. Direction der Ostbahn zu Bromberg beschäftigten Gerichts-Assessoren Lüdicke und Rummel sind zu Regierungs-Assessoren, der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Rock zu Dirschau zum Kgl. Eisenbahn-Bauinspector ernannt und dem letzteren die dortige Betriebs-Inspectorstelle verliehen worden.

Ausland.

* **Belgien.** Im 1. Quartal 1868 wurden nach Mittheilungen aus dem Belgischen Ministerium folgende Belgische Bahnstrecken eröffnet:

1) Ostende-Thourout, 24 Kilometer, und
2) Roulers-Ypres, 23 „
2 Sectionen der Bahn von Ostende nach Armentières;
3) Audenaerde-Courtrai, 26 Kilometer, und
4) Dixmude-Nieuport, 15 „
2 Sectionen der Bahn von Denderleuw nach Courtrai und von Grammont nach Nieuport.

Diese sämmtlichen Linien werden von der Compagnie Générale d'Exploitation de chemins des fer in Brüssel verwaltet. Den Tag der Eröffnung haben wir nicht erfahren können.

⊙ **Romanshorn-Rorschach.** Mit dem Bau dieser Linie wird nun begonnen und schreibt die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft das 1. und 2. Arbeitsloos auf der Strecke zwischen Romanshorn und dem Ziegelhof bei Horn zur Submission aus. Die Länge beträgt 32 100 Fuss und der Gesammtkostenbetrag 276 240 Fr. 1 C., darunter 113 445 Fr. 63 C. Erdarbeiten und 90 368 Fr. 18 C. für Kunstbauten.

Schweiz. Am 13. d. M. hat die erste Probefahrt auf der Zweigbahn Romont-Bulle stattgefunden.

Auf der Toggenburger Bahn sollen demnächst, und zwar zuerst auf der Linie zwischen Dietfurt und Wattwyl die Arbeiten beginnen, überhaupt da, wo die meisten Kunstbauten erforderlich sind. Die interessanteste Arbeit wird ohne Zweifel die Brücke über das Guggenloch-Tobel bei Lütisburg bilden; dieselbe soll nach einer ganz neuen Construction nach dem Plane des Herrn Gubser gebaut und eine Länge von ca. 400 Fuss erhalten.

⊙ **Türkei.** Nachdem durch Kaiserl. Ferman der Compagnie Van der Elst die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Constantinopel nach Adrianopel endlich definitiv ertheilt worden ist, werden die Concessionäre die Arbeiten sofort auf der Strecke von Constantinopel (Stambul) nach Thekmedji in einer Länge von ungefähr 12 Meilen ernstlich beginnen lassen. Die Concessionäre übernehmen statt der Caution, die sie zu erlegen hatten, die Verpflichtung, eine kleine Strecke (2 Meilen) bis Kutschuk-Tschekmedsche (Kütschük-Thekmedji) [am Marmora-Meer] am 1. Mai 1869 dem Verkehr zu übergeben. Der Bau wird von Constantinopel aus in Angriff genommen, das Material von den Unternehmern je nach Bedarf in das Land eingeführt. Die Offerten der Belgischen Industriellen sind bis jetzt wohlfeiler als selbst die der Oesterreicher.

Ostindien. Die Regierung hat beschlossen, von Lahore nach Peschawer eine Eisenbahn zu bauen.

Süd-Australien. Adelaide, 3. Februar. Die Eröffnung der Dry-Creek Eisenbahn hat am heutigen Tage stattgefunden.
(Corresp. der Nat.-Ztg.)

— *RK.* — **Eisenbahnen in Mexico.** Ein Project, Mexico mit den Vereinigten Staaten von Nordamerica durch ein System von Eisenbahnen zu verbinden, wurde kürzlich einer Commission unterbreitet, welche den Plan zu prüfen und der Mexicanischen Regierung über die Ausführbarkeit Bericht zu erstatten hat. Auch haben sich schon Gesellschaften gebildet, um die vor Kurzem entdeckten Goldminen von Oajaca, welche für sehr reichhaltig gehalten werden, auszubeuten.

Technisches.

Am Mont-Cenis-Tunnel wurden im Monat Februar im Ganzen $96_{,09}$ Meter zurückgelegt: 49 auf der südlichen Seite, $47_{,09}$ auf der nördlichen Seite. Im Ganzen sind jetzt auf der südlichen Seite $4827_{,80}$, auf der nördlichen $3221_{,10}$ Meter zurückgelegt, so dass von der ganzen Länge des Tunnels (12 220 Meter) bereits $8048_{,90}$ zurückgelegt sind und nur noch $4171_{,10}$ Meter übrig bleiben. Die Gebirgswasser werden zur Compression der Luft benutzt; dieselbe wird dann durch Röhren in den Tunnel geleitet, dient als Motor für die Bohrmaschine, und wenn sie ihre Arbeit geleistet hat, dient sie beim Entweichen als Ersatz der Respirationsluft für die Arbeit, und erniedrigt bei ihrer Wiederausdehnung zugleich die Temperatur durch Bindung von Wärme. Es sind etwa 7 bis 9 Maschinen zu gleicher Zeit thätig, welche zusammen 60—70 Löcher von durchschnittlich 1 Meter Tiefe bohren; diese Löcher werden sodann mit Kanonenpulver gefüllt und gesprengt, und darauf folgt die weitere Bearbeitung, die Wegführung der Trümmer u. s. w., für welche Verrichtungen die grössten mechanischen Hülfsmittel vorhanden sind, um so durchschnittlich per Tag um 3 Meter vorzurücken. (Pr. St.-Anz.)

st. — **Die Eisenverbindungen in Rücksicht auf Eisenbahnwagenbauten.** Aus Belgien sind Personenwagen, deren Gerippe aus gewalztem Eisen besteht, das sodann mit Holz ausgefüllt wird und worauf Bleche oder Cartons als Bekleidung befestigt werden, nach Brasilien und Chile geliefert worden. Die Wagen bewähren sich bis jetzt im Betriebe sehr gut und ging der Transport in zerlegtem Zustande und die Montirung an Ort und Stelle sehr leicht von statten. Ein Güterwagen, ganz und gar von Eisen gebaut, ebenfalls aus einer Belgischen Fabrik, war auf der Pariser Ausstellung zu sehen.

st. — **Die Hängebrücke zu Kiew.** Obwohl diese Brücke über den engsten Theil des Dnieper in dieser Gegend geführt ist, beträgt ihre Länge doch über eine halbe Engl. Meile; die Wassertiefe an dieser Stelle ist 40 Fuss in trockener Herbstzeit, aber 60 Fuss nach dem Schmelzen des Schnees im Frühjahr. Die Hauptöffnung hat eine Weite von 440 Fuss und die 2 Seitenöffnungen eine solche von je 255 Fuss; ausserdem ist noch eine Passage von 50 Fuss Weite mit einer Drehbrücke zum Durchlass von Schiffen vorhanden. Die Breite der Brückenbahn beträgt 53 Fuss und ist sie an vier, in einer Horizontalebene liegenden Ketten aufgehängt, zwei auf jeder Seite des Weges; die Fusspfade ragen über die Ketten hinaus und sind auf Consolen auswendig um die Pfeiler herumgeführt. Die Ketten bestehen aus Gliedern von 12 Fuss Länge und $4^1/_2$ Ctr. Schwere; je 8 Glieder bilden die Breite einer Kette, und ihre Totallänge, den Curven entlang gemessen, ist nahezu 2 Engl. Meilen. Das Totalgewicht des zur Construction der Brücke verwendeten Eisenwerkes, einschliesslich der beim Bau benutzten Maschinen, betrug etwa 70 000 Ctr. Es wurde von 2 Firmen in England geliefert und beanspruchte zu seinem Transporte 21 Schiffe, welche es bis Odessa brachten; von da bis Kiew (etwa 100 Deutsche Meilen) musste es auf Ochsenkarren durch so gut wie pfadlose Steppen transportirt werden. Zum Pumpen von Wasser, Einrammen von Pfählen, Mahlen von Mörtel, Heben der Baumaterialien etc. wurden 9 Dampfmaschinen, nämlich 2 stationäre und von je 50 Pferdestärken und 7 Locomobilen von 7—8 Pferdestärken verwendet.

Vorher musste eine temporäre Brücke von grosser Stärke, die eine Eisenbahn zu tragen hatte, über den Dnieper erbaut und eine ganze kleine Stadt für die Arbeiter etablirt, sowie ein vollständiges Verpflegungssystem eingerichtet werden. Eine Menge von Ziegeleien und sogar eine eigene Cementfabrik wurden eigens für diesen Bau errichtet; der Granit musste über 100 Engl. Meilen weit auf Ochsenkarren beigefahren werden. Die Arbeiten begannen im April 1848 und die Eröffnung des Verkehrs geschah im October 1853. Vorher war die Brücke mit einem Gewicht gleich dem von 50 000 Infanteriesoldaten probirt worden. Die Kosten betrugen 432 000 Pfd. Sterling = $2^7/_8$ Mill. Preuss. Thaler.

Ein vollständiges Modell dieser Brücke im Maassstabe von $^1/_{96}$ ist leider bei dem Brande des Sydenhamer Krystallpalastes zu Grunde gegangen. Eine Copie davon befindet sich im Museum zu St. Petersburg. (Uhlands pr. Maschinen-Constr.)

Telegraphen- und Postwesen.

Indo-Europäischer Telegraph. Zur Herstellung desselben haben die Herren Siemens und Halske in Berlin und Petersburg, und Siemens Brothers in London die Concession von der Preussischen, Russischen und Persischen Regierung auf die Dauer von 25 Jahren erhalten. Die Linie soll von London ausgehen, das Norddeutsche Bundesgebiet durchschneiden, bei Thorn Russland betreten, Warschau, Odessa und die Krim berühren, den Kaukasus mittelst einer kurzen Submarinelinie umgehen, um über Tiflis und Tabris bei Teheran, der Hauptstadt von Persien, den Anschluss an das unter Englischer Verwaltung stehende Indische Telegraphennetz zu erreichen. Während auf der jetzt benutzten Indischen Linie die Beförderungszeit für Depeschen zwischen London und Bombay bisher durchschnittlich 5, sogar häufig 14 und mehr Tage betrug, will die Gesellschaft durch einheitliche Verwaltung und vervollkommnete Apparate diese Zeit auf durchschnittlich 2—3 Stunden kürzen. Die Russische und Norddeutsche Bundesregierung, deren Telegraphendirectoren Mitglieder des Gesellschafts-Directoriums sind und die Ausführung der Linie überwachen, sowie Persien haben den Concessionairen auf 25 Jahre das Monopol für alle Indo-Europäischen Depeschen zugesichert und sich verpflichtet, alle ihnen zugehenden derartigen Telegramme der Compagnielinie zuzuführen. Die Preuss. Regierung hat sich verpflichtet, auf ihre Kosten eine zweidrähtige Linie ausschliesslich für diesen Verkehr herzustellen und die Zahl der Drähte nach Bedürfniss zu vermehren. Als Gegenleistung erhält sie 20 Sgr. pro Depesche. Russland erhebt eine Abgabe von $1^1/_3$ Thlr. pro Telegramm, Persien verlangt keine Geldentschädigung. Nach 25 Jahren fallen, wenn kein anderweitiges Abkommen getroffen wird, die Russischen und Persischen Linien an die betreffenden Staaten, und zwar die erste Anlage von zwei Drähten gratis, alle Vergrösserungen gegen taxmässige Vergütigung. Der Tarif für eine Depesche nach Bombay und Calcutta wird von 5 £ 1 sh. auf $3^1/_2$ £ ermässigt und erwartet die Gesellschaft eine gleiche, wenn nicht höhere Einnahme wie die des Atlantischen Kabels, die seit der Tarifermässigung auf über 500 000 £ jährlich gestiegen ist. Da das für die Linie erforderliche Capital nur 3 Mill. Thlr. beträgt, während das Transatlantische Kabel 10 Mill. Thlr. zu verzinsen hat, so erwartet man eine ganz ausnehmsweise Rentabilität. Die den Concessions-Inhabern zu leistende Entschädigung beträgt ein Fünftel von demjenigen, was die Gesellschaft über 12% an Dividende zahlt. Die Concessionsinhaber müssen während der ganzen Concessionsdauer mit einem Fünftel des Actiencapitals betheiligt bleiben.

st. — **Ein ununterbrochener telegraphischer Kreislauf** wurde vor Kurzem durch die verschiedenen Haupttelegraphenstationen in Nordamerica veranstaltet. Die Operationslinie betrug 4768 Meilen und wäre der Beamte in San Francisco (es war Sonntag Nachts) im Büreau gewesen, so hätte man weitere 1000 Meilen Strecke mehr verwenden können. Leider fehlen uns die Angaben, in wie viel Zeit die Depeschen befördert wurden.

Postvertrag des Norddeutschen Bundes mit Dänemark. Durch den rasch zur Erledigung gekommenen Postvertrag des Norddeutschen Bundes mit Dänemark ist das Porto für den einfachen Brief auf 2 Sgr. festgesetzt, während das Porto von $1^1/_2$ Sgr. zwischen Kopenhagen und den Herzogthümern, sowie den Hansestädten bestehen bleibt. Als Entschädigung für das Dänische Postamt in Hamburg, dessen Existenz aufhört, erhält Dänemark eine Entschädigung von angeblich 220 000 Thlrn.

Schifffahrt.

Seeverbindung Deutschlands mit Constantinopel via Basias, Dänemark, Schweden und Norwegen. 1) Constantinopel via Wien-Basias. Seit dem 6. d. M. fahren die Donaudampfer wieder nach Constantinopel. Man benutzt die Eisenbahn von Wien nach Basias dergestalt, dass man den Montag und Freitag früh $7^3/_4$ Uhr abgehenden Zug oder den $2^1/_2$ Uhr Nachmittags-Eilzug wählt und so Donnerstags und Montags $10^1/_2$ Uhr Vormittags (3 Tage Fahrt) in Constantinopel anlangt.

Aus Constantinopel fährt man vom 10. April an Dienstags und Freitags 4 Uhr Nachmittags ab und trifft nach ungefähr 4 Tagen Sonnabend oder Dienstag 1 Uhr 50 Minuten Nachmittags in Wien ein.

Diese Verbindung gewährt die grösste Beschleunigung, und werden daher die Postsendungen nach Constantinopel auf der Linie Wien-Basias befördert.

2) Dänemark. Nach Kopenhagen hat man zwei Seeverbindungen, die eine mit einer 6 bis 7 Stunden dauernden Ueberfahrt auf der Linie Kiel-Korsör, die andere auf der Linie Lübeck-Kopenhagen mit einer 14 bis 15 Stunden währenden Ueberfahrt.

Auf dem Wege über Kiel kann man täglich nach Dänemark gelangen und eben so oft zurück; auf dem über Lübeck jedoch nur sechs mal wöchentlich hin und her (der Sonnabend fällt in Lübeck, der Dienstag in Kopenhagen aus).

Aus Kiel fährt man Abends $9^1/_2$ Uhr nach Ankunft des letzten Altona-Hamburger Zuges ab, ist am andern Morgen $4^1/_2$ Uhr in Korsör. Dort geht 7 Uhr früh der Frühzug nach Kopenhagen ab, um daselbst 10 Uhr 35 Minuten Vormittags einzutreffen. Von Korsör gehen auch die Dampfer nach Nyborg und Aarhuus ab, dergestalt, dass Reisende um 11 Uhr früh in Nyborg, um 4 Uhr Nachmittag in Aarhuus sein können.

Nach Kiel gelangt man mit dem letzten Zuge aus Kopenhagen, der gegen $10^1/_2$ Uhr Abends Anschluss an den Dampfer in Korsör erhält, Morgens $5^3/_2$ Uhr mit Anschluss an den Morgenzug nach Altona-Hamburg; von Kiel nach Korsör zahlt man auf den Dampfern $3^3/_4$ beziehentlich $1^1/_2$ Thlr. für den ersten Platz oder den Deckplatz. Man kann auf der Altona-Kieler Bahn auf jeder Station durchgehende Billets nach Kopenhagen und Zwischenstationen lösen und das Gepäck ebenso vollständig frankiren.

Die andere Linie, Lübeck-Kopenhagen, correspondirt mit dem Berliner Frühzuge 7 Uhr 30 Minuten. Die Schiffe gehen von Lübeck 4 Uhr Nachmittags ab (ausgenommen Sonnabends), von Kopenhagen täglich (ausser Dienstags) 2 Uhr Nachmittags.

Die Fahrgelder sind verhältnissmässig billig gegen die andere kürzere Linie, nämlich 6 Thlr. für die „Hütte“, 5 Thlr. 8 Sgr. für den I. Salon, $3^3/_4$ Thlr. für den II. Salon und 2 Thlr. 8 Sgr. für den Deckplatz.

3) Schweden. Seit dem 1. d. M. ist eine zweimal wöchentliche Dampfschiffverbindung auf dem kürzesten Seewege Stralsund-Ystadt eingerichtet. Briefe und Reisende, welche Montag und Freitag früh von Berlin abfahren, erreichen mit dem 8 Uhr 45 Minuten Morgens nach Stralsund abgehenden Zuge den Anschluss an den 3 Uhr Nachmittags abgehenden Postdampfer und sind nach sechsstündiger Fahrt an der Schwedischen Küste. Das Personengeld nach Ystadt beträgt 1. Platz 5 Thlr., 2. Platz $3^1/_2$ Thlr., Vordeck-Platz 2 Thlr. Man hat auch Tour- und Retour-Billets auf 14 Tage gültig, 1. Platz $7^1/_2$ Thlr., 2 Platz 5 Thlr. — In Berlin erhält man directe Billets bis Ystadt, das Gepäck kann man sich bis ebendahin durchexpediren lassen.

Von Ystadt fährt man jeden Mittwoch und Sonnabend 11 Uhr Abends ab und ist den andern Morgen früh 5 Uhr in Stralsund.

4) Norwegen. Vom 1. April geht A) zwischen Christiania und Kiel und zwar aus Christiania jeden Donnerstag 10 Uhr früh ein Postdampfer nach Kiel, aus Kiel jeden Sonntag Abend oder Montag früh ein solcher nach Christiania.

B) Zwischen Christiania und Kopenhagen. Jeden Dienstag 7 Uhr früh fährt ein Dampfer von Christiania ab, ebenso jeden Sonnabend 6 Uhr früh. Von Kopenhagen geht in umgekehrter Richtung jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags und jeden Sonnabend 11 Uhr 30 Minuten Vormittags ein Postschiff ab.

RK. — **Französische Dampfschifffahrt auf dem Atlantischen Ocean.** Das der Französischen Compagnie générale transatlantique gehörige Schiff la ville de Paris hat kürzlich eine ausgezeichnet schnelle Reise über den Atlantischen Ocean gemacht. Die Entfernung zwischen New-York und Brest wurde in 8 Tagen 16 Stunden zurückgelegt, einschliesslich des Zeitverlustes, welcher durch das Umschiffen des Eises, welches sich bei Cap Race zeigte, entstand. Es fuhr mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von $14^1/_2$ Knoten in der Stunde.

st. — **Die Anzahl der sämmtlichen Leuchtthürme der Erde.** Zu Anfang des vorigen Jahres betrug die Zahl der über den ganzen Erdkreis vertheilten Leuchtthürme 2814; davon kommen 1785 auf die Küsten Europa's, 674 auf America, 162 auf Asien, 100 auf Oceanien und 93 auf Africa. In Europa hat Belgien die meisten Leuchtthürme im Verhältniss zur Küstenstrecke, es kommt dort nämlich 1 Leuchtthurm auf je 5 Kilometer Küste. In Frankreich entfällt 1 Leuchtthurm auf je 13 Kilom., in Holland auf 15 K., in England auf 17 K. Dann kommen nach der Reihe Spanien, Preussen, Italien, Schweden und Norwegen, Portugal, Dänemark, Oesterreich, die Türkei, Griechenland und Russland, wo 1 Leuchthurm auf 123 Kilom. entfällt, während die Türkei 1 auf 102 Kilom. hat. In America haben die Ver. Staaten je 1 Leuchthurm auf 32 Kilom. und Brasilien 1 auf 140 Kilom. Von den 2814 Leuchthürmen wurden circa 2300 seit dem Jahre 1830 gegründet; der grössere Theil der damals existirenden hat seitdem stärkere Leuchtapparate erhalten. Die Nachwelt wird der gegenwärtigen Epoche nachsagen, dass sie grosse Sorgfalt auf die Rettung der Seefahrer und auf Beleuchtung der Küsten verwendet; es bleibt jedoch noch viel zu thun übrig. (Uhland's pr. Masch.-Constr.)

Suez-Canal. Die Eröffnung desselben wird, obschon die Arbeiten eifrig betrieben werden, nach dem „Avvenire d'Egytto“ doch erst Ende nächsten Jahres stattfinden können.

Verschiedenes.

Norddeutscher Bund. Dem Norddeutschen Bundesrathe wurde der Entwurf einer Maass- und Gewichtsordnung für den Norddeutschen Bund vorgelegt, durch welchen als die Grundlage des Maasses und Gewichtes das Meter angenommen wird. Das Urmaass ist der Platinstab im Besitz der Königl. Preuss. Regierung, den dieselbe im Jahre 1863 mit dem Mètre des Französ. Archivs vergleichen liess und der $= 1{,}00000301$ m. befunden ist. Das Urgewicht ist das Platin-Kilogramm, welches nach dem im Archiv zu Paris aufbewahrten Kilogramm $= 0{,}99999842$ Klgrm. gefunden wurde. Als Längenmaasse gelten: das Meter und dessen Theilungen und Vielfache, das Decimeter, Centimeter, Millimeter, Decameter, Hectometer, Kilometer und Myriameter. Die Flächenmaasse sind das Ar = 100 Qdtm., Hectar = 100 Ar. Die Körpermaasse entstehen aus dem Würfel der Längenmaasse; Hohlmaasse insbesondere zerfallen in

Liter = 1 Kbkdemtr. = $^1/_{1000}$ Kbkmtr. und Hectoliter = 100 Liter. (Unter einem Lachter bei dem Bergbau, sowie unter einem Faden bei dem Seewesen soll eine Länge von 2 m., unter einer Ruthe eine Länge von 5 m., unter einer Meile eine Länge von 7500 m., unter einem Morgen eine Fläche von 2500 Qdtm. und unter einer Klafter ein Körperraum von 4 Kbkm. verstanden werden.) Das Pfund wird gleich bleiben der Hälfte des Kilogramm und soll die Einheit des Gewichtes bilden; es wird in 500 Theile getheilt, mit decimalen Unterabtheilungen. Der fünfhundertste Theil des Pfundes erhält den Namen „Gramm". Fünfzig Gramm, gleich $^1/_{10}$ Pfund, sind 1 Loth; 5 Gramm gleich $^1/_{10}$ Loth, gleich $^1/_{100}$ Pfund, sind 1 Quint. Das Gramm wird in Decigramme, Centigramme und Milligramme getheilt. Der Centner ist gleich 100 Pfd., gleich 50 Klgrm. Die Schiffslast ist gleich 4000 Pfd., gleich 2000 Klgrm. — Ein von diesem abweichendes Medicinalgewicht soll nicht existiren. — In Betreff des Münzgewichtes verbleibt es bei der Eintheilung des Pfundes in Tausendtheile mit weiterer decimaler Abstufung, und soll dieses Münzgewicht zugleich als Gold-, Silber-, Juwelen- und Perlengewicht Geltung haben. — Es soll eine Normal-Aichungscommission für den Bund, mit dem Sitze in Berlin, alsbald nach Verkündigung der neuen Maass- und Gewichtsordnung in Thätigkeit treten, um die Aichungsbehörden zur Aichung und Stempelung der ihnen vorgelegten Maasse und Gewichte zeitig in den Stand zu setzen. Das neue Gesetz soll mit dem 1. Januar 1872 in Kraft treten; es soll indessen gestattet sein, das neue Maass und Gewicht auch schon vom 1. Januar 1870 ab in Anwendung bringen zu dürfen, wenn die Betheiligten, resp. Käufer und Verkäufer, einig sind. Im Wesentlichen stimmt der Gesetzentwurf, wie solches auch in den Motiven ausgeführt ist, mit dem Entwurf, welcher vom Deutschen Bunde im Jahre 1865 in Frankfurt a. M. festgestellt wurde, überein.

+ **Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf.** (Geschäfsbericht für 1866 und 1867.) Die beiden verflossenen Jahre zeigten günstigere Resultate als alle vorhergegangenen. Im Jahr 1866 wurden abgeliefert 218 Eisenbahn-Personenwagen, 1286 Eisenbahn-Post- und Güterwagen, 435 Post-, Militär- und andere Fuhrwerke, zusammen (incl. 176 085 Thlr. für verschiedene andere Gegenstände und Reparaturen) im Betrage von 2 029 223$^1/_2$ Thlr., wozu noch 193 873 Thlr. für angefangene und fertige Arbeiten kommen, so dass sich eine Gesammtsumme von 2 223 096 Thlr. herausstellt gegen 2 179 408 Thlr. in dem bisher günstigsten Jahre 1862 und 1 590 390 Thlr. im vorhergehenden Jahre 1865. Der Bruttogewinn stellt sich auf 251 228,$_8$ Thlr. (gegen 196 149 Thlr., 187 731 Thlr., 196 984 Thlr. und 126 570 Thlr. in den Jahren 1862—1865). Davon wurden 44 560 Thlr. abgeschrieben (gegen 64 024; 37 336; 34 343 und 25 920 Thlr. in den vier Vorjahren), 39 588 Thlr. dem Reservefonds überwiesen (der damit sein statutenmässiges Quantum von 150 000 Thlr. erreicht hat), 13 354 Thlr. als Tantième gezahlt und 150 000 Thlr. als Dividende (10 Procent) unter die Actionäre vertheilt. Für 1862 und 1864 waren 8$^1/_2$%, für 1863 aber 8% und für 1865 nur 5$^1/_2$% Dividende vertheilt worden. In den ersten 10 Jahren des Bestehens der Gesellschaft wurden überhaupt 390 092 Thlr. abgeschrieben.

Noch günstiger war das Jahr 1867. Abgeliefert wurden in demselben 1716 Eisenbahnwagen, nämlich 275 Personen- und 1441 Post-, Gepäck- und Güterwagen, sowie 362 Strassenfuhrwerke, zusammen incl. 150 154 Thlr. für verschiedene andere Gegenstände und Reparaturen im Betrage von 2 305 362,$_6$ Thlr., wozu noch 193 287$^1/_2$ Thlr. für angefangene und fertige Arbeiten kommen, was eine Gesammtsumme von 2 498 650 Thlr. ergiebt. Der Bruttogewinn ist auf 306 368 Thlr. gestiegen. Davon wurden 187 500 Thlr. als Dividende (12$^1/_2$ Procent) und 18 257 Thlr. als Tantième gezahlt. — Beschäftigt wurden durchschnittlich 1416 Mann gegen 1246 im Vorjahre; verdient hat jeder pro Tag 1 Thlr. 1 Sgr. 10$^5/_6$ Pf., also 2 Sgr. 6$^2/_5$ Pf. mehr als 1866. Bei genügend eingehenden Bestellungen können jährlich 2000 bis 2500 Eisenbahnwagen solid und ohne Uebereilung gebaut werden.

st. — **Krupp's Gussstahlfabrik.** Der Flächeninhalt dieser Fabrik beträgt 920 Morgen, wovon die Fabrikgebäude 240 Morgen bedecken. Für den innern Verkehr der Fabrik bestehen 2$^3/_4$ Meilen Eisenbahn, auf welcher 6 Locomotiven und 150 Waggons den Verkehr vermitteln, ausserdem werden 60 Pferde für kleine Transporte verwendet. Die Zahl der Gasflammen beträgt 9000, der Gasverbrauch an trüben Tagen 200 000 Cubikfuss. Die Zahl der Arbeiter beträgt 10 000, die der Arbeiter in den Bergwerken, bei den Hochöfen etc. ca. 1200; die Arbeitslöhne betragen jährlich 3 100 000 Thlr. Im Gang sind 160 Dampfmaschinen mit 6000 Pferdekraft. Der Kohlenverbrauch für die Kessel beträgt 13 500, der Gesammtverbrauch an Kohlen und Coke 22 500 Scheffel täglich, der Wasserverbrauch 200 000 Cubikfuss.

st. — **Ein Riesenschornstein** wurde in der Fabrik von C. L. Wesenfeld auf Wupperfeld erbaut. Derselbe ist der höchste auf dem Continent, indem er eine Höhe von 331 Fuss hat.

Eingegangene Druckschriften.

Vademecum des practischen Baumeisters, sämmtilcher Baugewerksmeister und Techniker. Von Ludwig Hoffmann, Baumeister. 1. Enthaltend in alphabetischer Ordnung die während der Bau-Praxis unentbehrlichen Notizen und Tabellen, überhaupt die Hülfsmittel zu schneller Anordnung, Veranschlagung und Berechnung. Vierte, gänzlich umgearbeitete Auflage. Herausgegeben von Emil Hoffmann und Adolf Lämmerhirt, Baumeister in Berlin. Berlin, Wiegandt & Hempel. 1868.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von Hadra. Berlin, den 22. April 1868. Das Geschäft war in vergangene Woche durch grössere Abschlüsse in Roheisen und Metallen zu friedenstellender; Preise sind den Verhältnissen entsprechend e reicht worden.

Kupfer auf 81 Pfd. Sterl. per ton in England für gewöhnliche Qualit gestiegen. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches 26$^1/$ bis 27$^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn etwas ruhiger. Banca-Zinn 33—33$^1/_2$ Thlr., Lamm-Zinn 32$^1/_2$ bi 33$^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink. W. H. Marke 6$^2/_3$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken 6$^1/_2$ Thl per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei. Gute Qualität gefragt. Sächsisches und Harzer 6$^2/_3$—6$^3/_4$ Thlr Tarnowitzer 6$^5/_6$ Thlr., Spanisch 6$^5/_6$—7$^1/_3$ Thlr. — Im Detail 1 Thlr. per Ct theurer.

Roheisen. Warrants 52 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh Langloan I. 55—56 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Hiesige Notirun gen: Für gute Glasgower Marken vom Lager 47$^1/_2$ Sgr., auf Lieferung 4 46—46$^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 40—4 Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütt offerirt.

Stabeisen. Gewalztes 2$^7/_{12}$, 2$^2/_3$—3$^1/_3$ Thlr., geschmiedetes 3$^1/_2$—3$^3/$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 48—50 Sgr. gefordert, zu Bau zwecken geschlagen 2$^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks. Stückkohlen 19$^1/_2$—22 Thlr., Nusskohlen 17$^1/_2$ bi 19 Thlr. Coaks. Vom Lager 18$^1/_2$—19 Thlr., auf Lieferung 17—17$^1/_2$ Thl per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

10. Mai Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
16. „ *Thüringische Eisenb.-Ges. zu Weissenfels. Off. Bekn siehe Seite 207.
22. „ Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft zu Wien.
23. „ Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft zu Schwerin.
26. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. zu Ludwigslust.
26. „ Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
30. „ Aussig-Teplitzer Eisenb.-Gesellschaft zu Teplitz. Sich off. Bekm. S. 207.

Einzahlungen.

Pfälzische Nordbahnen. Die Alsenzbahn-Interimsscheine kön nen mit 40% Einzahlung bei den betreffenden Zeichnungsstellen i Empfang genommen werden. Off. Bekm. S. 209.

Auszahlungen.

Holsteinische Eisenbahnen 5% oder 7$^1/_2$ Thlr. Dividende pr 1867 pro Actie vom 1. Mai ab. Off. Bekm. S. 209.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn. Die Divi dende pro 1867 wird mit 18 Thlr. pro Actie (alte) bei der Gesell schafts-Hauptcasse in Magdeburg, der Leipziger Bank in Leipzi und S. Bleichröder in Berlin ausbezahlt.

Taunuseisenbahn zahlt pro 1867 eine Dividende von 18 fl. pr Actie.

Thüringische Eisenbahn zahlt pro 1867 eine Dividende vo 8$^1/_2$% oder 8$^1/_2$ Thlr. pro Actie. Siehe off. Bekm. S. 207.

Wilhelmsbahn 4% Dividende pro Stammactie resp. 4$^1/_2$ und 5% für die Stamm-Prioritäts-Actien für das Jahr 1867. Siehe off. Be kanntmachung S. 210.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seit
—	Frankfurt	Offenbacher Bahn	Verkauf zurückgeblicbener Gegenstände	—
27. April	Carlsruhe	Badische Bahn	Verkauf alter Schienen	—
30. „	zu Dirschau	Preuss. Ostbahn	Diverse Eisen	21
7. Mai	zu Berlin	Berliner Verbdgsb.	Erdarbeiten	20
9. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	I. u. II. Loos Romanshorn-Rorschach	—
9. „	zu Zürich	dieselbe	Schienen etc.	21
16. Juni	zu Hannover	Hannoversche E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu Hannover	—

Briefkasten.

Herrn Lenders & Co. in Rotterdam: Resultate der Submissionen von Schie nenlieferungen sind uns bis jetzt nicht mitgetheilt worden, wie überhaup unsere Aufforderung in Nr. 13 S. 153 bis jetzt keinen Erfolg gehabt hat Wir werden aber erneuerte directe Versuche machen, die Resultate der be treffenden Submissionen unserer Zeitung zuzuführen.

Herrn v. S. in München. Die fraglichen Geschäftsberichte gehen auch uns z und sind zu deren Bearbeitung besondere Mitarbeiter bestellt. Aufsatz übe Bayern's Industriebahnen soeben erhalten. Kärtchen über die Engl. Eisen bahnen willkommen.

OFFICIELLER ANZEIGER.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach Vorschrift des § 36 der gesellschaftlichen Statuten werden die stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu der zehnten ordentlichen Generalversammlung für das Jahr 1867, welche am

Samstag, den 30. Mai 1868, um 10 Uhr Vormittags

im Bahnhofsgebäude zu Teplitz abgehalten wird, eingeladen.

Tages-Ordnung.

1) Vorlage des Geschäftsberichtes, sowie der Rechnungen vom Jahre 1867 und Bericht des Revisions-Ausschusses über den ziffermässigen Befund aller gesellschaftlichen Rechnungen.
2) Antrag auf die Verwendung des Reingewinnes vom Jahre 1867.
3) Wahl eines Revisions-Ausschusses für die ziffermässige Prüfung der Rechnungen vom Jahre 1868.
4) Wahl von vier Verwaltungsräthen, welche im Sinne des § 23 der Statuten mit Ablauf des Jahres 1868 ausscheiden.
5) Antrag auf die Ausführung einer Zweigbahn von Dux nach Schwaz.
6) Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Vornahme aller Einleitungen, damit der Bau der Bahn nach Comotau zugleich mit der Herstellung einer Bahnverbindung zwischen
   Comotau-Prag,
   Comotau-Eger,
   Comotau-Weipert (resp. nach Sachsen)
   in Angriff genommen werde, um die Betriebs-Eröffnung gleichzeitig mit einer der genannten Bahnlinien vornehmen zu können.

Den stimmberechtigten Actionären, welche ihre Actien im Sinne des § 38 der gesellschaftlichen Statuten und zwar spätestens bis zum 22. Mai 1868 unter Anschluss eines doppelten Verzeichnisses darüber bei bei einer der nachstehends genannten Cassen

der **Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien**,
der Herren **C. A. Fiedler & Söhne in Prag**,
des Herrn **Moritz Zdekauer in Prag**,
des Herrn **Michael Kaskel in Dresden**,
der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig**,
des Herrn **S. Bleichröder in Berlin**,
der **Direction in Teplitz**

deponiren, werden die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten sammt Geschäftsbericht und Rechnungsauszügen für das Jahr 1867 rechtzeitig zugesendet.

Teplitz, 21. April 1868.

Der Verwaltungsrath.

Thüringische Eisenbahn.

Am Sonnabend den **16. Mai c. Vormittags 11 Uhr** wird im Saale des Gasthauses zum goldnen Hirsch in Weissenfels eine ausserordentliche General-Versammlung der Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn stattfinden.

Gegenstand der Tagesordnung für dieselbe ist:

1) Antrag der Gesellschaftsvorstände auf Uebernahme des Baues einer Eisenbahn von Gera über Saalfeld nach Eichicht und von Leipzig über Pegau nach Zeitz unter Ermächtigung der Gesellschaftsvorstände, die hierzu sowie die zur Herstellung eines zweiten Geleises von Zeitz nach Gera und von Markranstedt nach Corbetha erforderlichen Geldmittel zu beschaffen und die zur Ausführung der oben genannten Bahnstrecken nothwendigen Nachträge zum Gesellschaftsstatut mit den betheiligten Staats-Regierungen zu vereinbaren.
2) Antrag mehrerer Actionaire auf nachträgliche Zulassung zur Zeichnung der im vorigen Jahre emittirten (sogenannten jungen) Thüringischen Stammactien.

Das Nähere hierüber, namentlich die Bestimmungen wegen der Legitimation, welche spätestens bis zum **12. Mai** c. bei unseren Billetexpeditionen oder bei unserer Hauptcasse hier zu erfolgen hat, wegen freier Fahrt nach und von dem Orte der General-Versammlung enthält eine im Königlich Preussischen Staatsanzeiger veröffentlichte ausführliche Bekanntmachung vom heutigen Tage, und ist ausserdem auf allen unseren Stationen zu erfragen.

Erfurt, den 21. April 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Nach den Bestimmungen der Paragraphen 10, 19 und 55 des Statuts ist die **Dividende** von dem **Stamm-Actien-Capital** der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1867 auf **$8^1/_2$ Procent oder Acht und Einen halben Thaler** für die Actie festgestellt worden.

Die Auszahlung derselben erfolgt gegen Einreichung des Dividendenscheines No. 20 vom 1. nächsten Monats ab:

I. in **Erfurt** bei unserer Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäfts-Stunden Vormittags von 9—12 Uhr.

II. Vom 1. bis 31. Mai cr.

a) in den an der **Bahn liegenden Städten** durch die Einnehmer auf den Bahnhöfen, nach 3 Tage vorher geschehener Anmeldung;
b) durch Herrn J. H. Cohn in **Dessau**,
   und für dessen Rechnung:
   1) in **Berlin** durch die Herren Breest & Gelpcke,
   2) in **Frankfurt a/M.** durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne und
   3) in **Leipzig** durch die Leipziger Bank.

Erfurt, den 21. April 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn.

Die Herren Actionäre werden hierdurch zu einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung über die Förderung des Anschlusses einer projectirten Eisenbahn von Meiningen nach Schweinfurt an die Werrabahn auf

Montag den 27. April l. Js. früh 11 Uhr

nach Meiningen in das Schützenhaus eingeladen und ersucht, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeinde-Behörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei denselben hinterlegt worden sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis einschliesslich zum 18. d. Mts.** hier bei unserem Büreau oder den Billetexpeditionen der Werrabahn persönlich oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei wird ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts hingewiesen, namentlich auf die Bestimmungen, wonach der Besitz von 5—10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich und zwar durch Actionäre in der Versammlung vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communal-Behörden beglaubigte, Vollmachten versehen sein.

Besonders hervorgehoben wird, dass es **unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimmzettel abgiebt**, und dass vom Verwaltungsrathe streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Freie Fahrt zu dieser ausserordentlichen Generalversammlung wird nicht gewährt.

Gleichzeitig werden diejenigen Actionäre, welche etwa Anträge zur Beschlussfassung in der diesjährigen **ordentlichen** Generalversammlung stellen wollen, aufgefordert, dieselben längstens bis zum 1. Mai cr. bei dem unterzeichneten Verwaltungsrath einzureichen.

Meiningen, den 2. April 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.
E. Wagner. Oberländer. Thon.

Main-Weser-Bahn.

Mit dem **15. April l. J.** tritt ein neuer Tarif für den Transport von Rohproducten im Local-Verkehr der Main-Weser Bahn in Kraft, welcher auf den Güterexpeditionen unentgeltlich zu erhalten ist. Der Tarif vom 1. März 1867, Nachtrag zum Tarif vom 1. Februar 1866, wird hierdurch aufgehoben.

Cassel, am 7. April 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

In unserer Bekanntmachung vom 4. October v. J. ist die Expeditionsgebühr, welche bei Beförderung von künstlichen Düngungsmitteln ausser dem Frachtsatze von $1^1/_2$ Pfg. pro Centner und Meile erhoben wird, irrthümlicher Weise mit 4, anstatt mit 3,6 Pfg. pro Centner in Ansatz gebracht.

Breslau, den 11. April 1868. **Die Direction.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr erfolgtem vollständigen Abschlusse der **Betriebsrechnung für das Jahr 1867** haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direction, die **Dividende** der Acht Million Fünf mal Hundert Tausend Thaler Stamm-Actien für das Jahr 1867 auf

$13^7/_{12}$ Procent

festgesetzt, so dass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten Zwei Procent, noch **$11^7/_{12}$ Procent, oder drei und zwanzig Thlr. 5 Sgr. Cour. auf jede Actie** nachgezahlt werden sollen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1867 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1867 hierdurch auf, in der Zeit **vom 25. März bis 30. Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 52, nach den einzelnen Kategorien (Litt. A, B und C) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift versehen, unserer Haupt-Casse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In Leipzig geschieht die Zahlung in den Tagen vom 27. März bis 11. April einschliesslich in der Gütercasse auf unserm dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 24. März 1868. **Der Verwaltungsrath.**

Fahrplan für die Holsteinischen Eisenbahnen

vom 20. April 1868.

Von Altona nach Hamburg	Vorm.	5 Uhr 20 Min.,	6 Uhr 40 Min.,	8 Uhr 15 Min.,	9 Uhr 50 Min.,	10 Uhr 15 Min.,
	Nachm.	12 „ 35 „	2 „ 10 „	3 „ 15 „	3 „ 45 „	4 „ 20 „
		5 „ 25 „	6 „ 30 „	7 „ 35 „	8 „ 5 „	9 „ 35 „
Ankunft in Hamburg	Vorm.	5 „ 50 „	7 „ 10 „	8 „ 45 „	10 „ 20 „	10 „ 45 „
	Nachm.	1 „ 5 „	2 „ 40 „	3 „ 45 „	4 „ 15 „	4 „ 50 „
		5 „ 55 „	7 „ — „	8 „ 5 „	8 „ 35 „	10 „ 5 „
Von Hamburg nach Altona	Vorm.	6 „ — „	7 „ 50 „	9 „ 10 „	10 „ 35 „	11 „ 5 „
	Nachm.	1 „ 30 „	2 „ 40 „	3 „ 50 „	4 „ 20 „	5 „ 15 „
		5 „ 55 „	7 „ 5 „	8 „ 10 „	8 „ 45 „	10 „ 20 „
Ankunft in Altona	Vorm.	6 „ 25 „	8 „ 20 „	9 „ 40 „	11 „ 5 „	11 „ 35 „
	Nachm.	2 „ — „	3 „ 10 „	4 „ 20 „	4 „ 50 „	5 „ 45 „
		6 „ 25 „	7 „ 35 „	8 „ 40 „	9 „ 15 „	10 „ 50 „
Von Altona nach Kiel	Vorm.	6 „ 45 „	8 „ 30 „	11 „ 15 „	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Kiel	„	9 „ 10 „	11 „ 30 „	Nachm.	2 Uhr 40 Min.,	8 „ 55 „
Von Altona nach Rendsburg . . .	„	6 „ 45 „	— „ — „	11 Uhr 15 Min.,	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Rendsburg	„	9 „ 9 „	— „ — „	Nachm.	3 Uhr — Min.,	9 „ — „
Von Altona nach Itzehoe	„	— „ — „	8 „ 30 „	11 Uhr 15 Min.,	Naehm.	5 „ 55 „
Ankunft in Itzehoe	„	— „ — „	10 „ 45 „	Naehm.	3 Uhr 50 Min.,	8 „ 21 „
Von Altona nach Neustadt	„	— „ — „	8 „ 30 „	—	— „ — „	5 „ 55 „
Ankunft in Neustadt	Nachm.	— „ — „	12 „ 50 „	—	— „ — „	10 „ 15 „
Von Altona nach Blankenese . . .	Vorm.	11 „ 10 „	Nachm.	4 Uhr 20 Min.,	6 „ 30 „	8 „ 45 „
Ankunft in Blankenese	„	11 „ 35 „	„	4 „ 45 „	6 „ 55 „	9 „ 10 „
Von Kiel nach Altona	„	7 „ 5 „	„	12 „ 10 „	5 „ — „	6 „ 55 „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	8 „ — „	9 „ 30 „
Von Rendsburg nach Altona . . .	„	7 „ — „	„	12 „ — „	— „ — „	7 „ 6 „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	— „ — „	9 „ 30 „
Von Itzehoe nach Altona	„	7 „ 50 „	„	1 „ — „	5 „ 30 „	— „ — „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	8 „ — „	— „ — „
Von Neustadt nach Altona	„	5 „ 35 „	„	— „ — „	3 „ 25 „	— „ — „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	— „ — „	8 „ — „	— „ — „
Von Blankenese nach Altona . . .	„	7 „ 45 „	„	12 „ 5 „	4 „ 55 „	7 „ 5 „
Ankunft in Altona	„	8 „ 10 „	„	12 „ 30 „	5 „ 20 „	7 „ 30 „
Von Kiel nach Ascheberg	„	5 „ 40 „	10 Uhr 25 Min.,	Nachm.	3 „ 30 „	7 „ 50 „
Ankunft in Ascheberg	„	6 „ 40 „	11 „ 25 „	„	4 „ 25 „	8 „ 45 „
Von Ascheberg nach Kiel	„	7 „ — „	11 „ 40 „	„	4 „ 45 „	9 „ 5 „
Ankunft in Kiel	„	7 „ 55 „	Nachm.	12 Uhr 35 Min.,	5 „ 40 „	10 „ — „

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Wilhelmsbahn.

Dividendenzahlung.

Für das Jahr 1867 ist für die **Stamm-Actien** der Wilhelmsbahn eine Dividende von Vier Procent festgestellt worden.

Die Erhebung derselben kann gegen Rückgabe des Dividenden-Coupons No. 2 pro 1867 vom **22. d. Mts.** ab, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, täglich in den Geschäftsstunden

in Ratibor bei **unserer Hauptcasse,**
in Breslau bei den Herren **Ruffer & Comp.,**
und in Berlin bei der **Disconto-Gesellschaft,**

an letzten beiden Orten jedoch nur bis zum **15. Mai cr.** erfolgen.

In gleicher Weise und bei denselben Zahlstellen findet gleichzeitig die Zahlung der Dividende pro 1867 **auf die** $4^1/_2$ **%tigen und 5 %tigen Stamm-Prioritäts-Actien der Wilhelmsbahn** statt, und zwar auf erstere mit $4^1/_2$ Procent und auf letztere mit 5 Procent, gegen Rückgabe des Dividenden-Coupons No. 10, pro 1867.

Den Coupons jeder Gattung ist ein mit Namensunterschrift und Datum versehenes Verzeichniss, welches die Nummern der Actien in arithmetischer Reihenfolge, sowie die Stückzahl und den Gesammtbetrag enthalten muss, beizufügen.

Schriftwechsel und Geldsendungen durch die Post finden nicht statt.

Ratibor, den 18. April 1868.

Königliche Direction der Wilhelms-Bahn.
gez. le Juge.

Königl. Bayer. Pfälzische Nordbahnen.

Alsenz-Bahn.

Die Subscribenten auf das Actien-Capital der Alsenz-Bahn werden hierdurch in Kenntniss gesetzt, dass nunmehr die **Interimsscheine mit 40 Procent Einzahlung** gegen Auslieferung der ausgestellten provisorischen Quittungen bei den betreffenden nungsstellen, nämlich bei

der **Directionscasse der Pfälzischen Bahnen** in Ludwigshafen a./Rh.
der **K. Bayer. Bank** in Nürnberg,
der **Bayer. Hypotheken- und Wechselbank** in München,
M. A. von Rothschild & Söhne, **Ph. Nic. Schmidt**, in Frankfurt a./M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
der **Direction der Disconto-Gesellschaft**, **S. Bleichröder**, in Berlin

in Empfang genommen werden können.

Ludwigshafen, den 16. April 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Holsteinische Eisenbahnen.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am **1. Mai d. J.** fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1867 (§ 24) auf 5 pro Cent, oder $7^1/_2$ Thlr. pro Actie festgesetzt worden ist.

Altona, den 15. April 1868.

Der Ausschuss
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Bezugnahme auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Freitag, den 1. Mai d. J.** die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1867 beginnen und bis weiter Montags, Dienstags, Donnerstags und Freitags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem **Bahnhofsgebäude** zu Altona,
„ „ „ „ Kiel,
„ Berlin bei **Herrn S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 15. April 1868.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausschliessend priv. Buschtĕhrader Eisenbahn.

Bei der heute in Folge Genernal-Versammlungsbeschlusses vom 20. Februar l. J. stattgefundenen Verloosung wurden 48 Stück Actien mit folgenden Coupons-Nummern gezogen:

No. 164. 171. 385. 459. 489. 507. 833. 888. 916. 960. 1060. 1120. 1165. 1211. 1255. 1311. 1322. 1578. 1611. 1673. 1824. 1967. 1971. 2084. 2197. 2202. 2652. 2866. 3062. 3123. 3296. 3323. 3345. 3469. 3490. 3966. 4191. 4195. 4251. 4310. 4401. 4679. 4777. 4818. 4903. 4915. 4934. 4977.

Die Auszahlung der für diese Actien entfallenden Beträge von 525 fl. Ö. W. pr. Stück, sowie die Erfolgung der bezüglichen Genussscheine geschieht gegen Abgabe der betreffenden Actien vom **1. Juli l. J.** angefangen im Bureau der Gesellschaft No. C 995 — I. zu Prag.

Prag, am 15. April 1868. **Die Direction.**

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit **1. Mai l. J.** tritt auf hiesiger Eisenbahn zwischen Aussig und Dux die seit 15. Juli 1867 gültige Sommer-Fahrordnung in Wirksamkeit und werden sämmtliche Personen-, gemischte und Lastzüge bis zum Schluss der Saison, d. i. bis 30. September 1868 darnach verkehren, wobei für die um 11 Uhr 35 Minuten Vormittags und 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags von Aussig fahrplanmässig abzufertigenden gemischten Züge die möglichste Abkürzung der Warte-Zeit zwischen den Anschluss-Zügen der k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn - Gesellschaft zu erreichen getrachtet wird.

Teplitz, 14. April 1868. **Die Direction.**

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Ein Loos der Erdarbeiten für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn von ca. 61 000 Schachtruthen, einschliesslich der Herstellung zweier Strassenüberführungen beabsichtigen wir im Wege beschränkter Submission zu vergeben.

Bauunternehmer, welche ihre Qualification durch Atteste nachzuweisen vermögen, werden ersucht, von den in unserem Büreau, Koepnickerstrasse No. 29 ausliegenden Plänen und Bedingungen Kenntniss zu nehmen, und werden daselbst Offerten bis zu dem, am

7. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr

stattfindenden Termine entgegen genommen, und im Beisein der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet.

Berlin, den 17. April 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

4 Personenwagen IV. Classe,
10 bedeckten Güterwagen mit Bremsen,
20 dergl. ohne „
10 Kohlenwagen mit „
5 dergl. ohne „ und
15 offenen Güterwagen ohne Bremsen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Personen- und Güterwagen“

bis zu dem, am **28. April c. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 11. April 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für den Betrieb der unterzeichneten Anstalt wird die Lieferung von

Loos I. mit ca.	$533_{,50}$	Centner	Eisen,	
„ II. „ „	$31_{,29}$	do.	Eisen,	
„	$66_{,34}$	do.	Façoneisen,	
„	$175_{,86}$	do.	Platten,	
„	$36_{,54}$	do.	Flacheisen,	
„ III. „ „	$166_{,94}$	do.	gerippte Platten,	
„ IV. „ „	$163_{,00}$	do.	Stabeisen,	
„	$63_{,00}$	do.	Rundeisen,	
„	$76_{,00}$	do.	Quadrateisen,	
„ V. „ „	$98_{,00}$	do.	Nieteisen,	
„	$13_{,00}$	do.	Muttereisen	

hiermit zur öffentlichen Submission gestellt.

Die Lieferofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung diverser Eisen"

bis zu dem auf **Dienstag den 30. April 1868 Vormittags 11 Uhr** im Büreau der unterzeichneten Anstalt, zur Eröffnung der Offerten anberaumten Submissions-Termin, franco an mich einzusenden.

Die Bedingungen liegen auf den Börsen zu Danzig, Königsberg, Stettin, Berlin, Breslau und Köln und im hiesigen Büreau zur Einsicht aus.

Königliche Maschinen-Bau-Anstalt.
Der Maschinenmeiter.
Rintelen.

Schweizerische Nordostbahn.

Lieferung von Eisenbahnschienen und Befestigungsmitteln.

Zur Herstellung einer neuen Eisenbahnstrecke bedürfen wir: 1500 Tonnen oder 30 000 Centner Eisenbahnschienen, wovon ca. 1230 Tonnen oder 24 600 Centner auf den Bahnhof Romanshorn und ca. 270 Tonnen oder 5400 Centner auf den Bahnhof Zürich zu liefern sind;

ferner bedürfen wir:

5 000 Stück oder	ca. 250	Centner	Unterlagsplatten,	
11 000 „ „	ca. 640	„	Laschen von Eisen,	
25 000 „ „	ca. 130	„	Laschenbolzen,	
105 000 „ „	ca. 550	„	Hackennägel.	

Die sämmtlichen Befestigungsmittel sind auf den Bahnhof Romanshorn zu liefern. Die Ablieferung dieser Materialien soll am **1. Mai 1869** beginnen und am **30. Juni 1869** vollzogen sein.

Die Lieferungsbedingungen sowie die bezüglichen Zeichnungen und Musterstücke sind in unserm technischen Büreau im Bahnhofe Zürich (Bauwerkstätte) zur gefl. Einsicht aufgelegt.

Wir laden hiemit zur Einreichung von Angeboten auf die Lieferung **aller oder auch bloss eines Theiles** dieser Materialien, welche — exclusive Schweiz. Eingangszoll — franko auf die genannten Bahnhöfe zu bewerkstelligen ist, ein.

Die Angebote wollen schriftlich und versiegelt längstens bis zum **9. Mai laufenden Jahrs** an die Direction der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich eingesandt werden.

Zürich, den 18. April 1868.

Im Auftrage der Direction, der bauleitende Ingenieur:
Fr. Seitz.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende März 1868.

B & C 57. 1 Sack Hanf (27 Pfd.)
Schuhmann. 1 leeres Fass (19 Pfd.)
L. 1 Kistchen Mehl (47 Pfd.) } lagern in Bruchsal.
A b 1164. 1 Ballen Baumwollwaaren (115 Pfd.)
E b 909. 1 Ballen Packtuch (546 Pfd.) } lagern in Carlsruhe.
B 2178. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Griessen.

Bayerische Ostbahnen. 1. April 1868.

W K 290. 1 leere Kiste lagert in Cham.
Ph. W. 1 Sack Knoppern (84 Pfd.) lagert in Passau.
G L. 1 Stück Ofentheil (5 Pfd.) lagert in Passau.
F E 1. 1 Ballot Waschleder (46 Pfd.) lagert in Straubing.
1 Stange Rouloux lagert in Schwarzenfeld.
1 Fass Gyps (87 Pfd.) lagert in Freising.
Briaux David & Cie. Paris. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 78 Pfd.) lagert in Klardorf.
1 Stumpf Gerste (41 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Sack Gerste (1 Ctr. 72 Pfd.) lagert in Nürnberg.
H R 10. 1 Ballen muthmaasslich Kleider (14 Pfd.) lagert in Regensburg.
W K. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 88 Pfd.) lagert in Passau.
TL 679. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.) lagert in Passau.
O K 4. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 70 Pfd.) lagert in Passau.
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.) lagert in Passau.
L J S 3654. 1 Fass Wein (68 Pfd.) lagert in Passau.
X A 5. 4. 5. 38. 4 Fass Zwetschgen (52 Ctr. 64 Pfd.) lagern in Passau.
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.) lagern in Passau.
1. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Passau.
2. 2 Sack Weizen (3 Ctr. 85 Pfd.) lagern in Passau.
J S 18. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 17 Pfd.) lagert in Passau.
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.) lagert in Passau.
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.) lagert in Passau.
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.) lagert in Passau.
B. 13 Ballen Holzdraht (11 Ctr. 5 Pfd.) lagern in Passau.
1 Koffer muthmaasslich Kleider (51 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
C F 932. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
B. 1 Stück eiserner Pflugtheil (16 Pfd.) lagert in Lauf.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. März 1868.

HB 796. 1 Pack 3 leere Körbe (27 Pfd.) von Iserlohn lagert in Düsseldorf.
1 Pack leere Säcke (100 Pfd.)
1 Bürde Stahl (90 Pfd.)
E 1. 1 Pack Papier (20 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Düsseldorf.
W. 2 Aschenkasten (12 Pfd.) von Bochum lagern in Steinbeck.
ZX 13427. 1 Korb Droguen (13 Pfd.)
A Ernst 8014. 1 leere 1/8 Ohm (10 Pfd.)
C A H 56. 1 leere Kiste (48 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.
H E. 1 Massel Roheisen (115 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Schwelm.
1 Pack 20 Schüppen (50 Pfd.)
1 Pack 15 Schüppen (30 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Hagen.
2 Sack Hafer (160 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.
1 Gasrohr (15 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Bönen.
L 1/2. 2 conische Räder
S 1/2. 2 Körbe Draht
O 148. 1 Korb Drahtnägel } von der Schuppenrevision lagern in Altena.
1 Bund Fassreifen (4 Pfd.) von Duisburg lagert in Siegen.
W. 1 Bund Gasröhren (37 Pfd.) von Hagen lagert in Siegen.
HF 194. 1 leeres Fässchen (8 Pfd.)
B H 3. 1 leeres Fässchen (16 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Siegen.
D 558. 1 Kiste Wurstmaschine (159 Pfd.) von Cassel lagert in Steele.
K 4. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) von Bochum lagert in Steele.
F H 180. 1 Kiste Bückinge (43 Pfd.) von Hamm lagert in Steele.
H H 1091. 1 Kiste Pfeifen-Köpfe (10 Pfd.)
C R 18. 1 Kiste Papier und Siegellack (27 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Bochum.
B 464. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.)
E S 24. 1 Fass anscheinend Oel (340 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Essen.
95/395 } 1 Sack Zwiebeln (128 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Duisburg.
F E 273. 1 Korb Eisenwaaren (18 Pfd.)
M C 118. 1 Pack Säcke (122 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Ruhrort.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. März 1868.

F R. 1 Kiste (26 Pfd.) von Unna lagert in Berlin seit 24. März.

Verzeichniss

der im Monate März 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Station Holzminden:

572/3. 2 Säcke Graupen (404 Pfd.).
Wagner & Sohn. 4 Pack Säcke (138 Pfd.).
R L G 146. 1 Kiste (75 Pfd.).
A D 8492. 1 Ballot (39 Pfd.).
AK 6555. 1 Ballot (72 Pfd.).
A R C 2571. 1 Kiste (273 Pfd.).
A R C 2572. 1 Kiste (273 Pfd.).
A R C 2574. 1 Ballot (236 Pfd.).

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hannover'schen Staatsbahnen** überzählig lagernden Güter pro März 1868.

K T D. 1 Kiste (263 Pfd.) lagert in Sebaldsbrück.
1 Paar Holzpantoffeln (1 Pfd.) lagert in Bremen.
L I I 1. 1 Collo Gusseisen (3 Pfd.) lagert in Hannover seit 2. März.
1 Sack Kartoffeln lagert in Salzderhelden.
L v C Hannover. 1 kl. Kiste mit Weinproben (25 Pfd.) lagert in Hannover.
682. 1 Stück Cedernholz (83 Pfd.) lagert in Elze seit 4. März.
1 eis. Brechstange (20 Pfd.) lagert in Harburg seit 20. März.
1 Decklaken lagert in Bremen.
S. 2 Colli Ofentheile (13 Pfd.) lagern in Minden seit 15. März.
E K Θ 6927. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Minden.
1 leeres Oelfass (109 Pfd.) lagert in Northeim.

Hessische Ludwigsbahn. Pro 1. April 1868.

J V 1. 1 Fass Petroleum (302 Pfd.) lagert in Mainz.
6 Wildpretkörbe lagern in Bingen.
G L 4451. 1 Fass Wein (81 Pfd.) lagert in Alzey.
W P & C 2270. 1 Ballen Papier (53 Pfd.) lagert in Frankfurt.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 31. März 1868.

E M 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) von Penzing lagert in Salzburg seit 16. November 1867.
4 Pack } Holznägel von Passau lagern in Wien seit 25. December.
4 Pack }
G. 1 leeres Fass (54 Pfd.) vom Magazin lagert in Wien s. 22. Febr. 68.
E H 6871. 1 Kiste Zünder (287 Pfd.) von Pilsen lagert in Linz seit 8. Februar.
J K 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 2. März.
1 Kiste Eisenwaaren von Salzburg lagert in Wien seit 5. März.
R L. 17 Busch Stahl (2380 Pfd.) von Passau lagert in Wels s. 6. März.

Köln-Mindener Eisenbahn. März 1868.

1 leeres Fass (6 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 6. März.
1 leeres Fass (18 Pfd.) von der Bühnenrevision lagert in Deutzerfeld s. 6. März.
1 eiserner Zapfkessel (150 Pfd.) von der Bühnenrevision lagert in Deutzerfeld.
1 eiserne Achse (60 Pfd.) lagert in Wesel seit 8. März.
J T 1811. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 106 Pfd.) ab Oberhausen lagert in Wesel seit 11. März.
F Z 1278. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 99 Pfd.) von der Bühnenrevision lagert in Herford seit 13. März.
F 76. 1 Heerdplatte (15 Pfd.).
2 leere Körbe (14 Pfd.).
S 407. 1 Ballen Lorbeerblätter (24 Pfd.).
17 alte Gusstheile (158 Pfd.).
1 Ballen Kleider (35 Pfd.)
1 Packet Eisenwaaren (21 Pfd.) von der Bühnenrevision lagert in Wetzlar seit 14. März.
1 Rolle Fassreifen (20 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Benrath seit 15. März.
C B 332. 1 Korb Fische (100 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 21. März.
L 1. 1 gusseisernes Rohr (71 Pfd.) lagert in Küppersteg seit 21. März.
P 1/4. 4 gusseiserne Maschinentheile (1420 Pfd.).
1 leinene Decke lagert in Duisburg seit 24. März.
2 Stück Eisen (8 Pfd.) lagern in Giessen seit 27. März.
1 Eisenbahnlasche (8 Pfd.) ab Duisburg lagert in Oberhausen seit 31. März.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. März 1868.

K B 39 u. 40. 2 leere Kisten
31 und 24. 1 Sack Soda (99 Pfd.)
1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) auf Gepäckschein Breslau-Leipzig
} lagern in Leipzig.

L C 481. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enthaltend (114 Pfd.) lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne dreikantige Schiene (48 Pfd.) auf der Strecke gefunden
1 leeres Fass mit eisernen Reifen ohne Signum (8 Pfd.)
} lagern in Coswig.
125 Stück alte Kupferrohre
A M 14. 1 Kiste
A S Co. 3 u. 4. 2 Ballen Baumwolle
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
} lagern in Dresden.

Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn. März 1868.

M v. A No. 1219. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 239 Pfd.) lagert in Magdeburg seit 17. März.
Alfred Baer. 1 leeres Fass (205 Pfd.) lagert in Halberstadt.
3 eiserne Röhren à 1' lang lagern in Thale seit 22. März.

Main-Neckar-Bahn.

Revision am 1. April 1868.

1) auf Station Darmstadt:

M Z. 1 Sack Knochen (103 Pfd.).
H J. 1 Sack Lumpen (67 Pfd.).
Erbach 1641. 1 leeres Fässchen (25 Pfd.).
J G 7. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.).
„ 180. 1 leeres Fässchen (16 Pfd.).
J W 109. 1 leeres Fässchen (20 Pfd.).
L 3. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.).
11 Gebund Seegras (330 Pfd.)
1 leeres Theerfässchen (25 Pfd.).
1 Pack leere Säcke (4 Pfd.).
H
A H 147. 1 leere Kiste (130 Pfd.).
O. 3 Gusstheile (3 Pfd.).

2) auf Station Frankfurt:

A S 696. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.).
S S 4845. 1 Fass Farbe (96 Pfd.).
L 51. 1 Ballen Hanf (52 Pfd.).
R 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs April 1868.

1 Schreibpultaufsatz (30 Pfd.) lagert in Cassel seit November 1867.
1 Zugslaternenkasten lagert in Guntershausen seit Ende 1867.
7 Stück Fassdauben lagern in Gensungen seit September 1867.
H P F L T 38. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Treysa seit Dec. 67.
A G. 1 Pack Draht (45 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1867.
Andreas Kimich N. 1 America. 1 Kiste Passagiergut zu Balon No. 855 Heidelberg-Giessen lagert in Giessen seit October 1867.
J. S. Schmidt auf dem Hirschgraben. 1 Sack Kartoffeln (143 Pfd.) lagert in Giessen seit October 1867.
Koffler & Co., Kunstmühle bei Beiseförth 308. 1 Sack Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit Januar 1868.
2 Stück runde Roste lagern in Frankfurt seit October 1867.
B A B 5621. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit November 1867.
F W 6924. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit März 1868.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende März 1868.

1 Blumentisch von Korbgeflecht (8 Pfd.)
1 Pack Schaffelle (168 Pfd.).
M 3. 1 Rindhaut (10 Pfd.).
} lagern in Frankfurt a/O.
1 Collo gusseisernes Triebrad
2 Colli Holztheile, anscheinend zu einer Heckselmaschine gehörig (10 Pfd.)
2 Colli Bettstellentheile (22 Pfd.).
} lagern in Breslau.
1 hölzernes Kohlenmaass (18 Pfd.)
1 Gewichtstheil zur Decimalwaage (19 Pfd.).
} lagern in Görlitz.
X B 110. 1 Ballen Shoddi-Wolle (517 Pfd.) lagert in Dittersbach.

Niederschlesische Zweigbahn. a) Ende Februar 1868.

Süsskind, Nürnberg. 1 Pack alte Säcke (42 Pfd.) lagert in Glogau seit 17. Mai 1867.
L
L W. 1 Tonne Heringe (3 Ctr.) lagert in Glogau seit 17. Mai 1867.
1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Aug. 1867.
G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.
F G No. 40. 2 Stück neue blecherne Wassereimer, eichenartig gestrichen (13 Pfd.) lagern in Glogau seit Februar 1868.
17 Stück Wagenbuchsen (1 Ctr. 17 Pfd.) lagern in Glogau.
2 Stück gusseiserne Kämme zu einer Rübenschneide-Maschine [defect] (28 Pfd.) lagern in Glogau.
1 gusseisernes Triebrad (11 Pfd.) lagert in Glogau.
2 gusseiserne Strohwalzen (7 Pfd.) lagern in Glogau.
4 gusseiserne Deckel (8 Pfd.) lagern in Glogau.
2 abgebrochene gusseiserne Füsse einer Gartenbank (22 Pfd.) lagern in Glogau.

P. 1 Ringplatte ohne Ringe (8 Pfd.) lagert in Glogau seit Febr. 68.
1 zerbrochenes gusseisernes Ausgussrohr $2^{1}/_{2}$' lang (25 Pfd.) lagert in Glogau.
H P No. 1443. 1 Kiste leere Flaschen (90 Pfd.) lagert in Glogau.
1 Theil eines gusseisernen Kochheerdes, zerbrochen (30 Pfd.) lagert in Glogau.
1 alter Ofen von Eisenblech (33 Pfd.) lagert in Glogau.
2712. 1 leeres Fass mit eisernen Reifen (10 Pfd.) lagert in Glogau.
S I. 1 leeres Fass mit eisernen Reifen (12 Pfd.) lagert in Glogau.
Zeichen nicht zu erkennen. 1 leeres Fass mit eisernen Reifen (40 Pfd.) lagert in Glogau.
1 leeres Fass mit eisernen Reifen (62 Pfd.) lagert in Glogau.
1 leeres Fass mit hölzernen Reifen (27 Pfd.) lagert in Glogau.
1 leeres Fass mit hölzernen Reifen (17 Pfd.) lagert in Glogau.
1 leeres Fass mit hölzernen Reifen (31 Pfd.) lagert in Glogau.
5 gusseiserne Plattenroste (17 Pfd.) lagern in Hansdorf s. 26. April 67.

b) Ende März 1868.

1 gusseiserne Schutzstrebe 4' lang mit 8 gebohrten Löchern (60 Pfd.) lagert in Glogau.
2 Flachschienen à 20' lang, 3" breit, $^{3}/_{4}$" hoch mit je 4 gebohrten Löchern (2 Ctr. 99 Pfd.) lagern in Glogau.

Oberschlesische Eisenbahn. März 1868.

G H 2457. 1 Kiste Plüschwestenstoffe (43 Pfd.).
H 1. / H S 1. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 51 Pfd.).
1 kleiner braunlederner leerer Koffer (6 Pfd.).
R 1. 1 emballirte Reisetasche (22 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 31. März 1868.

C H. 3 Einlegeringe, 1 Rädchen, 3 Büchsen } Guss lagern in Speyer.
H M 754. 1 leeres Bierfässchen lagert in Speyer.

Kgl. Preussische Ostbahn. März 1868.

1 Stahlplatte (3 Pfd.).
K D 350. 1. 1 Ballen Reis (212 Pfd.).
L J 19. 1 leerer Butterkübel (7 Pfd.).
1 Bund Drahtstangen (50 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. März 1868.

A L 1. 1 leeres Fässchen lagert in Köln.
J F. 4 leere Fässer lagern in Köln.
R P 5. 1 Ballen Säcke lagert in Köln.
J B 209. 1 Kiste Spiegelglas (98 Pfd.) lagert in Köln.
T 2262. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Köln.
W A L S 797. 1 Fass Petroleum (302 Pfd.) lagert in Mechernich.
B R 1 Neuhäuser. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
△ 7350. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
1 eiserne Platte $13^{1}/_{2}$' à $1^{1}/_{2}$' lagert in Osterath.
Saints pères à Paris. 1 Ballen leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der Königlichen **Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro März 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 19. October 67.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar 67.
W. 1 Stück Ofentheil (37 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Feb. 67.
3 Stück Kreuzhölzer (42 Pfd.) lagern in Saarbrücken seit 29. März 67.
E H 1. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
958. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Saarbrücken.
J H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Jan. 1868.
P K 383. 1 Pack Sägeblätter (85 Pfd.) lagert in Neunkirchen seit Februar 68.
E B 199. 1 leere Kiste; J 10 976/77. 2 leere Kisten } (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit 6. August 1867.
S 3695. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Creuznach seit 22. Febr. 68.
D B & C. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Creuznach s. 22. Febr. 68.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. März 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt. } seit Juli 1866.
1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit 44 Monaten.
1 Bund 2 blech. Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stück Flacheisen lagern in Bischofswerda; 10 Stück □ Eisen lagern in Bischofswerda } seit November 1865.
83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
G Ollendorf Neumarkt. 1 Pack leere Säcke (62 Pfd.) lagert in Görlitz.
1 Ballen Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg; 1 Hutschachtel lagert in Reichenberg; 2 leere Fässer lagern in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.
A. P. / O. 1 Sack; 1 do. } geb. Birnen (178 Pfd.) lagern in Dresden (Oesterr. Eingangs-Boden).
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna im Wagen: K. K. No. 5130.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat März 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

2 hölzerne Handlaternen lagern in Schmölln.

Thüringische Eisenbahn. März 1868.

A & N 823. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Leipzig seit 27. März 1868.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat März 1868.

E W 442. 1 Sack Lumpen lagert in Coburg seit 25. März 1868.
W. 2 Pack Lumpen lagern in Coburg seit 25. März 1868.
F W H. 1 Gewichtstein lagert in Coburg seit 16. März 1868.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 9. April 1868.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss
der überzähligen Güter am 1. April 1868 auf den Stationen der **Königlichen Westfälischen Eisenbahn.**

D 3030/1. 2 Tonnen Seife (3 Ctr. 25 Pfd.) lagern in Altenbeken seit 3. Februar.
W H 41. 1 Fass (88 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 27 Februar.
B 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Soest s. 26. März.
48. 1 Stange Winkeleisen (48 Pfd.) lagert in Greven seit 19. Januar.
48. 1 Stange Winkeleisen (48 Pfd.) lagert in Greven seit 22. Januar.
B. 1 Bund Wollgarn (50 Pfd.) von Münster lagert in Emsdetten seit 15. Februar.
S B 40. 1 Sack alte Watte (34 Pfd.) von der Hannöv. Bahn lagert in Rheine seit 8. Februar.
1 Stück Roheisen (45 Pfd.) von der Hannöv. Bahn lagert in Rheine seit 16. März.
H M 457/458. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) von Rheine lagern in Salzbergen seit 30. März.
H 314/315. 2 Ballen alte Stricke lagern in Salzbergen seit 28. März.
B E 974. 1 Fass Soda (11 Ctr. 27 Pfd.) lagert in Leer seit März.

Ultimo März cr. fehlten auf der **Wilhelmsbahn** weder Fracht- noch Gepäckstücke, noch waren herrenlose vorhanden.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. März 1868.

(XT) 1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. März.
1 Bund Gypserrohr (15 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 9. März.
S M 14. 1 leeres Fass [Stippich] (38 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Octbr.
F. Steinle. 1 leeres Bierfass [14 Maass] (23 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
P F $1557^{1}/_{2}$. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Stuttgart seit October.
S. 2 Tafeln Blech (90 Pfd.) lagern in Stuttgart seit December.
L K 1. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (70 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
R 477. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (30 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
H 467. 1 Fässchen Wein (55 Pfd.) lagert in Stuttgart seit März.
B L 116 u. 117. 2 leere Bierfässchen (15 u. 18 Mass) lagern in Stuttgart seit März.
R C 76 u. 291. 2 leere Bierfässchen (13 u. 16 Maass) lagern in Stuttgart seit März.
J N Sautter 1461. 1 leeres Bierfässchen (22 Maass) lagert in Stuttgart seit März.
C S S 38B. 1 Kiste Drahtstift (40 Pfd.) lagert in Stuttgart seit März.
J G 80. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Göppingen seit 5. Januar.
W F $4^{1}/_{2}$. 1 gusseis. Plättchen ($^{1}/_{4}$ Pfd.) lagert in Ulm loco s. 28. Oct.
C. Joos 349. 1 leeres Bierfässchen (8 Pfd.) lag. in Ulm loco s. 30. Oct.
F 3607. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Ulm loco seit Februar.
1 eis. Zugstange (4 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 30. März.
K R. 1 Packet Schustergarn (2 Pfd.) lagert in Ulm loco seit März.
2. 2 Säckchen Haber (54 Pfd.) lagern in Ulm transit seit 29. October.

Sch. 2 Säcke Abwerg (46 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit 16. Nov.
Bantleon. 1 leeres Bierfässchen, 10 Maass (18 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 31. März.
1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 20. November.
L 439/40. 6826. J S 431. 432. 5 Packfässer (205 Pfd.) lagern in Heilbronn seit November.
Adresse Winkler. 1 Ballen leere Säcke (35 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
H S 6263. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Heibronn seit November.
8438. 1 leere Kiste (64 Pfd) lagert in Heilbronn s. November.
B 79. 1 Sack Gerbstoff (180 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 26. Novbr.
IR 854. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Reutlingen seit. 26. Novbr.
1 Säckchen Welschkornmehl (4½ Pfd.) lagert in Reutlingen s. Novbr.
J & T 7963. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Tübingen s 31. Decbr.
1 Fassdaube lagert in Mühlen seit 10. November.
E H 2. 1 grüner leerer Koffer (20 Pfd.) lagert in Horb seit 31. Octbr.
1 lederner Riemen (5½ Pfd.) lagert in Thalhausen seit 6. November.
K & B 3. 1 leeres Oelfass (73 Pfd.) lagert in Thalhausen s. 1. März.
1 Ofenkranz (5 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 15. November.
B 1. 1 Stückchen Eisen zu einem Ofen gehörig (1 Pfd.) lagert in Thalhausen seit December.
M 1727. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Thalhausen s. 14. December.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. März 1868.

9708. 1 Ballen woll. Tuch (47 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 10. März.
1 eschene Felge (ca. 13 Pfd.) von Schoeningen fehlt in Berlin seit 16. März.
L R 1. 1 Kiste Fleischwaaren (65 Pfd.) von Unna fehlt in Berlin seit 24. März.

Halle-Casseler Eisenbahn. 7. April 1868.

J K 1125. 1 Ballen Leinen (30 Pfd.) fehlt in Leinefelde.

Hessische Ludwigsbahn. Pro 1. April 1868.

W. 1185. 1 Ballen bw. Waare (19 Pfd.)
BL 556. 1 Fass Wein (30 Pfd.)
S & C 3138. 1 Ballen Wollwaaren (66 Pfd.)
G W 24. 1 Ballen Leinen
NW 373. 1 Kiste Cigarren (51 Pfd.)
C H 99. 1 Pack Säcke (14 Pfd.)
A G 938. 1 Ballen W.-Waare (17 Pfd.)
C S 5340. 1 Ballen Leder (11½ Pfd.)
S O 70. 1 Ballen Wollenwaaren (40 Pfd.)
C A S 3883. 1 Ballen bw. Garn (18 Pfd.)
K 1258. 1 Kiste Essenz (31 Pfd.)
A H 30116. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
4335. 1 Kiste Leinen (49 Pfd.)
S S 1090. 1 Ballen Wollwaaren (28 Pfd.)
D B 2001. 1 Kiste Manufacturwaaren (49 Pfd.)
789. 1 Ballen Leinengewebe (197 Pfd.)
L. 1 Pack Säcke [Eilgut] (11 Pfd.)
} fehlen in Mainz.

O 399. 1 Ballen Caffee (114 Pfd.) fehlt in Gau-Algesheim.
B 7. 1 Fass Oel (114½ Pfd.) fehlt in Alzey.
S 2214. 1 Ballen Galläpfel (65½ Pfd.) fehlt in Aschaffenburg.
B & H 8. 1 Bündel Säcke (35 Pfd.) fehlt in Aschaffenburg.
F 3. 1 Bündel Säcke (20 Pfd.) fehlt in Aschaffenburg.
G T 412. 1 Tonne Schinken (127 Pfd.) fehlt in Frankfurt.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Februar 1868.

30. 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1868.
1 Sack Roggenkleie (1 Ctr. 2 Pfd.) fehlt in Klopschen seit 21. Febr. 68.
2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehlen in Buchwald seit 10. Dec. 1867.

Oberschlesische Eisenbahn. März 1868.

X. 1 Pack Papier (37 Pfd.).
F A R 101. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
C B. 1 Kiste Kleider (92 Pfd.).
Gänserndorf. 2 Koffer Bücher (1 Ctr. 80 Pfd.).
W. H. Wolf, Hausmann Mosciska. 1 Pack Säcke (40 Pfd.).
S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten Wollwaaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
324. 1 Fässchen Neunaugen (20 Pfd.).
K 31. 1 Ballen Wollwaaren (15 Pfd.).
F 28. 1 Ballen Bandsachen (41 Pfd.).
Berthold Altmann. 1 Pack Säcke.
A H 433, 13, 199. 3 ½ Tonnen Bier (5 Ctr. 42 Pfd.).
F C 1052. F B 36. 2 Kisten Porcellan (2 Ctr. 77 Pfd.).
B K 165. 1 Ballen Metallwaaren (1 Ctr. 33 Pfd.).
2482. 1 Colli Seife (1 Ctr. 34 Pfd.).
P 2. 1 Colli Betten (43 Pfd.).
12984. 1 Ballen Waldsamen (87 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 31. März 1868.

L 3. 1 Ballen weisse Schaaffelle (45 Pfd.) fehlt in Rohrbach.
M 65. 1 leeres Fass fehlt in Wachenheim.
1 Bindetau fehlt in Weissenburg.

Kgl. Preussische Ostbahn. März 1868.

K. 7 Colli Maschinentheile (431 Pfd.).
1 Tonne Heringe.
K 1. 1 Colli Kleider (21 Pfd.).
v. Dasel. 1 Sack Erbsen (139 Pfd.).
H K. 1 Haase (7 Pfd.).
1 Sack Gerste (140 Pfd.).
Berthold Altmann. 1 Pack Säcke (40 Pfd.).
S. 98. 1 Pack Rindhaut (40 Pfd.).
L G 7506. 1 Kiste Cigarren (52 Pfd.).
2 Sack Erbsen (364 Pfd.).
1. 1 Pack Wäsche (14 Pfd.).
S 9738. 1 Colli Tuchwaaren (29 Pfd.).
Kallmingken. 1 Colli Kleider (90 Pfd.).
H L B. 1 Sack Getreide.
S O 682. 1 Bund Federstahl (109 Pfd.).
E S 1457/60. 1 Kiste und 3 Fass Obst (243 Pfd.).
G. 3 Sack Heede (686 Pfd.).
H K Tilsit. 1 Collo Kleider (43 Pfd.).
H 1/4. 4 Pack Säcke (215 Pfd.).
M H. 2 Bunde Bandeisen.
1 Sack Gerste (150 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. März 1868.

E H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
W B 81. 1 Kiste Eisenwaaren ab Crefeld fehlt in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
D 1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Köln.
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss fehlt in Köln.
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis fehlt in Köln.
9735. 1 Ballen Wollentuch (29 Pfd.) ab Eupen fehlt in Köln.
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.) ab Lindern fehlt in Köln.
AB 209. 1 Kiste gr. Eisenwaaren (50 Pfd.) fehlt in Köln.
571. 1 Ballot Bücher (16 Pfd.) fehlt in Köln.
F 7521. 1 Kiste Fleischwaaren (49 Pfd.) fehlt in Köln.
48 Stück Bord ab Köln fehlen in Düren.
P S 675. 1 Kiste Kurzwaaren (92 Pfd. ab Köln fehlt in Mechernich.
M & L M 11. 1 Fass Petroleum (318 Pfd.) ab Aachen fehlt in Mechernich.
1 Bütte Hausgeräth ab Mechernich fehlt in Eschweiler.
AL E 362. 1 Sack Erbsen ab Köln fehlt in Aachen.
L Cahn. 1 Sack Gerste ab Creuznach fehlt in Aachen.
W V 2. 1 Ballen Victualien (13 Pfd.) fehlt in Herbesthal.
P W. 1 leeres ½ Ohmfass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
2 Stück Bord ab Neuss fehlen in Crefeld.
G B 280. 1 Ballen rohe Seide (53 Pfd.) fehlt in Crefeld.
D 3081. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Crefeld.
ML 280. 1 Ballen Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
4 Stück Ringe ab Ruhrort fehlen in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
H H & S 205. 1 Kiste Korke (34 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Heissen.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) ab Andernach fehlt in Bingerbrück.
P K 383. 1 Pack gr. Eisenwaaren (80 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Bingerbrück.
O H 379. 3 Körbe Schaufeln (847 Pfd.) ab Barmen fehlen in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Newyork:	Von Bremen:		Von Newyork:
D. Deutschland	25. April.	21. Mai.	D. Weser	23. Mai.	18. Juni.
D. Hansa	2. Mai.	28. Mai.	D. Hermann	30. Mai.	25. Juni.
D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.	D. Union	6. Juni.	2. Juli.
D. America	16. Mai.	11. Juni.	D. Deutschland	13. Juni	9. Juli.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Baltimore:	Von Bremen:		Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.
D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.	D. Berlin	1. August	1. September.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Bremen, 1868. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Dampf-Trassmühle von

Jacob Meurin,

Eigenthümer von Tufsteingruben, in Andernach am Rhein

empfiehlt den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen fein gemahlenen

Plaidter Trass und Tufstein

zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gas-Reservoirs und andern Wasserbauten.

Plaidter Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement,

nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die rascher erhärtenden künstlichen Cemente und kostet mit Berücksichtigung des nöthigen Kalkzusatzes nur ¼ des Preises dieser.

G. Kleeberg & Cie.

Fabrik Englischer Sicherheitszünder

Torgau an der **Elbe**

empfehlen ihre Fabricate von Engl. Sicherheitszündern in diversen Sorten zu Sprengungen in der Erde und unter Wasser den Herren Bauunternehmern und Bergwerksbesitzern.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Allemania,	Mittwoch,	22. April	Morgens.	Hammonia,	Mittwoch,	13. Mai	Morgens.
Cimbria,	do.	29. April		Borussia,*	Sonnabend,	16. Mai	
Bavaria,*	Sonnabend,	2. Mai		Holsatia,	Mittwoch,	20. Mai	
Saxonia,	Mittwoch,	6. Mai		Germania,	do.	27. Mai	

Westphalia (im Bau).

☛ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**. **Fracht £ 2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten **4** Sgr., Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff“

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. ▬ Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben. ▬

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit **Garantie für Bruch**, bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu **Düsseldorf.**

Maschinen-Treibriemen

von bestem Rheinischen Leder, Näh- und Schnürriemen, Lederschnuren und Schlagriemen von Russisch fettgarem Leder, desgleichen in ganzen Häuten, Spindelschnuren, 16fach geklöppelt, Trommel-u. Selfactorleinen

fabricirt und liefert in feinster Qualität billigst

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Lieferung von 120 Stück vierrädrigen gedeckten Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, im Bahnhof in Zürich zur Einsicht bereit und werden auf Verlangen Copien davon abgegeben.

Die Angebote für diese Lieferung sind mit der Aufschrift:

„Submission die Lieferung von Güterwagen betreffend“

bis den **4. Mai l. J.** portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Zürich, den 11. April 1868.

Die Direction der Schweizerischen Nordostbahn.

C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Technisches

Hilfs- und Handbuch

zum Gebrauche für Ingenieure, Architecten, Maschinen- und Mühlenbauer, Fabricanten, technische Behörden und Freunde der Technik überhaupt.

Mit vielen Holzschnitten.

Von

Oberbaurath H. Roessler.

Gross Octav. 656 Seiten. Preis 2 Thlr. 8 Ngr.

Das Werk dient dem Architecten und Ingenieur, sowie jedem Techniker als ein vortreffliches Nachschlagebuch, und ist durch die erläuternde Behandlung des reichen Stoffes gleichzeitig ein Hand- und Lehrbuch, das grössere Werke zu ersetzen geeignet ist. Die Kritik hat sich über dasselbe bereits in der anerkennendsten Weise ausgesprochen und es als das beste technische Hilfsbuch bezeichnet.

Ingenieur-Gesuch.

Eine bedeutende Maschinen- und Waggon-Fabrik in Preussen sucht zum sofortigen Eintritt einen tüchtigen und erfahrenen ersten Ingenieur. Franco-Offerten sub **V 1590** befördert die **Annonçen-Expedition** von **Rudolf Mose**, Berlin, Friedrichstr. 60.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 18.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 1. Mai 1868. (Schluss der Nummer: 30. April Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen wird die $32{,}_{196}$ Kilometer = $4{,}_{29}$ Meilen lange Bahnstrecke Groningen-Winschoten mit den Stationen

Hoogezand, Sappemeer, Zuidbroek, Scheemda und Winschoten

am 1. Mai d. Js. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 27. April 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Am **1. Mai c.** wird die Strecke der Elberfeld-Kölner Eisenbahn von Opladen bis Mülheim a/Rhein mit den Stationen Schlebusch und Mülheim auch für den Güterverkehr eröffnet.

Der bezügliche Nachtrag zum Local-Güter-Tarif vom 2. November pr. kann auf sämmtlichen Stationen unserer Bahnen eingesehen werden, und ist daselbst zum Preise von 1 Sgr. pro Exemplar von den Güterexpeditionen käuflich zu beziehen.

Die den Güterverkehrt betreffenden Vorschriften des Betriebs-Reglements für die Preussischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen vom 3. September 1865, ferner die Tarifbestimmungen des Local-Tarifes treten mit dem gedachten Tage auch für den Verkehr der genannten Stationen in Kraft.

Elberfeld, den 24. April 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Das Niederländische Eisenbahnnetz.

Die Niederlande wurden erst durch Gesetz vom 18. August 1860 mit einem umfassenden Eisenbahnnetze bedacht, welches zum Theil auf dem von den Holländern in bewunderungswürdiger Weise dem Meere und den Strömen abgewonnenen Terrain, namentlich durch die grossartigen Bauten am Moerdijk, durch die ausserordentlichen Wasserbauten bei Dordrecht und Rotterdam und durch die theilweise über die See zu führende Bahn von Bergen op Zoom nach Middelburg und Vlissingen das Interesse nicht nur der Sachverständigen, sondern auch der Laien in Anspruch nimmt.

Während bis dahin nur die Linie Rotterdam resp. Amsterdam-Emmerich der Niederländischen Rheineisenbahn-Gesellschaft[1] und die anschliessende Bahn Amsterdam-Haag-Rotterdam der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft vorhanden waren, und nur die erstere den Deutsch-Niederländischen Waaren-Austausch vermittelte, breitet sich jetzt ein im August d. J. (durch die dann in Aussicht stehende Strecke Leeuwarden-Heerenveen) zu einem zusammenhängenden Ganzen sich gestaltendes Netz über das ganze Königreich aus. Dasselbe erstreckt sich dann von den nördlichsten Puncten Hollands, von dem befestigten eisfreien Hafen Harlingen über Leeuwarden nach Groningen (seit dem 1. Mai d. J. bis Winschoten) und im August d. J. bereits bis zur Preussischen Grenze bei Neuschanz gegen Ihrhoven[2], sowie von dem Helder, dem befestigten Puncte an der Spitze Nordhollands vielfach gegliedert, bis zur südlichen Grenze Hollands gegen Belgien und zu

[1] Dieselbe wurde streckenweise (Amsterdam-Utrecht) Ende December 1843, vollständig bis Emmerich 15. Februar 1856 eröffnet.

[2] Dort wird die im Bau begriffene Linie Oldenburg-Leer neben der Linie Rheine-Emden Anschluss finden.

dessen südlichstem Puncte Mastricht in einer Weise, dass bereits weitere Eisenbahn-Anschlüsse an das Deutsche Eisenbahnnetz (ausser bei Emmerich) bei Salzbergen und Venlo hergestellt, und ebenfalls ein dreifacher Anschluss an das Belgische Eisenbahnnetz bei Eindhoven (gegen Hasselt), Tilburg (gegen Turnhout) und bei Roosendaal (gegen Antwerpen) geschaffen worden ist.

Am 1. Januar 1868 bestand das Niederländische Eisenbahnnetz, welches aus in Privatbetrieb befindlichen Staatsbahnen und aus Privat- resp. Actiengesellschaften gehörenden Eisenbahnen zusammengesetzt ist, aus folgenden Linien:

1. Linien in Verwaltung der Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen.[3]

Hierher gehören:

A. Staats-Eisenbahnen und zwar:

a) Linie Arnheim-Leeuwarden mit den Sectionen:
1) von Arnheim bis Zütphen, $29,_3$ Kilom., im Betriebe seit 2. Februar 1865,
2) von Zütphen bis Deventer, $16,_3$ Kilometer, im Betriebe seit 5. August 1865,
von Deventer bis Zwolle, $29,_5$ Kilom., im Betriebe seit 1. October 1866,
von Zwolle bis Meppel, $27,_5$ Kilom., im Betriebe seit 1. October 1867.
3) von Meppel bis Heerenveen, $37,_4$ Kilom., im Betriebe seit 15. Januar 1868,
von Heerenveen bis zur Harlingen-Groningen Bahn bei Leeuwarden, $27,_6$ Kilom., im Bau (im August 1868 zu eröffnen).

b) Linie von Harlingen zur früher Hannoverschen jetzt Preussischen Grenze mit den Sectionen:
1) von Harlingen bis Leeuwarden, $26,_3$ Kil. } 80. im Betrieb seit 27. Oct. 1863.
2) „ Leeuwarden bis Groningen, $54,_1$ „ } im Betrieb seit 1. Juni 1866.
3) „ Groningen bis Winschoten, $34,_3$ „ und
von Winschoten bis zur Hannov. Grenze (Nieuwe Schans), mit $12,_5$ Kilom., im Bau, deren Eröffnung in 1868 erfolgen soll.[4]

c) Linie von Meppel nach Groningen:
von dem Vereinigungspuncte mit der Linie Meppel-Heerenveen bis zur Station Assen, $48,_2$ Kilom. (Bau noch nicht begonnen),
von Assen bis zur Groningen-Winschotener Bahnlinie, 27 Kilom. (Bau noch nicht begonnen).

d) Linie Zütphen-Preussische Grenze:
von Zütphen bis Hengelo, $45,_1$ Kilom, im Betriebe seit 1. November 1865,
von Hengelo nach Enschedé, $8,_0$ Kilom., im Betriebe seit 1. Juli 1866,
von Enschedé bis Preuss. Grenze (bei Gronau), $6,_4$ Kilom., am 1. Januar 1868 eröffnet.

e) Linie Mastricht-Breda mit den Sectionen:
1) von Mastricht bis Venlo, $69,_6$ Kilom., im Betriebe seit 21. November 1865,
2) von Venlo bis Helmond, $38,_7$ Kilom., im Betriebe seit 1. October 1866,
3) von Helmond bis Eindhoven, $13,_2$ Kilom., im Betriebe seit 1. October 1866,
von Eindhoven bis Boxtel, $19,_8$ Kilom., im Betriebe seit 1. Juli 1866,
von Boxtel bis Tilburg, $17,_0$ Kilom., im Betriebe seit 1. Mai 1865.
4) von Tilburg bis Breda, $21,_5$ Kilom., im Betriebe seit 5. October 1863.

f) Linie Roosendaal-Vlissingen mit den Sectionen:
1) von Roosendaal bis Bergen-op-Zoom, $12,_9$ Kilom., im Betriebe seit 24. December 1863,
von Bergen-op-Zoom bis Woensdrecht, $5,_4$ Kil. } im Juli 1868 zu eröffnen, im Baubegriffen,
2) von Woensdrecht bis Goes, $31,_6$ „ }
3) „ Goes bis Vlissingen, $24,_4$ „ }

g) Linie Utrecht-Boxtel mit den Sectionen:
1) von Utrecht bis Kuilenburg $15,_2$ Kilom.,
2) „ Kuilenburg bis Bommel $16,_6$ Kilom.,
3) „ Bommel bis Vught $19,_3$ Kilom.,
„ Vught bis Boxtel, $8,_3$ Kilom., am 1. Januar 1866 eröffnet.

h) Linie Rotterdam-Breda und Moerdijk mit den Sectionen:
1) Rotterdam-Willemsdorp mit $27,_7$ Kilom., im Bau,
2) Willemsdorp-Zwaluwe, $4,_1$ Kilom., mit der Brücke bei Moerdijk. Die Pläne dieses grossartigen Werks sind vollendet und ist dasselbe auch bereits im Februar d. J. in Submission gegeben.
3) Moerdijk-Zwaluwe-Breda, $17,_9$ Kilom., im Betriebe seit 1. Juli 1866. (In Breda findet Anschluss an die Grand Central Belge statt.)[5]

Wir bemerken hierzu, dass die Strecke Rotterdam-Zwaluwe und die im Betrieb befindliche Strecke Moerdijk-Zwaluwe, $3,_6$ Kilom., eine Zweigbahn der Hauptlinie Rotterdam-Zwaluwe-Breda bilden wird.

Ausserdem stehen noch im Betriebe derselben Gesellschaft:

B. Linie Almelo-Salzbergen[6], eröffnet am 2. October 1865 in einer Länge von $7,_5$ Meilen = 54 Kilom., ist von der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft auf 99 Jahre gepachtet.

C. Linie Eindhoven-Hasselt, 116 Kilom., der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt, eröffnet am 20. Juli 1866, und der Gesellschaft für den Betrieb der Holländischen Staatsbahnen in Pacht gegeben.

Dagegen hat die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft den Betrieb ihrer Linie von Venlo bis zur Preussischen Grenze (zwei Geleise) $2,_8$ Kil. anderen Eisenbahn-Gesellschaften übergeben. Den Betrieb auf dem südlichen Geleise hat nämlich die Bergisch-Märkische Eisenbahn am 29. October 1866, den auf dem nördlichen Geleise die Rheinische Eisenbahn am 1. Januar 1868 übernommen.

Hinsichtlich ihrer im Bau begriffenen Strecken, welche sämmtlich durch das Gesetz vom 18. August 1860 genehmigt wurden und für 2 Geleise, was Terrain und Brücken anlangt, hergestellt werden, theilt uns die Direction der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen, welcher wir in Verein mit dem Niederländischen Ministerium die vorstehenden Notizen verdanken, noch folgende speciellere Daten mit:

1) Linie a Sect. 3, Heerenveen-Leeuwarden. Diese $27,_6$ Kilometer lange, im August 1868 zu eröffnende Linie bildet die einzige Verbindung der Provinz Friesland nach dem Süden. Es steht zu erwarten, dass diese Bahn einen nicht unbedeutenden Theil der Vieh- und Buttertransporte nach England über Zwolle, Utrecht und Rotterdam vermitteln wird.

Vieh-, Butter- und Torftransporte werden auch im Localverkehr nicht unbedeutend sein.

Stationen: Heerenveen, Akkrum, Rauwerd, Wijtgaard, Leeuwarden.

2) Linie b Sect. 3, Groningen-Preussische Grenze, $46,_8$ Kilometer lang, im Mai 1868 bis Winschoten, im August 1868 bis zur Preuss. Grenze zu eröffnen, wird eine Verbindung der Provinzen Friesland und Groningen mit Ostfriesland herstellen. Der Durchgangsverkehr wird erst Bedeutung bekommen, wenn die projectirte Verbindung mit der Hannoverschen Westbahn bei Ihrhove und von da mit den Oldenburgischen Bahnen hergestellt sein wird.

Vieh-, Butter- und Torftransporte werden im Localverkehr nicht unbedeutend sein.

Stationen: Groningen, Hoogezand, Zuidbroek, Winschoten, Nieuwe Schans.

3) Die Linie c, Meppel-Groningen, $75,_2$ Kilom. lang, im April 1870 zu eröffnen, wird eine Verbindung der Provinzen Groningen und Drenthe mit dem Süden und eine directe Verbindung der Festungen Groningen und Zütphen herstellen.

Vieh-, Butter- und Torftransporte im Localverkehr.

Stationen: Meppel, Assen, Groningen.

4) Linie f, Bergen o/Z.-Vlissingen, $61,_4$ Kilom. lang, im Juli 1868 bis Goes, im Juli 1870 bis Vlissingen zu eröffnen, verbindet die Provinz Zeeland und den Vlissinger Hafen, welcher im Winter eisfrei und bei jedem Wasserstande und Sturme für die grössten Schiffe zugänglich ist, mit Nord-Brabant. Vermittelung des Holländischen, Mittel- und Norddeutschen Verkehrs auf dem kürzesten Wege mit England (London).

Der Localverkehr wird unbedeutend sein.

Stationen: Bergen op Zoom, Woensdrecht, Krabbendijk, Kruiningen, Kapelle, Goes, Arnemuiden, Middelburg, Vlissingen.

5) Linie g, Utrecht-Vught, $51,_1$ Kilom. lang, im August 1868 bis Waardenburg, im Mai 1869 bis Bommel, im Juli 1870 bis Vught zu eröffnen, stellt die kürzeste Verbindung von Amsterdam und den nördlichen Provinzen von Holland mit Belgien, Luxemburg, Süd- und Mitteldeutschland her.

Der Localverkehr kann bei ungünstiger Schifffahrt auf dem Rhein, der Lek, Waal und Maas sehr erheblich werden.

Stationen: Utrecht, Houten, Schalkuijk, Kuilenburg, Geldermalsen, Waardenburg, Bommel, Hedel, 'sHertogenbosch, Vught.

6) Linie h, Rotterdam-Zwaluwe. Diese $31,_9$ Kilom. lange Linie, deren voraussichtliche Eröffnung noch nicht bestimmt ist, wird die einzige Verbindung von Rotterdam nach dem Süden, nach Nord-Brabant, Belgien, Frankreich, Luxemburg und Süddeutschland bilden und den kürzesten Weg nach Düsseldorf und Köln herstellen.

Die bedeutende Schiffswerfte zwischen Rotterdam und Dordrecht sowie der lebhafte Handel zwischen diesen beiden Orten sichern einen guten Localverkehr.

Stationen: Rotterdam, Dordrecht, Willemsdorp, Zwaluwe.

---

[3] Durch Gesetz vom 3. Juli 1863 sind die Staatsbahnlinien dieser Gesellschaft zum Betrieb übergeben.

[4] Groningen-Winschoten wird am 1. Mai d. J. eröffnet. Siehe Bekanntmachung Seite 215.

[5] In Moerdijk dagegen findet kein unmittelbarer Anschluss der Linien des Grand Central und der Niederl. Staatsb., deren Bahnhöfe dort neben einander liegen, statt.

[6] Vgl. die Beschreibung dieser Bahn im Jahrg. 1864 No. 22 S. 246 und im Jahrg. 1865 No. 2 S. 14 dieser Zeitung.

Den Bau der unter 1—3 erwähnten Linien leitet der Ober-Ingenieur Waldorp, unter welchem 3 Bauabtheilungen stehen, und zwar für Linie 1 in Zwolle, für Linie 2 und 3 in Groningen.

Den Bau der unter 4—6 erwähnten Linien leitet Ober-Ingenieur Kool und stehen unter demselben 3 Bauabtheilungen: 1) Bauabtheilung in Bergen o/Z. (für die Linie 4) mit den Bausectionen: No. 1 Bergen o/Z-Woensdrecht; No. 2 Woensdrecht-Goes; No. 3 Goes-Vlissingen. 2) Bauabtheilung Utrecht (für die Linie 5); Bausectionen: No. 1 Utrecht-Kuilenburg; No. 2 Kuilenburg-Bommel; No. 3 Bommel-Vught. 3) Bauabtheilung in Rotterdam (für die Linie unter 6); Bausectionen: No. 1 Rotterdam-Willemsdorp; No. 2 Willemsdorp-Zwaluwe.

Privateisenbahnen.

2) Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft.
a) Amsterdam-Zevenaar-Emmerich, $126_{,68}$ Kilom. = $16_{,60}$ Meilen, wovon die Strecke von der Grenze bis Emmerich $1_{,54}$ M. von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gepachtet ist.
b) Utrecht-Rotterdam 53 Kilom. = $7_{,04}$ Ml.
c) Breukelen-Harmelen $7_{,601}$ „ = $1_{,01}$ „ } im Bau.[7]
d) Gouda-s'Gravenhage $28_{,48}$ „ = $3_{,77}$ „ }

3) Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
a) Amsterdam-Rotterdam-Uitgeest . . . $102_{,5}$ Kilom.
b) Uitgeest-Nieuwediep (vom Staat gepachtet) $57_{,8}$ „
c) im Bau: Uitgeest-Zaandam (desgl.) . . . 29 „

4) Niederländische Centralbahn: Utrecht-Zwolle-Kampen $100_{,5}$ Kilometer.

Ausserdem stehen folgende Bahnstrecken auf Niederländischem Territorium im Betrieb ausländischer (nicht-Niederländischer) Verwaltungen:

5) der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn-Gesellschaft gehörige, im Betriebe der Grand Central Belge stehende Linien:
a) Moerdijk-Niederländisch-Belgische Grenze bei Esschen 31 Kil.
b) Zweigbahn Roozendaal-Breda 22 Kilom.

6) der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen: die Strecke von der Preussischen Grenze durch Limburg bis zur Belgischen Grenze $40_{,8}$ Kilom. = $5_{,4}$ Meilen.

7) der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Lüttich: von Mastricht bis zur Belgischen Grenze $10_{,9}$ Kilom.

8) Im Betrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln:
a) Nymwegen bis zur Preussischen Grenze gegen Cleve $13_{,9}$ Kilom. = $2_{,53}$ Meilen.
b) Zevenaar zur Preussischen Grenze gegen Cleve $8_{,13}$ Kilom. = $1_{,08}$ Meile.

9) Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld: die Strecke Kaldenkirchen-Venlo $0_{,48}$ Ml.

[7] Weitere Notizen über die im Bau begriffenen erwähnten Linien sind uns noch nicht zugegangen. Die Redaction.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 29. April. Die Voraussetzung einer festeren Haltung des Eisenbahn-Actien-Marktes hat sich bestätigt; leider bin ich aber nicht in der Lage, zugleich eine gesteigerte Lebhaftigkeit melden zu können. Das Geschäft lahmt noch wie vorher und entwickelt noch immer nicht die ihm früher eigenthümlich gewesene Spannkraft. Die Speculation versuchte Halberstädter Lit. B zu poussiren, aber die Hausse-Entwickelung derselben scheiterte an dem durch die erhöhten Course hervorgerufenen Angebot, welches aufzunehmen die Neigung fehlte. Schwere Actien sind vernachlässigt, ich kann höchstens zu Gunsten der Rheinischen und Mainz-Ludwigshafener eine Ausnahme constatiren. Für letztere wirkte die auf 8½ Procent festgesetzte Dividende und die von der General-Versammlung zugelassene Umwandlung der Actien, welche auf Gulden-Währung lauten, in „Thaler-Stücke". Der betreffende Beschluss ist anerkennenswerth, denn er ging offenbar aus dem Anerkenntniss hervor, dass die Thaler-Währung mehr und mehr die herrschende wird und sich der Anspruch auf einen grossen Markt mit der Ausfertigung der Actien „auf Gulden" nicht mehr verträgt. Für das Norddeutsche Publicum liegt in der „Gulden-Rechnung" eine gewisse Unbequemlichkeit, welche solcher den Character des „fremdländischen" aufdrückt. Für Rheinische erwartet man 7½ Proc. Dividende; die Actie würde sich längst eines besseren Coursstandes erfreuen, wenn von den mehr als 27 Millionen nicht Vieles in leichten Händen läge. Ausser diesen beiden Devisen habe ich kaum eine als besonders lebhaft hervorzuheben.

Eine Ausnahme machen selbstverständlich Oesterreichische Staats- und Südbahn-Actien, welche fortdauernd der Speculation dienstbar sind und in diesem Augenblicke an der Berliner Börse eine erste Stelle einnehmen. Ich habe bereits bemerkt, dass man der Südbahn-Gesellschaft den Vorwurf ungeregelter Finanz-Verhältnisse macht, sie hat durch die Emission von „Bons" eine grosse schwebende Schuld contrahirt, welche sie sehr hoch verzinsen muss. Dieser Vorwurf war der Ursprung eines Misstrauens, aus welchem eine Reihe anderer, den Credit der Gesellschaft beeinträchtigender Anklagen hervorgingen. Man behauptete, die Dividenden würden theilweise durch Belastung des Bau-Contos aufgebracht u. s. w. Herr v. Rothschild, der Patron der Gesellschaft, versucht zwar alljährlich in der General-Versammlung eine Rechtfertigung, aber umsonst; die Dividende wurde mit 33 Francen, also mit 6⅗ Proc. normirt und die Actie steht 99 Thaler pro Stück, oder ca. 74 Procent, ein Cours, welcher gegenüber dem Ertrage gewiss nicht gerechtfertigt ist. — Dagegen erfreuen sich Staatsbahn-Actien der besonderen Zuneigung der Speculanten, ungeachtet die Uebernahme der Concession für den Bau der Böhmischen Nordwestbahn für das Unternehmen hochwichtig ist. Kommt dieselbe in fremde Hände, dann müssen die Böhmischen Linien der Staatsbahn schwer leiden. Die Dividende dieser Bahn ist noch nicht festgestellt, nach der Mittheilung eines Französischen Blattes würde die Gesellschaft bis 55 Franken (11 Procent) geben können, aber nur 45 Fr. (9 Proc.) vertheilen und den Rest zur Legung eines Doppelgeleises reserviren. Die ausserordentliche Exportfähigkeit Ungarns kam dem Unternehmen in hohem Grade zu Statten, natürlich in Verbindung mit der Missernte im ganzen westlichen Europa, welche dem Ueberflusse Ungarns Abzug gewährte.

Der Einfluss der Getreide-Transporte auf die Einnahmen tritt auch in den bereits vorliegenden Jahresberichten der Berlin-Anhaltischen und Mainz-Ludwigshafener Bahn, besonders in letzterem zu Tage. Es scheint mir aber nicht fraglich, dass die Wiederkehr normaler Preis-Verhältnisse der Lebensmittel auf den allgemeinen Verkehr sehr günstig wirken und dessen Entwickelung dann einen mindestens theilweisen Ersatz für den Ausfall an Getreide-Transporten bieten wird. Bis diesen Augenblick sind die Nachrichten über den Stand der Feldfrüchte von allen Seiten sehr befriedigend, aber es ist noch zu früh, ein bestimmtes Urtheil zu fällen und doch wird, darüber besteht kein Zweifel, der Ernte-Ertrag von bedeutendem Einfluss auf die Verkehrs-Verhältnisse der Eisenbahnen sein.

In den nächsten Tagen stehen hier Zeichnungen auf die „Berliner Nordbahn" (Berlin-Neustrelitz) bevor; ob dieselben Erfolg haben werden, steht dahin, ungeachtet die Bahn, besonders wenn das veranschlagte Anlage-Capital nicht überschritten wird, vollen Anspruch auf Rentabilität hat. Auf welche Weise die Gesellschaft der jetzt concessionirten Halle-Sorau-Gubener Bahn das Anlage-Capital aufzubringen gedenkt, weiss ich nicht, vorläufig sind mir keine Schritte bekannt, welche zu diesem Zweck geschehen sind.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Oesterreich. Beschluss des Abgeordnetenhauses über die Petitionen um Regelung und Ermässigung der Eisenbahntarife. Der volkswirthschaftliche Ausschuss (Referent Abg. Skene) sprach in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April d. J. die Ansicht aus, „es sei von ernster Dringlichkeit, das Verkehrswesen durch Eisenbahnen nach folgenden Grundsätzen gesetzlich zu regeln, und zwar: 1) durch Herabminderung und möglichste Gleichmässigkeit der Tarife; 2) durch Regelung der Nebengebühren und der Lieferzeit der Waaren; 3) durch Einführung einer allgemein gültigen Classificirung der Waaren. Gestützt auf diese Grundsätze empfahl er dem Abgeordnetenhause folgenden Antrag zur Annahme: Es seien die Petitionen um Regelung der Eisenbahntarife der Regierung zur Würdigung abzutreten und dieselbe aufzufordern, dem Reichsrathe noch in dieser Session einen Gesetzentwurf zur thunlichsten Herabsetzung und möglichsten gleichartigen Regelung der Eisenbahntarife vorzulegen."

Der Herr Handelsminister von Plener erklärte über den Antrag Folgendes: Bei dem vorliegenden Antrage handle es sich wesentlich um drei Puncte, deren erster das unläugbare Bedürfniss des Verkehres und der Industrie nach niedrigen Eisenbahntarifsätzen sei, der zweite aber die Nothwendigkeit ausspricht, dass zur Abhilfe dieses Bedürfnisses etwas geschehen müsse. Der dritte Theil des Berichtes erklärt, dass zur Erreichung dieses Zweckes die Regierung gemeinschaftlich mit der Legislation vorzugehen habe und der Weg der Gesetzgebung zu betreten sei. Die Begründung der beiden ersten Puncte sei in dem Ausschussberichte in überzeugender Weise geliefert. Bezüglich des dritten Punctes bemerkte der Herr Minister, dass die Bestimmungen über Tarifsätze, insbesondere über Maximaltarife, in den Concessions- und Privilegiumsurkunden aufgenommen sind. Sie seien eigentliche Gesetze und es erscheine als Pflicht der Gesetzgebung, in dem Falle, als die Bahngesellschaften im Verhandlungswege von

ihrem ursprünglichen Rechte der hohen Tarifsätze abgehen, statt unbrauchbarer, gemeinschaftlicher, zeitgemässe und heilsame Bestimmungen Platz greifen zu lassen.

In den älteren Concessionsurkunden, insbesondere der Hauptbahnen ist für Artikel, welche die Bedingungen der Industrie betreffen, wenig oder gar nicht vorgesorgt. Da die Zeitverhältnisse sich aber so entschieden geändert haben und die Industrie einen so raschen Aufschwung genommen habe, so sei es billig und gerecht, dass dasjenige, was durch Verhandlung mit den Bahnen nicht erzielt werden kann, im Wege der Gesetzgebungsreform stattfinden müsse.

Der Ausschussantrag sei so allgemein gehalten, dass er in keiner Weise präjudicire. Auch sei von dem Gesetzentwurfe, der gewünscht wird, keineswegs gesagt, ob er schon directe Tarifsätze für alle oder nur einzelne Bahnen bringen oder sich blos auf Vorzeichnung eines vermittelnden Weges beschränken soll, auf welchem mit Berücksichtigung aller Interessen das Ziel auch sicher und gewiss erreicht würde. Mit dieser Auffassung erklärt der Herr Minister vom Standpuncte der Regierung, dass sie damit einverstanden ist und er empfiehlt daher auch den Antrag der Annahme des Hauses, welcher auch einstimmig erfolgte.

* Hannoversche Staatseisenbahn. Der „Staats-Anz." enthält einen Allerh. Erlass vom 17. April 1868, betr. die Uebertragung des Baues der Eisenbahn von Herzberg nach Osterode an die Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover, sowie die Anwendung des Expropriationsrechts auf die zur Ausführung der gedachten Bahn erforderlichen Grundstücke und des Rechts zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke.

Projecte.

Sächsische Eisenbahn-Projecte. (Landtagsverhandlungen.) Der Bericht der Finanzdeputation über das Königliche Eisenbahndecret (vgl. No. 14, S. 160 fg.), über welchen Berathungen der zweiten Kammer in ihrer Sitzung vom 24. April stattfand, hebt in der Einleitung hervor, dass, nachdem sich jetzt die Verhältnisse des Sächsischen Staates gegen die letzte Vergangenheit zum Bessern gekehrt, man die Weiterentwickelung des Sächsischen Eisenbahnwesens in wirksamer Weise fördern müsse „Deutschland," heisst es, „ist oft Europas Herz genannt worden, Sachsen aber ist dessen Mitte, und es bedingt diese günstige Lage die Nothwendigkeit, durch dasselbe die meisten Schlagadern des grossen Verkehrs zu führen. Diese Lage auszunutzen durch Eisenbahnanschlüsse nach thunlichst vielen Seiten hin, das ist ein einfaches Gebot der Klugheit, um so mehr, als der grössere Theil der Bevölkerung des Landes hauptsächlich zu dem Zwecke arbeitet, um durch die Schöpfungen seines Kunstfleisses die Bedürfnisse des nähern und fernern Auslandes zu befriedigen und dafür seinerseits von diesem die erforderlichen Rohproducte und Nahrungstoffe zu empfangen. Vor allem aber bedarf ein so gewerbefleissiges Land, um seine Bevölkerung gut zu nähren und ihm die Concurrenz mit dem Auslande zu ermöglichen, der besten innern Verkehrsmittel, d. h. thunlichst vieler Schienenverbindungen seiner hauptsächlichsten Industriesitze mit seinen bedeutensten Verkehrsorten, seien dies nun die Gewinnungsorte vielbegehrter Rohproducte oder die grössern Handelsplätze."

Nächstdem wirft der Bericht einen Blick auf die Sächsische Staatsschuld, welche sich gegenwärtig, abzüglich 6 Millionen nichtemittirter 5proc. Papiere, auf 87 794 250 Thlr. belaufe, wovon etwas über 26 Millionen nicht zum Zwecke der Erbauung von Staatseisenbahnbauten aufgenommen worden sind. Davon waren bis Ende 1867 zusammen 10 532 475 Thlr. bereits im Wege der geordneten Tilgung abgestossen und es bleibt mithin nur eine effective Schuldenlast von 77 261 775 Thlr. übrig. Mit jedem Jahre verstärken sich aber die Tilgungsraten, sodass z. B. 1877 die erwähnten 87 794 250 Thlr. auf den Betrag von 65 723 675 Thlr. herabgesetzt sein werden.

Der Bericht behandelt hierauf die Frage: ob Staats-, ob Privatbahn. Es empfehle sich der Staatsbau zunächst insofern, als sich der Staat bei seinen Eisenbahn-Unternehmungen nicht lediglich durch die Rücksicht auf Rentabilität einzelner Bahnen leiten zu lassen brauche. Denn durch Eisenbahnen würden überall die Steuerkräfte sowie die Nutzungen des Staatsvermögens wesentlich gehoben. Baue also der Staat Eisenbahnen auf weniger rentablen Linien, so könne er sich jedenfalls den durch diese ihm zufliessenden indirecten Gewinn in Rechnung stellen. Der Sächsische Staat könne solches aber umsoeher, als er bereits im Besitz eines vollständig zusammenhängenden grossen, der Gestalt des Landes entsprechenden und in seinen Haupt-Linien unbedingt feststehenden Staatseisenbahncomplexes sei, welchem neue voraussichtlich gute Eisenbahnanlagen nur neue Zufuhr bringen könnten. Es werden sodann mehrere Einwände, welche man gegen den Bau auf Staatskosten erhebt, widerlegt; z. B. die Aeusserung: es sei der Kriegszeiten halber besser, der Staat baue keine Eisenbahnen. Hierüber äussert der Bericht: „Ausnahmezustände der Art können nicht in regelmässige Rechnung gezogen werden. Der grosse Verein Deutscher Volksstämme, dem wir jetzt angehören, wird hoffentlich die Wiederkehr von Zuständen, wie diejenigen von 1866 waren, für die Zukunft verhindern. Andere Arten der Kriegführung übrigens, wie diejenige, welche wir 1866 erlebt, können leicht auch für Privatbahnen ähnliche Ergebnisse liefern, wie sie der letzte Krieg lediglich für Staatsbahnen geliefert hat, und die ja für letztere doch auch nur kurze Zeit hindurch wirklich nachtheilig gewesen sind."

Uebergehend zum speciellen Theile werden zunächst folgende Bauten auf Staatskosten in erste Linie gestellt:*

1) Leipzig-Chemnitz postulirt mit . . . . . . 7 000000 Thlr.
2) Radeberg-Kamenz mit . . . . 2 500000 „
3) Grossschönau-Warnsdorf mit . . . . 150000 „
4) Warnsdorf-Löbau mit . . . . 1 850000 „
5) Aue-Jägersgrün mit . . . . 2 500000 „

Die hierfür erforderlichen 14 Mill. Thlr. sollen durch eine Anleihe in dieser Höhe aufgebracht werden, deren Bewilligung die Deputation empfiehlt.

Sodann proponirt die Deputation folgende Staatsbahnen festzustellen augenblicklich aber noch nicht in Angriff zu nehmen: 6) Neugersdorf-Sohland (Südlausitzer Bahn); 7) Chemnitz-Aue; 8) Plauen-Oelsnitz; 9) Freiberg-Nossen und 10) Flöha-Olbernhau.

Der Privatindustrie sollen überlassen bleiben 11) die Muldenbahn; 12) Klingenberg-Dux; 13) Hainichen-Rosswein; 14) Mügeln-Oschatz; 15) Bautzen-Schandau; 16) Bautzen-Hansdorf; 17) Löbau-Landesgrenze; 18) Neugersdorf-Rumburg.

Ueber nachstehende Bahnen soll die Regierung dem nächsten Landtage Mittheilung machen: 19) Mehltheuer-Triptis; 20) Zittau-Liegnitz; 21) Zittau-Görlitz; 22) Correctionsbau der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn bei Altenburg; 23) Nutzbarmachung der Leipziger Verbindungsbahn für den Personenverkehr.

Endlich sollen mehrere Petitionen der Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen werden, die sich auf folgende Bahnen erstrecken: 24) Bautzen-Spremberg; 25) Dresden-Betschau; 26) Klingenberg-Nossen; 27) Zschieren-Dux; 28) Dresden-Dippoldiswalde-Schmiedeberg und 29) Flöha-Pockau-Marienberg.

Bei der Berathung der zweiten Kammer in ihrer Sitzung vom 24. April über das Kgl. Decret, das Eisenbahnwesen betreffend, wurde

zu 1 die Linie Chemnitz-Leipzig betreffend, der Deputationsantrag (Linie: Wittgensdorf-Burgstädt-Lunzenau mit Anschluss bei Borna und Kieritzsch, sowie Zweigbahnen nach Limbach und Rochlitz) gegen 4 Stimmen angenommen;

desgleichen einstimmig der Antrag des Abgeordneten v. Schönberg eine Zweigbahn nach Penig zu bauen,

sowie ein Antrag des Abg. Seydel, dass, wenn innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren die Erbauung der Muldenbahn von Glauchau nach Wittenberg durch eine Privatgesellschaft nicht ausgeführt worden sei, die Staatsregierung ermächtigtigt sein solle, den Weiterbau der Zweigbahn von Rochlitz aus über Colditz nach Grosssermuth auf Staatskosten auszuführen.

Zu 2 des Deputationsantrags beschloss die 2. Kammer unterm 25. April d. J., an die Königliche Staatsregierung den Antrag zu richten, dass sie von Radeberg nach Kamenz, für den Fall, dass jenseit der Preussischen Landesgrenze von anderer Seite ein Eisenbahnanschluss hergestellt würde, von Kamenz ab weiter bis zur Preussischen Grenze für Staatsrechnung eine zweigleisige Eisenbahn erbaue.

Zu 3 u. 4 (in Betreff der Südlausitzer Eisenbahnen) schlägt die Deputation vor, dass die Regierung a) von Grossschönau nach Warnsdorf sofort eine eingleisige Bahn baue; b) dass sie nach Beendigung dieser sowie der vorerwähnten Kamenzer Bahn, von Warnsdorf bis Neugersdorf eingleisig, von dort bis Kunnersdorf (Löbau) zweigleisig baue; c) dass sie nach Vollendung der oben bereits beschlossenen sowie der vorhin sub a und b erwähnten Bahnen von Neugersdorf noch weiter nach Sohland baue.

Finanzminister v. Friesen erklärte: Die Regierung sei mit der Deputation einverstanden, den Bau der Südlausitzer Bahn vorläufig nur bis Sohland auszudehnen und die Frage des Anschlusses an die Sächsisch-Böhmische oder Sächsisch-Schlesische Staatsbahn künftigen Zeiten vorzubehalten. Von Sohland aus ständen alle Richtungen frei. Dahingegen wünsche die Regierung, dass man die unter a und b erwähnten Bahnen nicht wieder in zwei Gruppen theile, (da es die Verhandlungen sowohl mit der Kaiserl. Oesterr. Regierung, wie mit der Böhmischen Nordbahngesellschaft sehr erschweren würde, wenn die Kammer beschliesse, dass die Fortsetzung der Bahn von Warnsdorf erst in so und so vielen Jahren gebaut werden dürfe) und dass man die ganze Strecke Warnsdorf-Kunnersdorf eingleisig baue.

Bei der Abstimmung trat die Kammer dem Antrage des Abg. Jordan wegen Fortsetzung der Erörterungen, wie die Städte Sebnitz und resp. Schandau in das Südlausitzer Bahnnetz hereinzuziehen seien, mit allen gegen vier Stimmen bei und genehmigte die Priorität für die Bahnen: Chemnitz-Leipzig, Radeberg-Camenz, Grossschönau-Warnsdorf und Warnsdorf-Kunnersdorf (Löbau), letzteres dem Wunsche des Staatsministers entsprechend, und richtet (zu Nr. 6) an die Königl. Staatsregierung den Antrag, dass sie die Strecke Neugersdorf-Sohland der Südlausitzer Eisenbahn nach Vollendung der Bahnen

* Die Staats-Regierung hatte die Linie Leipzig-Chemnitz als Privatbahn ins Auge genommen, die Südlausitzer Bahn weniger weit geführt und noch weitere Linien als Staatsbauten benannt, jedoch die eventuelle Zustimmung zu den Anträgen der Finanz-Deputation gegeben.

Grossschönau-Warnsdorf und Warnsdorf-Cunnersdorf für Staatsrechnung erbaue.

Der Antrag, dass auf Staatskosten eine eingleisige Bahn von Chemnitz über Aue nach Jägersgrün, und zwar sofort nach Beendigung der Linie Chemnitz-Leipzig, gebaut, desgleichen dass a) auf Staatskosten Erörterungen über den Bau von Schwarzenberg aus bis an die Landesgrenze bei Johann Georgenstadt und b) bis Annaberg anzustellen sei, wurde genehmigt.

Keiner der beschlossenen Linien wurde aber die Priorität zugesprochen. Aue-Jägersgrün soll nach Beendigung der Strecke Chemnitz-Leipzig, Chemnitz-Aue nach Beendigung der Bahnen unter a u. b gebaut werden.

In Bezug auf die Bahn Plauen-Oelsnitz ward nach kurzer Debatte an die Staatsregierung der Antrag gerichtet, dass sie nach Beendigung der unter 1 und 2 benannten Eisenbahnen eine solche von Plauen nach Oelsnitz auf Staatskosten herstellen, zu dem Ende aber die nöthigen technischen Erörterungen anstellen lasse und dem künftigen Landtage wegen Feststellung der Baulinie Vorlage mache, jedenfalls aber bis zu einem diesfalls gefassten Beschlusse Absehen davon nehme, dass auf der Strecke Herlasgrün-Oelsnitz ein zweites Schienengleis gelegt werde.

Indem wir uns vorbehalten, die Beschlüsse hinsichtlich der in Abschnitt IV genannten Bahnen in nächster Nummer mitzutheilen, bemerken wir, dass für die beschlossenen acht Staats-Eisenbahnen eine Anleihe von 20 Millionen Thalern bewilligt und erklärt wurde, dass mehr als $2\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. jährlich für den Eisenbahnbau zu verwenden sei.

* **Werrabahn.** Die am 27. April in Meiningen abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Werrabahngesellschaft, in welcher 172 Actionäre mit 31064 Actien und 688 Stimmen erschienen waren, wurde von dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths, Staatsrath Dr. Wagner, mit einigen einleitenden Worten über den Zweck der Versammlung eröffnet. Hierauf erhielt Geh. Staatsrath Thon aus Eisenach das Wort, welcher Namens des Verwaltungsraths einen umfassenden Vortrag über den Gegenstand der heutigen Verhandlungen, die Förderung des Anschlusses der projectirten Eisenbahn von Schweinfurt nach Meiningen an die Werrabahn, erstattete. Aus diesem Vortrage theilen wir seinem wesentlichen Inhalte nach Folgendes mit.

Der Herzogl. Sachsen-Meining. Regierungscommissar für die Werrabahn theilte unterm 27./28. März dem Verwaltungsrathe einen unterm 21. dess. Monats zwischen der K. Bayerischen und der H. S. Meiningenschen Regierung über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Schweinfurt über Oerlenbach und Neustadt a./S. nach Meiningen abgeschlossenen Staatsvertrag in Abschrift mit dem Ersuchen mit, bezüglich der Aufnahme dieser Bahn zum Anschluss an die Werrabahn baldthunlichst Beschluss zu fassen. Die hier in Frage kommenden wesentlichen Bestimmungen des Staatsvertrags sind nachstehende: Die bezeichnete Bahn soll zum Anschlusse an die Werrabahn hergestellt werden; die Bahnabtheilung auf Bayerischem Gebiete wird von der Bayerischen Regierung als Staatsbahn, die Strecke auf Meiningenschem Territorium von der Meiningenschen Regierung hergestellt, welche sich verpflichtet, auch den Anschluss an die Werrabahn bei Untermassfeld und im Bahnhofe Meiningen zu ordnen und auf diesem die nöthigen Betriebseinrichtungen zu treffen. Verständigung über den Beginn des Bahnbaus wird möglichst bald erfolgen, jedenfalls sind beide Bahnstrecken in fünf Jahren nach Auswechselung der Ratificationen vollständig betriebsfähig herzustellen, die contrahirenden Regierungen behalten sich vor, sich eventuell über einen früheren Vollendungstermin zu einigen. Zur Erzielung eines einheitlichen Betriebs übernimmt die Bayerische Regierung den Betrieb der Strecke von der Bayerischen Grenze bis Meiningen auf 20 eventuell 25 Jahre, wogegen die Meiningensche Regierung für die Dauer der Pachtzeit nebst dem Anschlusse in Meiningen auch die Mitbenutzung des dortigen Bahnhofes sicher zu stellen hat. Zwischen Untermassfeld und Meiningen wird der von der Werrabahn für das zweite Gleis zu erwerbende Bahnkörper benutzt. Bei der für den Betrieb der neuen Bahn vorzunehmenden Aptirung des Werra-Bahnhofs in Meiningen ist schon auf eine allenfalls später nothwendig werdende Erweiterung Bedacht zu nehmen. Die Vergütung an die Werrabahn bezüglich der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Gebäude und Einrichtungen auf diesem Bahnhof soll nach Maassgabe der von der Werrabahn zu leistenden Vergütung für Mitbenutzung und Unterhaltung der gemeinschaftlichen Objecte im Bahnhof Lichtenfels bemessen werden.

In einer nach dem Eingang dieses Erlasses am 2. April abgehaltenen Sitzung zog der Verwaltungsrath diese Angelegenheit in Erwägung und führte ihn diese zu folgenden, zum Theil schon früher aufgefassten Anschauungen:

1) Die Herstellung der Bahn Schweinfurt-Meiningen, für deren Zustandekommen der V.-Rath schon seit Jahren in mehrfacher Weise zu wirken gesucht hatte, muss derselbe für höchst wünschenswerth im Interesse der Werrabahn halten, weil dadurch der Verkehr auf dieser und sonach ihre Ertragsfähigkeit wesentlich gesteigert werden wird. Denn erfahrungsmässig führt jede in rechtem Winkel auf eine bestehende einmündende neue Bahn jener einen neuen Verkehr zu und es ist dies umsomehr dann der Fall, wenn — wie hier — die neue Bahn für den grösseren Durchgangsverkehr nähere Linien gewährt, die eine Concurrenz mit anderen Linien als erfolgreich erscheinen lässt.

2) Die Opfer, welche die Werrabahn-Gesellschaft zu bringen hat, um die Einmündung der neuen Bahn zu erlangen, stehen, wenn es überhaupt Opfer sind, sicher in einem mässigen Verhältniss zu den durch jene Einmündung erwachsenden Vortheilen. Es sollen nämlich an die neue Bahn gegen Zahlung des vollen Selbstkostenbetrags abgetreten werden:

a) der Theil des Werrabahn-Bahnkörpers auf der Strecke Meiningen-Untermassfeld, welcher zu dereinstigen Anlage des zweiten Geleises für die Werrabahn bestimmt war;

b) die neben dieser Bahnstrecke liegen gebliebenen, der Werrabahn gehörigen, für sie aber entbehrlichen und seither zu niedrigen Preisen verpachteten Trennstücke und

c) die für die Zwecke der Werrabahn nicht nöthigen Theile des Bahnhofs Meiningen.

Das einzige Bedenken gegen die Abtretung unter a. ist durch die Versicherung des Oberingenieurs der Werrabahn beseitigt worden, dass auch nach Eröffnung der Schweinfurt-Meininger Bahn auf der kurzen Werrabahnstrecke von Meiningen nach Grimmenthal der Verkehr auf Einem Geleise noch lange Jahre zu bewältigen und dass, wenn auch ein zweites Geleis auf dieser Strecke nothwendig werden sollte, dieses Geleis auf der östlichen Seite der Werrabahn mit einem nicht höhern Aufwand herzustellen sein würde, wogegen inzwischen die Gesellschaft die Zinsen von dem für Areal und Herstellung zu zahlenden Capital bezogen haben würde.

Ausser obigen Abtretungen soll die Mitbenutzung der Bahnhofs-Anlagen und Gebäude in Meiningen, soweit zulässig, der neuen Bahn gestattet und dafür eine nach demselben Maassstab zu bemessende Vergütung gezahlt werden, der unter ähnlichen Verhältnissen auf Bahnhof Lichtenfels zwischen der Kgl. Bayerischen Verwaltung und der Werrabahn besteht. Es würde hierdurch für letztere eine neue Einnahme gewonnen werden und es schien hierbei sich nur der Vorbehalt nöthig zu machen, dass, soweit jener Maassstab nicht zutrifft oder ausreicht, die Vergütung für jene Mitbenutzung anderweit zu vereinbaren sei.

3) In Ansehung der vorbezeichneten Abtretungen war das Verhältniss der Gesellschaft zu ihren Prioritätsgläubigern besonders in's Auge zu fassen. Der Emissionsplan für die Prioritäts-Anleihe von 3250000 Thlrn., wovon bereits 16300 Thlr. ausgeloost sind und am 1. Juli c. zurückgezahlt werden, bestimmt unter Anderm, dass die Inhaber der Obligationen auf Höhe der darin verschriebenen Beträge und der 5% Zinsen davon Gläubiger der Gesellschaft sind und daher befugt sind, sich wegen Capital und Zinsen an das gesammte Gesellschafts-Vermögen und dessen Erträge mit unbedingter Priorität vor den Stamm-Actionären sowie vor sonstigen Forderungsberechtigten zu halten, und dass jenen Inhabern am ganzen Gesellschaftsvermögen, soweit dasselbe zum Bahnkörper der Strecken Eisenach-Coburg-Sonneberg und zu den Bahnhöfen und Anhaltestellen derselben, einschliesslich der Gebäude, eine Specialhypothek eingeräumt wird; ferner: dass, so lange nicht sämmtliche Prioritäten eingelöst oder deren Betrag gerichtlich deponirt ist, die Gesellschaft keines ihrer, zum Bahnkörper, zu den Bahnhöfen und zum vollständigen Betrieb erforderliche Grundstücke veräussern darf. Der Verkauf oder die dauernde Ueberlassung einzelner Theile der Bahnhöfe an den Staat zum Postbetriebe, an Gemeinden, Corporationen oder Individuen zum Zwecke von Staatseinrichtungen oder zur Anlage von Packhöfen und Waarenniederlagen oder sonstigen, zum Nutzen des Bahnbetriebes und, ohne diesen zu gefährden, den Vortheil der Gesellschaft erzielenden Einrichtungen gehört des bestellten Unterpfandes ungeachtet nicht zu diesen untersagten Veräusserungen, auch bleibt der Gesellschaft freie Disposition über diejenigen Grundstücke vorbehalten, welche nach einem Attest des betreffenden Regierungscommissars nicht zum Transportbetrieb nothwendig sind. Da nun der Oberingenieur der Werrabahn die bestimmte Erklärung abgegeben hat, dass die betreffenden Areal-Abtretungen, insbesondere auch die Abtretung des zum zweiten Geleis auf der Strecke Meiningen-Untermassfeld bestimmten Theils des Bahnkörpers in keiner Weise den Bahnbetrieb der Werrabahn benachtheilige, so hielt der Verw.-Rath auch den Prioritätsgläubigern gegenüber die fraglichen Abtretungen für unbedenklich, erachtete es jedoch, um auch den Schein einer Beeinträchtigung jener Gläubiger zu vermeiden, für angemessen, die Kaufsumme für die Abtretung eines Theiles des Bahnkörpers von Meiningen bis Untermassfeld, unbeschadet der planmässigen Amortisation, zu einer ausserordentlichen Tilgung eines gleich hohen Betrages der Prioritätsschuld zu verwenden.

4) Nach § 1, al. 3, im § 31, No. 3 und § 31, al. 3 des Statuts ist bestimmt, dass in Beziehung auf Grunderwerb und Kunstbauten die Bahn auf ein Doppelgeleis vorzubereiten, vorerst aber nur Ein Geleis herzustellen ist; ferner: dass der Beschluss einer Generalversammlung u. A. zur Abänderung und Ergänzung der Statuten erforderlich und zur Rechtsgültigkeit eines desfallsigen Beschlusses die Genehmigung der drei betheiligten Regierungen nothwendig ist.

Auf Grund dieser Erwägungen beschloss der Verw.-Rath, mit

Vorbehalt der Genehmigung der drei hohen Regierungen und der Werrabahn-Generalversammlung:

1) Der Anschluss der Schweinfurt-Meininger Bahn an die Werra-Bahn bei Untermassfeld und die Aufnahme jener neuen Bahn in den Bahnhof zu Meiningen wird von der Werra-Eisenbahngesellschaft zugelassen und, soweit es mit dem Interesse der letzteren vereinbar ist, möglichst erleichtert;

2) Der für die Werra-Eisenbahn auf der Bahnstrecke von Untermassfeld bis an den Bahnhof zu Meiningen erworbene und für künftige Anlegung eines zweiten Geleises dieser Bahn bestimmte Theil des Bahnkörpers, ingleichen der für die Zwecke des Betriebs der Werrabahn entbehrliche Theil des Areals des Bahnhofs in Meiningen, sowie entbehrliche Trennstücke sollen an die Herzogl. S. Meiningen'sche Staatsregierung zur Benutzung für die Meiningen-Schweinfurter Bahn käuflich überlassen werden gegen Bezahlung eines Kaufgeldes, welches den Selbstkosten der Werrabahngesellschaft bei der Erwerbung des fraglichen Areals und bei der baulichen Herstellung jenes Theils des Bahnkörpers und des Bahnhofs gleichkommt, mit der ausdrücklichen Bestimmung, dass das in solcher Weise für die Werra-Eisenbahngesellschaft zu erlangende Kauf- und Entschädigungsgeld für den abzutretenden Theil des Bahnkörpers zur Tilgung eines nach dem Nennwerthe gleich hohen Betrags von Prioritäts-Obligationen der Werra-Bahn verwendet werde, ohne die den Prioritätsgläubigern vertragsmässig zugesicherte Tilgungsrate deshalb zu mindern, und dass das für Bahnhofs-Areal und für Trennstücke der Werrabahn zu erlangende, nach den Selbstkosten zu bemessende Kaufgeld dem Reservefonds der Werrabahn zuwachsen soll.

3) Die Mitbenutzung der für die Werrabahn auf dem Bahnhofe zu Meiningen eingerichteten Anlagen für die daselbst einmündende Schweinfurt-Meininger Bahn soll auf dem Grunde einer zu treffenden Vereinbarung der Herzogl. S.-Meiningen'schen Regierung nach Maassgabe der Bestimmungen in den Artikeln 8 und 14 des obenangezogenen Staatsvertrages vom 21. März d. Js. gestattet und die der Werra-Eisenbahngesellschaft bezüglich der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Gebäude und Einrichtungen von Seiten der Herzogl. S.-Meiningen'schen Regierung zu leistende Vergütung soll nach Maassgabe der von der Werra-Eisenbahngesellschaft zu leistenden Vergütung für die Mitbenutzung und Unterhaltung der zum gemeinschaftlichen Dienste bestimmten Objecte auf dem Bahnhofe in Lichtenfels festgestellt werden. Insoweit jedoch dieser Maassstab nicht zutrifft oder ausreicht, soll die Vergütung für jene Mitbenutzung anderweit vereinbart werden, wobei der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn das neue Unternehmen fördernde billige Rücksichten vorwalten lassen wird.

Da es wünschenswerth erschien, die Zustimmung der Generalversammlung noch vor Ablauf der im Staatsvertrage vom 21. März stipulirten sechswöchigen Ratificationsfrist einzuholen, hielt der Verwaltungsrath es für gerechtfertigt, dazu eine ausserordentliche Generalversammlung auszuschreiben.

Redner empfahl die Genehmigung des vorstehenden Beschlusses im Interesse der Gesellschaft um so angelegentlicher, als bei dem nahe bevorstehenden Ablaufe der Zinsengarantie-Zeit, auf Vermehrung des Verkehrs auf der Werrabahn und ihrer Einnahmen eifrigst Bedacht zu nehmen sei und wies schliesslich noch darauf hin, dass mehrerwähnter Staatsvertrag die Zustimmung des Meiuing. Landtags erhalten hat und sicherm Vernehmen nach auch schon von Sr. Majestät dem König von Bayern und Sr. Hoheit dem Herzog von S.-Meiningen unterzeichnet worden ist, endlich, dass die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als Leiterin des Betriebs der Werrabahn erklärt hat, dass ihr gegen den obigen Beschluss des Verwaltungsraths im Interesse des Betriebs ein Bedenken nicht beigehe.

Der Vorsitzende eröffnete sodann die Discussion über den Beschluss des Verwaltungsraths, es meldete sich jedoch Niemand zum Wort. Es wurde sodann mit Zustimmung der Versammlung zur Abstimmung bezüglich der Genehmigung jenes Beschlusses geschritten und diese Genehmigung einstimmig ertheilt.

Die Einstimmigkeit, mit welcher die Generalversammlung diesen Beschluss gefasst hat, ist sicher Beweis dafür, dass die Werrabahn-Actionäre das gute Zutrauen haben, dass die Verhältnisse der Werrabahn nach dem Ausbau der Schweinfurt-Meininger Bahn und anderer, in Aussicht stehender Anschlussbahnen sich wesentlich günstiger gestalten werden, und dass sie die Ansicht unterhalten, dass gegentheilige Befürchtungen, wie sie in letzter Zeit in der Presse hie und da laut geworden sind, allen Grundes entbehren.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Der St.-Anz. vom 25. April publicirt die vom 3. Februar 1868 datirende Concessions- und Bestätigungsurkunde für die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft. Wir werden aus dem Statut in nächster Nummer Mittheilung machen.

* **Mannheim-Carlsruher Eisenbahn.** Die Concession für den Bau dieser Bahn wird voraussichtlich in einigen Wochen zur Publication gelangen. Das Gesetz, worauf die Concession beruht, ist in der letzten Session der Kammern genehmigt und am 1. April 1868 (Regierungsblatt XX) publicirt worden. — Nach diesem Gesetz übernimmt der Staat die Bahn ohne Betriebsmittel, bewilligt dafür 145 000 fl. jährlich Pacht und amortisirt das Anlagecapital dergestalt, dass er spätestens in 20 Jahren alleiniger Eigenthümer der Bahn ist. — Die Stadt Mannheim ist die Trägerin der Concession und die Administration der Henrichshütte bei Hattingen wird den Bau demnächst ausführen.

Bau.

Venlo-Hamburger Eisenbahn. Die vereinigten Ausschüsse des Norddeutschen Bundesrathes für Eisenbahn-, Post und Telegraphenwesen, sowie für Landheer und Flotte haben über die Richtung der Venlo-Hamburger Bahn beschlossen, dem Bundesrathe in Erwartung, dass die Bahn Osnabrück-Quakenbrück-Oldenburg später doch zur Ausführung kommen würde, die von Preussen gewünschte südliche Linie (gegenüber der von Oldenburg empfohlenen nördlichen) als die vortheilhaftere zu empfehlen.

Kronprinz Rudolfsbahn. Die Anglo-Oesterreichische Bank eröffnet eine Subscription auf 10 Mill. fl. Oesterr. W. in Silber in 50 000 Actien der 2. Serie der Kronprinz-Rudolfsbahn für den Bau der Strecken Steyer-Weyer, Rottenmann-St. Michael, Launsdorf-Mösel und St. Veit-Klagenfurt.

Der Emissionspreis beträgt 130 fl. Oe. W. in Silber = $133\frac{1}{2}$ Vereinsthaler oder $233\frac{1}{3}$ fl. Südd. W. Bei Volleinzahlung obiger 130 fl. Oe. W. tritt sofort die 5%ige Verzinsung in effectivem Silber vom Nominalbetrage ein.

Diesen Actien ist vom Staate eine jährliche Verzinsung von 5% in effectivem Silber und die Amortisation innerhalb der Concessionsdauer zum vollen Nennwerthe ebenfalls in effectivem Silber gewährleistet, sie geben ihren Besitzern alle Rechte und jenen Antheil an dem Fonds und dem Einkommen dieses Unternehmens, die nach Maassgabe der Gesellschaftsstatuten den Actionären zukommen. Für die genannten Strecken ist das Baucapital von der Staatsregierung zu 25 940 400 fl. Oe. W. in Silber genehmigt, zur Hälfte durch Actien, zur Hälfte durch Prioritätsobligationen festgestellt, von welchen erstere 10 Mill. Oe. W. in S. in 50 000 Stück Actien zur Submission aufgelegt werden. Besitzer von Bezugsscheinen der 1. Emission per 10 Mill. fl. Actien nominal geniessen des keiner Reduction unterliegenden Vorrechts je $\frac{1}{2}$ Actie der gegenwärtigen Emission auf 1 Actie der 1. Emission zu beziehen. Der Kronprinz-Rudolfsbahn wurde laut § 22 der Concessionsurkunde der Zeitraum von 6 Jahren zum Ausbau der sämmtlichen Strecken gestattet, und ist sie für diesen Zeitraum und noch für weitere 9 Jahre von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer sammt Zuschlag, sowie der Couponsstempelgebühr und von jeder neuen durch künftige Gesetze einzuführende Eisenbahnsteuer befreit. Auch nach Ablauf dieser Zeit dürfen die Erwerb- und Einkommensteuer sammt Zuschlag in die Betriebsrechnung eingestellt werden.

Die Subscription findet bei der Anglo-Oesterr. Bank am 4., 5. und 6. Mai d. J. statt. Die Einzahlung von 40 fl. erfolgt nach der Repartition in längstens 5 Tagen; weitere je 20 fl. am 15. der Monate Juni, Juli, August und September und 10 fl. am 15. October 1868.

* **Alföldbahn.** Ein dem Ungarischen Landtage zur Berathung vorliegender Gesetzentwurf beantragt den solidarisch verpflichteten Unternehmern, nämlich: Ungar. Creditbank, k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, Darmstädter Bank, Samuel Haber, Graf Georg Károlyi, Graf Alexander Károlyi, Moritz Königswarter, Baron Anselm Rothschild, Friedrich Schey, Anton Schnapper, S. W. Schossberger & Söhne, August Trefort, Albert und Moritz Wodianer, die Concession zum Bau und Betriebe der 50 Meilen = $379_{,3}$ Kilom. langen, von Grosswardein bis Essegg sich ausdehnenden und mit der Grosswardein-Klausenburger zusammenhängenden Bahn nebst einer Flügelbahn von Baranyavár nach Villány auf Grund des Vertrages vom 13. November 1867 auf die Dauer von 90 Jahren zu ertheilen. Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt und auch das Terrain nur für ein Geleise erworben. Der Staat garantirt ein jährliches Reinerträgniss incl. der Amortisation von 36 000 fl. in Silber pro Meile. Ein Theil der Alföldbahn, welche eine Ausfuhrlinie für die Banater Bodenproducte an das Adriatische Meer bilden wird, ist bekanntlich seit mehreren Jahren als Nothstandsbau in Arbeit. Die Bauvollendung wird in 3 Jahren erfolgen. Die wichtigsten Stationen mit ihren Entfernungen ab Grosswardein sind: Szegedin 24 Meilen, Theresiopel $29\frac{1}{2}$ M., Zombor 38 M. und Essegg 48 M. Die grössten Schwierigkeiten bietet der Donauübergang. Den Bau leitet Baudirector J. Herz.

Ofener Strassenbahn. Wie der „P. Ll." meldet, ist mit Bestimmtheit zu erwarten, dass die Strecke bis zur Altofener Grenze mit Beginn des Monats Mai, die Flügelbahn zu Laszlovszky aber im Juni dem Verkehr übergeben wird.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Die $1_{,52}$ Meilen lange, am 8. April d. J. für den Personen-, Gepäck- und Depeschen-Verkehr eröffnete Bahnstrecke Opladen-Mülheim a/Rhein wird am 1. Mai d. J. auch für den Güterverkehr eröffnet. S. off. Bekm. S. 215.

* **Niederländische Staatseisenbahnen.** Die $32_{,196}$ Kilom. = $4_{,29}$ Meilen lange Bahnstrecke Groningen-Winschoten wird

am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Siehe officielle Bekm. S. 215.

General-Versammlungen und Geschäftsberichte.

* **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die am 24. März d. J. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung genehmigte einstimmig den von der Direction unterm 12. Februar d. J. mit Vertretern der Grossh. Mecklenburg-Schwerinschen Regierung abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Mitbenutzung des Lübecker Bahnhofes Seitens der Lübeck-Kleinen Bahn (zu deren Bau sich die Grossh. Regierung, nachdem die Concession der Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft erloschen, unter gewissen Bedingungen bereit erklärt hat) und einen einzurichtenden directen Verkehr sowie einen von der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft der Grossh. Regierung zu gewährenden Antheil an dem Gewinne aus dem Verkehr jener mit der Lübeck-Kleinen Eisenbahn. Während die Bestimmungen des zwischen den Directionen der Lübeck-Büchener und der Lübeck-Kleinen Eisenbahn abgeschlossen gewesenen Vertrags über die Mitbenutzung des Lübecker Bahnhofs etc. in dem neuen Vertrage mit der Regierung im Wesentlichen beibehalten worden, ist die Subvention nach Maassgabe eines von 3 Mill. auf 2700000 Thlr. in maximo zu ermässigenden Baucapitals auf den Maximalsatz von 27 000 Thlr., unter gewissen Voraussetzungen aber auf den Maximalbetrag von 13 500 Thlr. beschränkt worden.

Hessische Ludwigsbahn. Mainz, Montag, 27. April, Mittags. Die Gesellschaft der Hessischen Ludwigsbahn genehmigte in ihrer heutigen Generalversammlung die Zahlung einer weiteren Dividende von 8½ Procent sowie die facultative Umwandlung der Währung ihrer Actien in Thalerrechnung.

+ **Buschtêhrader Eisenbahn.** (Jahresbericht für 1867 und Protocoll der Generalversammlung am 20. Februar 1868.) 1) Die Frequenz hat sich sehr wesentlich erhöht. Auf der Kralup-Kladnoer Strecke wurden befördert 46 211 Personen und 10797880 Ctr. (gegen das Vorjahr 11 951 Personen oder fast 35% und 2 767 443 Ctr. oder 34½% mehr), auf der Prag-Lanaer Strecke aber 89 800 Personen und 2 731 505 Ctr. (gegen das Vorjahr 19 799 Personen oder 28% und 799 873 Ctr. oder 41½% mehr), also zusammen 136 011 Personen, 12 551 879 Ctr. Kohlen und 977 506 Ctr. diverse Güter, ein noch in keinem der vorhergehenden Betriebsjahre erreichtes Quantum.

2) Finanzielle Resultate. Die Einnahmen betrugen auf der ersten Strecke 654 135,3 fl. (mehr 113 460,7 fl. oder über 20%), auf der zweiten Strecke 274 021,3 fl. (mehr 46 911,5 fl. oder fast 20%), also zusammen 928 156,6 fl., und zwar für Personen 58 836,8 fl., für Kohlen 796 448,7 fl., für diverse Frachten, Vieh u. s. w. 51 169,9 fl., ausserdem 21 701,2 fl. Bringt man in Abzug die Ausgaben mit 474 048,5 fl. oder über 50% der Einnahme, so bleibt ein Gesammtreingewinn von 454108,2 fl. (gegen das Vorjahr 69 525 fl. mehr) oder 13,5% der gesammten Anlagekosten von 3 362 599,7 fl. incl. Omnibus- und Kraluper Ueberfuhr-Betriebsmittel. Hiervon erhielten die Actien an Zinsen und Dividende 53⅛ fl. oder 10,12% 263 519,4 fl., die Genussscheine als Dividende 8895,6 fl.; zur Verloosung von 48 Actien wurden 25 200 fl. bestimmt, 4227½ fl. wurden dem Pensions- und Unterstützungsfonds überwiesen und der Rest von 152 265⅔ fl. wurde nach Abzug der Tantième und des auf Neubauten und Betriebsmittel-Vermehrung verwendeten Betrages (mit 102 715 fl.) dem Reservefonds überwiesen. Der letztere hatte Ende 1867 nach Abzug der gedachten Summe einen Bestand von 132 564¼ fl. Das (in Umlauf befindliche und amortisirte) Actiencapital beträgt 3 696 000 fl., wovon 924 000 fl. auf die 1760 Actien dritter Emission, 173 775 fl. auf die 331 amortisirten Actien kommen.

* **Oesterreichische Südbahn.** Bei der am 24. April abgehaltenen General-Versammlung waren 169 000 Actien vertreten. Den Vorsitz führte Baron James Rothschild. Kein Oppositionsredner erhob sich. Der Appell des Barons an das Vertrauen der Actionäre fand beifällige Zustimmung. Der Vortrag des Rechenschaftsberichts behandelt vornämlich die Finanzoperation, namentlich die Negoziation der Bons, das Netz sei vollständig; die complete Bauausführung würde nur noch einen letzten Bedarf von 100 Millionen Francs beanspruchen. Alle bisher vertheilten Dividenden seien aus dem Erträgnisse und nicht aus dem Capitale bezahlt worden. Dividende per 1867: 33 Francs. Siehe off. Bekm. S. 224.

* **Lemberg Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft.** In den am 27. April 1868 abgehaltenen IV. ordendlichen General-Versammlung der Actionäre der k. k. priv. Lemberg Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Anträge des Verwaltungs-Rathes rücksichtlich der im vorigen Jahre beschlossenen zweiten Emission von Prioritäten der Lemberg-Czernowitz-Bahn zum Baue der Strecke Czernowitz-Suczawa, und die Einleitungen zur Erwerbung der Concession von der Grenze bis Jassy stimmeneinhellig genehmigt. — Ferner wurde für das Betriebsjahr 1867 eine Dividende von 4 fl. Ö. W. in Silber pro Actie festgesetzt, was zuzüglich der 5% Interessen einer jährlichen 7% Verzinsung gleichkommt. Diesem Beschlusse gemäss wird der am 1. Mai d. J. fällige Actien-Coupon mit dem Betrage von 9 fl. Ö. W. in Silber, sowie der Dividenden-Coupon der Genussschein mit dem Betrage von 4 fl. Ö. W. in Silber bei der Anglo-Oesterreichischen Bank hier und in London, bei der Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank in Lemberg und bei dem Bankhause F. J. Kirchmayer & Sohn in Krakau eingelöst. Bei den genannten Banken und Cassen wird auch der Mai-Coupon der Prioritäts-Obligationen im Betrage von 7 fl. 50 kr. Ö.W. in Silber ohne jeden Abzug ausbezahlt. —

Tarifwesen. Vom 1. Juni cr. ab wird die nach Bekanntmachung der Königl. Direction der Ostbahn vom 12. Juni 1866 eingeführte Beförderung von Reisegepäck ohne Lösung eines Fahrbillets, mit Ausnahme zwischen den Stationen Thorn und Alexandrowo, aufgehoben.

Der unterm 23. Juli 1866 publicirte und seit dem 1. August 1866 gültige directe Steinkohlen-Verband-Verkehr von den Kohlen-Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn via Görlitz nach Dresden, Röderau und Leipzig wird mit dem 15. Juni cr. aufgehoben. Dagegen wird von dem letztgenannten Tage ab ein anderer directer Steinkohlen-Verband-Verkehr ebenfalls unter Anwendung eines gemeinschaftlichen Tarifsatzes von den Kohlen-Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn via Görlitz nach Dresden, Radeberg, Fischbach, Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Reichenbach, Herrnhut, Oberoderwitz, Zittau, Reichenberg, Grossschönau, Röderau und Leipzig, sowie ferner und zwar schon vom 1. Mai d. J. ab ein Steinkohlen-Verband-Verkehr von den Kohlen-Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn für Niederschlesische Steinkohlen nach den vorgenannten Sächsischen Stationen eingeführt.

Für den Güterverkehr im Hannover-Niederländischen Verbande via Salzbergen tritt mit dem 1. Mai d. J. ein neuer, in vielen Puncten ermässigter Tarif in Kraft.

Auf der Köln-Mindener Bahn ist mit dem 20. April ein Specialtarif für Getreide und Hülsenfrüchte in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. von den Stationen Gütersloh, Bielefeld und Herford nach den Stationen Hamm, Dortmund, Essen (Alten-) Berge-Borbeck, Essen (Stadtbahnhof), Oberhausen, Wesel, Ruhrort Hafenstation, Duisburg, Düsseldorf, Deutz und Köln (transit), gültig bis ult. September cr. für Sendungen mit directen Frachtbriefen aus Oesterreich und Ungarn, in Kraft getreten.

Die Stationen der Pfälzischen Bahnen berechnen fortan im Verkehr mit den Bahnen des Süddeutschen Verbandes als Nachnahmeprovision nur mehr ½% unter Aufrechthaltung der seitherigen Maximaltaxe.

Fahrplan-Aenderungen.

Neue Fahrpläne resp. Aenderungen in den bisherigen sind — soweit uns bekannt geworden — weiter ins Leben getreten

am 1. Mai auf der Hannoverschen Staatsbahn und den Linien der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, der Kaiserin Elisabethbahn, der Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn.

Personalnachrichten.

Civil-Supernumerare auf den Preussischen Eisenbahnen. Wir machen Diejenigen, welche sich dem Eisenbahndienste widmen wollen, auf die S. 222 enthaltene Bekanntmachung der Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn aufmerksam, wonach unter den dort angegebenen Bedingungen Civil-Supernumerarien bei derselben zugelassen werden.

Der bisherige Ingenieur Streckert zu Cassel ist zum Königlichen Eisenbahn-Baumeister ernannt und ihm die commissarische Verwaltung der zweiten Eisenbahn-Bau-Inspector-Stelle im technischen Eisenbahn-Büreau des Königl. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übertragen, dem Königl. Bau-Inspector Klose zu Höxter ist die von ihm bisher commissarisch verwaltete Eisenbahn-Baumeister-Stelle dortselbst definitiv verliehen, der Telegraphen-Ingenieur Johann Theodor Wilmanns zu Hannover zum Königl. Eisenbahn-Telegraphen-Inspector der Hannoverschen Staatseisenbahnen ernannt, der Ober-Maschinenmeister Johann Constantin Heckmann zum Königl. Ober-Maschinenmeister und der Maschinenmeister Carl Jung zum Königl. Maschinenmeister ernannt und sind dieselben als solche bei der Nassauischen Staats-Eisenbahn angestellt und der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Grapow, bisher bei der Oberschlesischen Bahn, nunmehr definitiv zur Hannoverschen Eisenbahn versetzt worden.

Literatur.

* **Karte von Norddeutschland zur Uebersicht sämmtlicher Eisenbahnen, einschliesslich der projectirten Linien, der Gewässer und hauptsächlichsten Strassen,** nach amtlichen Quellen bearbeitet von W. Liebenow, Rechnungs-Rath im technischen Eisenbahn-Büreau des Kgl. Preuss. Ministeriums für Handel etc. Im Verlag, Stich und Druck des Berliner lithographischen Instituts.

Die vorstehend erwähnte Karte enthält nicht nur die fertigen und im Bau befindlichen Eisenbahnen, sondern auch die concessionirten und zur Concession vorbereiteten, sowie die wesentlichsten projectirten Linien. Dieselbe erscheint, wie uns mitgetheilt wird, in dreierlei Ausgaben durch Colorit unterschieden: 1) Ausgabe mit der Bundesgrenze, 2) mit politischen Grenzen überhaupt, 3) mit Markirung der Bahnverwaltungs-Bezirke, wie solche in unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungsgebiete Europa's

buntgedruckt sind. Sehr willkommen ist die graphische Darstellung des Doppelgeleises, in der Weise, wie in der officiellen technischen Eisenbahn-Statistik, welche von statistischen Büreau des Französischen Handelsministeriums herausgegeben wird. Sehr dankenswerth wäre es, wenn auch die wichtigsten Tunnels bei der nächsten Ausgabe auf der Karte angedeutet würden.

In dem blaugedruckten Flussnetz sind die schiff- und flössbaren Gewässer eingehender als auf den sonstigen Eisenbahnkarten behandelt, und von den Chausseen die wesentlichsten, namentlich da aufgenommen, wo noch die Eisenbahnen lückenhaft sind.

Die Karte, welche bis jetzt in 2 Blättern das Gebiet des Norddeutschen Bundes umfasst, soll noch im Laufe dieses Jahres mittelst zweier weiterer Blätter ganz Deutschland umfassen und später durch noch zwei Blätter auf ganz Central-Europa ausgedehnt werden. — Kleine Mängel, welche bei der ersten Ausgabe einer Karte kaum zu vermeiden sind, wollen wir übergehen, und nur in dieser Richtung bemerken, dass wir die im Bau begriffene Strecke Beuthen-Zabrze vermisst haben.

Wir begrüssen mit Freude die vortreffliche Karte, weil wir durch dieselbe (zunächst in Beziehung auf Norddeutschland) im Grossen unsere Idee von einerEisenbahn-Karte verwirklicht sehen, welche wir mit unseren geringen Mitteln durch unsere Uebersichtskarte der Europäischen Eisenbahnen in kleinem Maassstabe zu geben versuchten.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 29. April 1868. Das Metallgeschäft hatte sich in vergangener Woche einer grösseren Regsamkeit zu erfreuen, da mehr Kauflust für den regelmässigen Bedarf vorherrschend war.

Kupfer auf 82 Pfd. Sterl. per ton in England für gewöhnliche Qualität gestiegen. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $26^{1}/_{2}$ bis $27^{1}/_{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

In **Zinn** ist der Markt ruhiger. Banca-Zinn 33—$33^{1}/_{2}$ Thlr., Lamm-Zinn $32^{1}/_{2}$ bis $33^{1}/_{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink matt. W. H. Marke $6^{2}/_{3}$ Thlr. ab Breslau. Geringere Marken $6^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei begehrt. Sächsisches und Harzer $6^{2}/_{3}$—$6^{3}/_{4}$ Thlr., Tarnowitzer $6^{5}/_{6}$ Thlr., Spanisch $6^{5}/_{6}$—$7^{1}/_{3}$ Thlr. — Im Detail 1—2 Thlr. theuerer.

Roheisen. Warrants 52—53 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I 58 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^{1}/_{2}$ Sgr., auf Lieferung $44^{1}/_{2}$—46 Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 40—41 Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes $2^{7}/_{12}$, $2^{2}/_{3}$—$3^{1}/_{3}$ Thlr., geschmiedetes $3^{1}/_{2}$—$3^{3}/_{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 49—50 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen $2^{1}/_{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** mehreres umgesetzt. Stückkohlen $19^{1}/_{2}$—22 Thlr., Nusskohlen $17^{1}/_{2}$—19 Thlr., ordinäre Sorten 16—$16^{1}/_{2}$ Thlr. Coaks. Vom Lager $18^{1}/_{2}$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17^{1}/_{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

18. Mai Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zu Breslau
23. „ Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zu Hamburg.
25. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn zu Zwickau.
27. „ Kaiserin Elisabeth-Bahn zu Wien.
29. „ Oesterr. Staatsbahn-Ges. zu Wien. Off. Bekm. S. 223.

Einzahlungen.

20.—30. April Ofner Strasseisenbahn-Gesellschaft 40 fl. pro Actie.

Auszahlungen.*

Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn 4% Dividende. Siehe die officielle Notiz S. 221.

Neisse-Brieger Eisenbahn $5^{1}/_{12}$% Dividende pro 1867, sow ausgelooste Prioritäts-Obligationen. Off. Bekanntm. S. 224.

Oesterr. Südbahn noch 13 fr. Dividende pro 1867. Off. Bkm. S. 22

Oberschlesische Eisenbahn. Die am 22. April d. J. ausgeloo sten Prioritäts-Actien und Obligationen werden vom 1. Juli d. J. a bei der Kgl. Hauptcasse zu Breslau etc. ausbezahlt.

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Die am 25. April 18 ausgeloosten 110 Schuldverschreibungen werden vom 1. Juli d. ab bei der Directionscasse in Prag etc. ausbezahlt.

* Da uns von vielen Bahnverwaltungen die Bekanntmachungen, betreffend Ausloosung von Actien und Obligationen, nicht zugegangen sind, so nehmen wir Veranlassung ergebenst zu ersuchen, für die Zukunft diese für das Publicum so wic tigen Mittheilungen der Eisenbahn-Vereinszeitung nicht vorzuenthalten.

Die Redaction.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

Das von der Württembergischen Verwaltung in Gemeinschaft m jener der Schweiz. Nordostbahn auszuführende grosse Trajectsch wird durch Escher, Wyss & Comp. in Zürich hergestellt und auf der Werf in Romanshorn aufgeschlagen.

Von den von der Bayerischen Regierung gebaut werdenden Dampf- und 3 Schleppboten ist ein Dampfboot dem H. G. Sulzer in Winte thur und die übrigen Schiffe der obigen Firma in Auftrag gegeben. Der B erfolgt in Ravensburg und Friedrichshafen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Se
4. Mai	zu Hannover	Hannoversche E.	Personenwagen IV. Classe	22
4. „	zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Verkauf alter Materialien	-
5. „	zu Wien	Kaiser Ferd. Nordb.	59 Wärterhäuser Brünn-Prerau	-
7. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Eisenbahnbrücke für die Ueberführung der Schillerstrasse	-
8. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Putzbaumwolle	22
8. „	zu Hannover	dieselbe	8 Courierzug-Locomotiven	-
9. „	zu Rottweil	Württemb. Staatsb.	Brunnen und Wärterhäuser	-
9. „	zu Lyck	Ostpreuss. Südbahn	Massive Brücken u. Durchlässe	-
10. „	zu Wien	Wiener Tramway-Ges.	50000 Cubikfuss Eisenbahn-Schwellen	-
10. „	zu Dresden	Telegr.-Direction	Neue Telegraphenlinien	-
11. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	400 vollst. Beamten-Uniformen	-
11. „	zu Stargard	Stargard-Posener E.	Verkauf alter Materialien	-
12. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Coulissewagen	22
13. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Uniform-Gegenstände	-
14. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Brücken-Oberbau für die Allgäu- und die Donaubahn	22
15. „	zu Hannover	Telegr.-Direction	Neue Telegraphenlinien	-
15. „	zu Köln	Telegr.-Direction	Neue Telegraphenlinien	-
16. „	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Eisentheile etc.	22

Briefkasten.

An die Herren Abonnenten unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas: Der Druck der 2. Aufl. unserer Karte hat begonnen. Da jedoch, w bereits mitgetheilt, durch den theilweise erst in den letzten Tagen erfol ten Eingang officieller Nachrichten über den Stand des Eisenbahnnetzes i Frühjahr 1868 der Beginn des Kartendrucks verzögert wurde und der si benfache Farbendruck längere Zeit in Anspruch nimmt, so werden wir nic vor dem 10. Mai Exemplare liefern können, und auch dann nur die bis jet bestellten Exemplare, während die ganze Auflage erst in einigen Woch fertig gestellt werden kann.

Herrn W. C. in O.: Namen und Sitz der Russischen Eisenbahn-Gesellschaft finden Sie in unserem Stations-Verzeichniss angegeben, von welchem d Güterexpedition in O. ein Exemplar jedenfalls im Besitz hat. — Im Uebr gen weisen wir Sie auf die Notizen über Kursk-Charkow, Petersburg-He singfors und Moskau-Smolensk in No. 12 S. 133 unserer Zeitung hin, v Sie auch gewünschte Adressen finden.

Herrn Wirth & Co. in Frankfurt a/M. Wir bedauern Ihrem Ersuchen u Zusendung von 12 Exemplaren von No. 15 nicht entsprechen zu können.

Herrn Kl. in Münster: Heft II und III des Organs an Sie abgesandt. Bit um baldgef. Rücksendung der bearbeiteten Zeitschriften.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Der unterzeichneten Direction ist die Befugniss zur Annahme und Ausbildung von Civil-Supernumerarien für den Eisenbahn-Dienst nach Maassgabe der für die Königlichen Regierungen und Provinzial-Behörden gegebenen, in den Allerhöchsten Cabinets-Ordres vom 31. October 1827, 10. November 1855 und 5. October 1859 enthaltenen Vorschriften höheren Ortes beigelegt worden.

Nach diesen Vorschriften muss ein jeder, der als Civil-Supernumerar zugelassen werden will,

1) sich über die Erfüllung der allgemeinen Militair-Verbindlichkeiten ausweisen,
2) ein hinlängliches Vermögen nachweisen, um sich mindestens 3 Jahre lang aus eigenen Mitteln oder durch Unte stützung seiner Angehörigen ernähren zu können, und
3) das Zeugniss der Reife für Prima eines Gymnasiums, b ziehentlich einer Realschule erster Ordnung, oder aus d ersten Classe einer höheren Bürgerschule beibringen.

Indem wir dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss bringe fordern wir alle etwaigen Bewerber auf, ihre Annahme-Gesuch unter Beifügung eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes und d nach Vorstehendem erforderlichen Zeugnisse und Nachweise a die unterzeichnete Direction zu richten.

Berlin, den 25. April 1868.

**Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

Zur dreizehnten ordentlichen General-Versammlung der stimmfähigen Actionäre der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die P. T. Herren Actionäre werden hiermit zu der auf Grund des § 36 der Statuten anberaumten dreizehnten ordentlichen General-Versammlung eingeladen, welche **Freitag den 29. Mai 1868 um 9 Uhr Früh in Wien, im Locale der Gesellschaft, Minoritenplatz No. 7,** stattfinden wird.

Die Verhandlungen werden nachstehende Gegenstände betreffen:

1) Beschlussfassung über die Genehmigung der Jahresrechnungen und des Rechnungs-Abschlusses für das Betriebsjahr 1867 und die Bestimmung über die Verwendung des Reinertrages.

2) Beschlussfassung über die Anträge des Verwaltungsrathes in Betreff der Concession der Linie von Znaim nach Kolin und Jungbunzlau sammt Flügelbahnen.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 38 und 41 der Gesellschafts-Statuten hingewiesen.

Der Besitz von **wenigstens 40 Stück Actien** giebt das **Recht auf Eine Stimme**, mit der Beschränkung jedoch, dass Ein Actionär in keinem Falle mehr als **zehn** eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden. Letzterer muss jedoch ebenfalls **stimmfähiger Actionär** sein, und kann ausser seinen zehn eigenen, nicht mehr als **höchstens zwanzig** fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterzeichnet werden.

Die Herren Actionäre, welche an der General-Versammlung theilzunehmen wünschen, werden daher ersucht, **spätestens bis inclusive 14. Mai 1868** ihre Actien, oder falls sie dieselben bereits bei der gesellschaftlichen Depositencassa erlegt haben, ihre Depositenscheine entweder bei der **Liquidatur in Wien,** oder bei der **Cassa des Crédit mobilier in Paris,** gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen. Die Zurückstellung der Actien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen.

Wien, am 25. April 1868. **Von der General-Direction.**

Fahrplan für die Holsteinischen Eisenbahnen

vom 20. April 1868.

Von Altona nach Hamburg	Vorm.	5 Uhr 20 Min.,	6 Uhr 40 Min.,	8 Uhr 15 Min.,	9 Uhr 50 Min.,	10 Uhr 15 Min.,
	Nachm.	12 „ 35 „	2 „ 10 „	3 „ 15 „	3 „ 45 „	4 „ 20 „
		5 „ 25 „	6 „ 30 „	7 „ 35 „	8 „ 5 „	9 „ 35 „
Ankunft in Hamburg	Vorm.	5 „ 50 „	7 „ 10 „	8 „ 45 „	10 „ 20 „	10 „ 45 „
	Nachm.	1 „ 5 „	2 „ 40 „	3 „ 45 „	4 „ 15 „	4 „ 50 „
		5 „ 55 „	7 „ — „	8 „ 5 „	8 „ 35 „	10 „ 5 „
Von Hamburg nach Altona	Vorm.	6 „ — „	7 „ 50 „	9 „ 10 „	10 „ 35 „	11 „ 5 „
	Nachm.	1 „ 30 „	2 „ 40 „	3 „ 50 „	4 „ 20 „	5 „ 15 „
		5 „ 55 „	7 „ 5 „	8 „ 10 „	8 „ 45 „	10 „ 20 „
Ankunft in Altona	Vorm.	6 „ 25 „	8 „ 20 „	9 „ 40 „	11 „ 5 „	11 „ 35 „
	Nachm.	2 „ — „	3 „ 10 „	4 „ 20 „	4 „ 50 „	5 „ 45 „
		6 „ 25 „	7 „ 35 „	8 „ 40 „	9 „ 15 „	10 „ 50 „
Von Altona nach Kiel	Vorm.	6 „ 45 „	8 „ 30 „	11 „ 15 „	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Kiel	„	9 „ 10 „	11 „ 30 „	Nachm.	2 Uhr 40 Min.,	8 „ 55 „
Von Altona nach Rendsburg	„	6 „ 45 „	— „ — „	11 Uhr 15 Min.,	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Rendsburg	„	9 „ 9 „	— „ — „	Nachm.	3 Uhr — Min.,	9 „ — „
Von Altona nach Itzehoe	„	— „ — „	8 „ 30 „	11 Uhr 15 Min.,	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Itzehoe	„	— „ — „	10 „ 45 „	Nachm.	3 Uhr 50 Min.,	8 „ 21 „
Von Altona nach Neustadt	„	— „ — „	8 „ 30 „	—	— „ — „	5 „ 55 „
Ankunft in Neustadt	Nachm.	— „ — „	12 „ 50 „	—	— „ — „	10 „ 15 „
Von Altona nach Blankenese	Vorm.	11 „ 10 „	Nachm.	4 Uhr 20 Min.,	6 „ 30 „	8 „ 45 „
Ankunft in Blankenese	„	11 „ 35 „	„	4 „ 45 „	6 „ 55 „	9 „ 10 „
Von Kiel nach Altona	„	7 „ 5 „	„	12 „ 10 „	5 „ — „	6 „ 55 „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	8 „ — „	9 „ 30 „
Von Rendsburg nach Altona	„	7 „ — „	„	12 „ — „	— „ — „	7 „ 6 „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	— „ — „	9 „ 30 „
Von Itzehoe nach Altona	„	7 „ 50 „	„	1 „ — „	5 „ 30 „	— „ — „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	8 „ — „	— „ — „
Von Neustadt nach Altona	„	5 „ 35 „	„	— „ — „	3 „ 25 „	— „ — „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	— „ — „	8 „ — „	— „ — „
Von Blankenese nach Altona	„	7 „ 45 „	„	12 „ 5 „	4 „ 55 „	7 „ 5 „
Ankunft in Altona	„	8 „ 10 „	„	12 „ 30 „	5 „ 20 „	7 „ 30 „
Von Kiel nach Ascheberg	„	5 „ 40 „	10 Uhr 25 Min.,	Nachm.	3 „ 30 „	7 „ 50 „
Ankunft in Ascheberg	„	6 „ 40 „	11 „ 25 „	„	4 „ 25 „	8 „ 45 „
Von Ascheberg nach Kiel	„	7 „ — „	11 „ 40 „	„	4 „ 45 „	9 „ 5 „
Ankunft in Kiel	„	7 „ 55 „	Nachm.	12 Uhr 35 Min.,	5 „ 40 „	10 „ — „

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Bayer. Pfälzische Nordbahnen.
Alsenz-Bahn.

Die Subscribenten auf das Actien-Capital der Alsenz-Bahn werden hierdurch in Kenntniss gesetzt, dass nunmehr die **Interimsscheine mit 40 Procent Einzahlung** gegen Auslieferung der ausgestellten provisorischen Quittungen bei den betreffenden nungsstellen, nämlich bei

der **Directionscasse der Pfälzischen Bahnen** in Ludwigshafen a./Rh.
der **K. Bayer. Bank** in Nürnberg,
der **Bayer. Hypotheken- und Wechselbank** in München,
M. A. von Rothschild & Söhne } in Frankfurt a./M.,
Ph. Nic. Schmidt, }
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
der **Direction der Disconto-Gesellschaft** } in Berlin
S. Bleichröder, }

in Empfang genommen werden können.

Ludwigshafen, den 16. April 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.
Zahlung der Dividende.

Es wird hiermit zur Kenntniss der Herren Actionäre gebracht, dass die am heutigen Tage stattgehabte General-Versammlung den Rechnungsabschluss für das Jahr 1867 genehmigt und die für dieses Jahr zu vertheilende Dividende auf **33 Francs** festgesetzt hat.

Da auf den ersten Coupon des Jahres 1867 bereits 20 Francs gezahlt worden sind, so wird der zweite Coupon dieses Jahres nunmehr mit 13 Francs eingelöst werden.

Die Zahlung findet vom **1. Mai l. J.** ab bei den Banquiers der Gesellschaft statt, und zwar:

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, } in Gulden Oest. W. nach dem Wechselcourse auf Paris von dem der Auszahlung vorhergehenden Tage
in **Triest** bei den Herren Morpurgo & Parente, }
in **Frankfurt a./M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Francs,
in **Hamburg** bei der Norddeutschen Bank in Mark Banco (1 fcs. $87\frac{1}{2}$ cent. pr. M. B. berechnet).

Wegen Ausgabe neuer Couponsbogen zu den Interimsscheinen wird das Nöthige in Kürze kundgemacht werden.

Wien, 24. April 1868.

Der Verwaltungsrath.

Holsteinische Eisenbahnen.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am **1. Mai d. J.** fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1867 (§ 24) auf 5 pro Cent, oder $7\frac{1}{2}$ Thlr. pro Actie festgesetzt worden ist.

Altona, den 15. April 1868.

Der Ausschuss
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Bezugnahme auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Freitag, den 1. Mai** d. J. die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1867 beginnen und bis weiter Montags, Dienstags, Donnerstags und Freitags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem **Bahnhofsgebäude** zu Altona,
" " " " Kiel,
" Berlin bei Herrn **S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 15. April 1868.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Die Dividende für das Jahr 1867 ist auf

Fünf und ein Zwölftel Procent

festgestellt.

Zahlung derselben erfolgt gegen Abgabe des Dividendenscheines No. 9 mit Ausnahme der Sonn- und Festtage in den gewöhnlichen Geschäftsstunden

vom 29. d. M. bis 15. Juni c. in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, in Berlin bei Herrn G. Müller & Co., Französische Strasse No. 43, nach diesem Termin nur in unserem Geschäftslocale hierselbst — Palmstrasse im Albrecht Dürer.

Bei Präsentation mehrerer Dividendenscheine ist denselben ein Nummernverzeichniss beizufügen.

Breslau, 25. April 1868.

Directorium.
Ertel, Vorsitzender. Schweitzer, Specialdirector.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Bei der heut statutengemäss erfolgten Verloosung unserer Prioritäts-Obligationen Lit. A wurden die Nummern

241, 292, 316, 326, 397, 644, 927

gezogen.

Wir fordern die Inhaber dieser Obligationen auf, letztere gegen Empfangnahme der Capitalsbeträge vom **1. Juli c.** ab

in **Breslau** bei dem Schlesischen Bank-Verein oder bei unserer Casse — Palmstrasse im Albrecht Dürer, —
in **Berlin** bei Herrn G. Müller & Co. — Französische Strasse No. 43 —

einzuliefern.

Verzinsung vorstehend bezeichneter Obligationen hört vom **1. Juli c.** ab auf und wird der Betrag etwa fehlender, nach dieser Zeit fällig werdender Zinscoupons vom Capital gekürzt.

Gleichzeitig bringen wir die Einlieferung der Obligationen

No. 909, ausgeloost im Jahre 1864,
" 967, " " " 1866,
" 134, " " " 1867,

in Erinnerung.

Breslau, den 22. April 1868.

Directorium.
Ertel, Vorsitzender. Schweitzer, Specialdirector.

Hannoversche Staatseisenbahn.

Die Lieferung von:

600 Ctr. weisser und
120 Ctr. bunter Putzbaumwolle

soll im Wege der Submission vergeben werden und ist dazu Termin auf

Freitag den 8. Mai, Morgens 10 Uhr

im Büreau der Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover angesetzt, in welchem die bis dahin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Putzbaumwolle"

einzureichenden Offerten in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen sind hier im Büreau der Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung ausgelegt und von dieser auf frankirte Gesuche zu beziehen.

Hannover, den 24. April 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wex.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Zu einem Werkstätten-Gebäude auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe zu Berlin sollen folgende Lieferungen und Arbeiten im Wege der Submission in drei Loosen vergeben werden:

1) 2974 Ctr. schmiedeeiserne Dachconstruction, Absprengungen, Oberlicht und Dunstfänge, Heizrohre incl. Aufstellung

2) 1390 Ctr. gusseiserne Schuhe der Dachconstruction, Deckplatten, Streben, Fensterrahmen incl. Aufstellung

Die Submissions-Bedingungen liegen in meinem Bureau, Koppenstrasse 6/7 zur Einsicht aus und können gegen Einsendung von 20 Sgr. für Capitalien mit einer zur Beurtheilung der Preise genügenden Uebersichtszeichnung mitgetheilt werden. Die Detailzeichnungen können nur auf meinem Bureau eingesehen werden.

Die Offerten sind bis zum Eröffnungstermine am **16. Mai** cr. Morgens 11 Uhr in meinem Bureau unter der Aufschrift: „Offerte auf Eisentheile zum Werkstattgebäude" abzugeben.

Berlin, den 26. April 1868.

Der Eisenbahnbau-Inspector
J. V. Goering.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von **200 Stück vierrädrigen Coulissewagen** zu 150 Centner netto Tragfähigkeit soll in einzelnen Loosen von je 50 Stück im Wege der Submission vergeben werden. — Die Submissionsbedingungen, sowie die Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau hier und bei dem Vorsteher der Wagenverwaltung in Dortmund zur Einsicht offen und können von dort gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Die Ablieferung der Wagen muss im Monat October c. erfolgen.

Offerten, welche bis zum **24. Mai c.** verbindlich bleiben, sind bis zum **12. Mai c.** mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Coulissewagen" an uns einzureichen.

Köln, den 27. April 1868. **Die Direction.**

Schweizerische Nordostbahn.

Lieferung von Eisenbahnschienen und Befestigungsmitteln.

Zur Herstellung einer neuen Eisenbahnstrecke bedürfen wir:
1500 Tonnen oder 30 000 Centner Eisenbahnschienen,
wovon ca. 1230 Tonnen oder 24 600 Centner auf den Bahnhof Romanshorn und
ca. 270 Tonnen oder 5400 Centner auf den Bahnhof Zürich zu liefern sind;

ferner bedürfen wir:

5 000 Stück	oder	ca. 250	Centner	Unterlagsplatten,
11 000 „	„	ca. 640	„	Laschen von Eisen,
25 000 „	„	ca. 130	„	Laschenbolzen,
105 000 „	„	ca. 550	„	Hackennägel.

Die sämmtlichen Befestigungsmittel sind auf den Bahnhof Romanshorn zu liefern. Die Ablieferung dieser Materialien soll am **1. Mai 1869** beginnen und am **30. Juni 1869** vollzogen sein.

Die Lieferungsbedingungen sowie die bezüglichen Zeichnungen und Musterstücke sind in unserm technischen Büreau im Bahnhofe Zürich (Bauwerkstätte) zur gefl. Einsicht aufgelegt.

Wir laden hiemit zur Einreichung von Angeboten auf die Lieferung **aller** oder auch bloss **eines Theiles** dieser Materialien, welche — exclusive Schweiz. Eingangszoll — franko auf die genannten Bahnhöfe zu bewerkstelligen ist, ein.

Die Angebote wollen schriftlich und versiegelt längstens bis zum **9. Mai laufenden Jahrs** an die Direction der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich eingesandt werden.

Zürich, den 18. April 1868.

Im Auftrage der Direction,
der bauleitende Ingenieur:
Fr. Seitz.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von **20 Stück 4rädrigen Personenwagen IV. Classe**, in zwei Loosen getrennt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Submissions-Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Personenwagen IV. Classe" an den Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst bis zu dem auf **Montag den 4. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr** anstehenden Termine einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an unsern Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Bröse, hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 22. April 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Ein Loos der Erdarbeiten für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn von ca. 61 000 Schachtruthen, einschliesslich der Herstellung zweier Strassenüberführungen beabsichtigen wir im Wege beschränkter Submission zu vergeben.

Bauunternehmer, welche ihre Qualification durch Atteste nachzuweisen vermögen, werden ersucht, von den in unserem Büreau, Koepnickerstrasse No. 29 ausliegenden Plänen und Bedingungen Kenntniss zu nehmen, und werden daselbst Offerten bis zu dem, am

7. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr

stattfindenden Termine entgegen genommen, und im Beisein der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet.

Berlin, den 17. April 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn.

Königl. Württemb. Staatseisenbahn.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Allgäubahn.

Für die Strecke der Allgäubahn zwischen Waldsee und Herbertingen ist der eiserne Oberbau zu 13 Brücken und Durchlässen von 7 bis 35 Fuss lichter Weite zu liefern.

Das Gesammtgewicht beträgt:
an Schmied- und Walzeisen 1484 Z.-Ctr.,
an Gusseisen 300 „ „

Die Lieferung und Aufstellung sämmtlicher Brücken etc. hat im Lauf des Sommers 1868 stattzufinden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens bis

14. Mai d. J.

unter Angabe des Preises pr. Ctr. Schmied- und Walzeisen und pr. Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues bei uns schriftlich einzureichen.

Stuttgart, den 18. April 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Königl. Württemb. Staatseisenbahn.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Donaubahn.

Für die Strecke der Donaubahn zwischen Blaubeuren und Ehingen ist der eiserne Oberbau zu 19 Brücken und Durchlässen mit Oeffnungen von 5 bis 70 Fuss lichter Weite zu liefern.

Das Gesammtgewicht beträgt:
an Schmied- und Walzeisen 2225 Z.-Ctr.,
an Gusseisen $103^1/_2$ „ „

Die Lieferung und Aufstellung sämmtlicher Brücken etc. hat im Lauf des Sommers 1868 stattzufinden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens bis

14. Mai d. J.

unter Angabe des Preises pr. Ctr. Schmied- und Walzeisen und pr. Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues bei uns schriftlich einzureichen.

Stuttgart, den 18. April 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert
Englische Maschinen-Sicherheitszünder
für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben.

Die Dampf-Trassmühle von

Jacob Meurin,

Eigenthümer von Tufsteingruben, in Andernach am Rhein
empfiehlt den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen fein gemahlenen

Plaidter Trass und Tufstein

zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gas-Reservoirs und andern Wasserbauten.

Plaidter Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement,
nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die rascher erhärtenden künstlichen Cemente und kostet mit Berücksichtigung des nöthigen Kalkzusatzes nur 1/4 des Preises dieser.



Norddeutscher Lloyd.
Regelmäßige Postdampfschifffahrt
BREMEN und NEWYORK,
Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Hansa	2. Mai.	28. Mai.	D. Hermann	30. Mai.	25. Juni.
D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.	D. Union	6. Juni.	2. Juli.
D. America	16. Mai.	11. Juni.	D. Deutschland	13. Juni	9. Juli.
D. Weser	23. Mai.	18. Juni.			

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE
Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.
D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.	D. Berlin	1. August	1. September.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.
Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. H. Peters, Procurant.

G. Kleeberg & Cie.

Fabrik Englischer Sicherheitszünder
Torgau an der **Elbe**
empfehlen ihre Fabricate von Engl. Sicherheitszündern in diversen Sorten zu Sprengungen in der Erde und unter Wasser den Herren Bauunternehmern und Bergwerksbesitzern.

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit **Garantie für Bruch**, bis zur Empfangsstation
H. Berg, Unternehmer zu **Düsseldorf.**

Eisenbahn-Waggon-Decken,
wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.
Wasserdichte Segeltuch-Pläne
empfiehlt die Fabrik roher Leinen von
M. Schlochauer & Co.
in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Die

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**
in **Schildau**
bei **Torgau** a/Elbe
empfiehlt ihre seit 15 Jahren als gut und zuverlässig bekannten Fabricate in gewöhnlichen und Gruben-Zündern, Sumpf-, Wasser- und Guttapercha-Zündern zu aussergewöhnlich billigen Preisen und erlaubt sich noch besonders auf ihre wasserdichten Patronenhülsen in div. Längen mit und ohne Zünder aufmerksam zu machen.

Die von Autoritäten und auch auf der Pariser Welt-Ausstellung als vorzüglichst anerkannten

Telegraphendrähte

mit Seide und Baumwolle isolirt
für Apparate,

Wachsdrähte

aller Art für **Zimmerleitungen** empfiehlt
die Telegraphen-Fabrik
von **C. J. Vogel,** Berlin,
Ritter-Str. 39.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beiblatt zu No. 18 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung

der von mehreren Verwaltungen Deutscher Vereins-Eisenbahnen gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1866 auf diesen Bahnen erfolgten.

Rubrik 1 und 2. Name der Bahn und der Bahnstrecke. Zahl der Achsbrüche.

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn	14	Achsbrüche.
2. Herzogl. Braunschweig'sche Staats-E.	8	„
3. Hannoversche Staats-E.	3	„
4. Kaiser Ferdinands Nordbahn	31	„
5. Köln-Mindener E.	30	„
6. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1	„
7. Leipzig-Dresdner E.	2	„
8. Magdeburg-Leipziger E.	3	„
9. Magdeburg-Halberstädter E.	2	„
10. Niederschlesische Zweigbahn	1	„
11. Neisse-Brieger E.	1	„
12. Oberschlesische E.	3	„
13. Oesterreichische Staats-E.-G.	30	„
14. Rheinische	7	„
15. Schleswigsche	1	„
16. Oesterreichische Südbahn-Ges.	27	„
17. Theiss-Bahn	2	„
18. Württembergische E.	2	„
19. Westfälische	1	„

Summe der stattgehabten Achsbrüche 169.

Rubrik 3. Datum, an welchem der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde.

Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchen der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde, in folgender Weise:

In den Monaten December, Januar u. Februar	44	Achsbrüche
„ „ „ März, April u. Mai	30	„
„ „ „ Juni, Juli u. August	43	„
„ „ „ September, October u. November	52	„

Rubrik 4. Datum, an welchem die Achse in Benutzung genommen wurde.

Aus der Zusammenstellung der in dieser und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Benutzungs-Dauer der Achsen.

Die im Laufe des Jahres 1866 bei den verschiedenen Bahnen gebrochenen Achsen waren durchschnittlich in Benutzung.

	Achsen	Jahre	Monate
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn	14	7	—
2. Herzogl. Braunschweig'sche Staats-E.	8	8	1,3
3. Hannoversche Staats-E.	3	10	4,3
4. Kaiser Ferdinands Nordbahn	29	12	0,6
5. Köln-Mindener E.	30	6	5,7
6. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1	3	5,5
7. Leipzig-Dresdner E.	2	9	2,7
8. Magdeburg-Leipziger E.	—	—	—
9. Magdeburg-Halberstädter E.	2	5	7,2
10. Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—
11. Neisse-Brieger E.	—	—	—
12. Oberschlesische E.	3	10	1,5
13. Oesterreichische Staats-E.-G.	16	12	11,3
14. Rheinische E.	7	8	9,2
15. Schleswigsche E.	—	—	—
16. Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft	26	5	8,9
17. Theissbahn	2	8	4,5
18. Württembergische E.	1	—	6,5
19. Westfälische	—	—	—

Hiernach ergiebt sich für die im Laufe des Jahres 1866 gebrochenen Achsen eine durchschnittliche Benutzungsdauer von 8 Jahren 9 Monaten 28 Tagen.

Die absolut längste Dauer von 22 Jahren hatte eine der K. K. priv. Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft gehörige Achse. Die durchschnittlich längste Dauer fand bei den Achsen dieser Gesellschaft mit 12 Jahren 11,3 Monaten statt.

Die kürzeste Dauer einer Achse war 6,5 Monate bei der Württembergischen Eisenbahn.

Rubrik 5 und 6. Anzahl der Meilen, welche die im Laufe des Jahres 1866 gebrochenen Achsen durchschnittlich zurückgelegt haben.

	Achsen	Im Ganzen Meilen	Achsen.	Seit der letzten Revision Meilen.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn	14	13425	14	881
2. Herzogl. Braunschweig'sche Staats-E.	8	24814	8	2880
3. Hannoversche Staats-E.	1	17942	3	3176
4. Kaiser Ferdinands Nordbahn	29	37183	31	1314
5. Köln-Mindener E.	30	13655	30	1023
6. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1	19120	1	4165
7. Leipzig-Dresdner E.	2	30155	—	—
8. Magdeburg-Leipziger E.	1	17041	3	3261
9. Magdeburg-Halberstädter E.	2	16068	2	2338
10. Niederschlesische Zweigbahn	1	6124	1	404
11. Neisse-Brieger E.	—	—	—	—
12. Oberschlesische E.	3	28702	3	1349
13. Oesterreichische Staats-E.-G.	—	—	5	1401
14. Rheinische E.	5	19851	7	1014
15. Schleswigsche E.	—	—	—	—
16. Oesterreichische Südbahn-Ges.	24	17106	18	2119
17. Theissbahn	—	—	1	857
18. Württembergische E.	1	3311	1	793
19. Westfälische E.	1	36035	1	2980

Durchschnittlich hat eine Achse im Ganzen 19 792 Meilen und seit der letzten Revision 1412 Meilen durchlaufen.

Diese Durchschnittszahlen sind aus den bezüglichen Daten, welche über 133 Achsen betreffs der im Ganzen zurückgelegten, und über 139 Achsen betreff der seit der letzten Revision zurückgelegten Meilenanzahl mitgetheilt wurden, berechnet.

Die absolut grösste Meilenanzahl von 70 033 erreichte eine Achse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn; die nächstgrösste eine Achse der Köln-Mindener Eisenbahn mit 58 010 Meilen.

Die durchschnittlich grösste Meilenanzahl wurde von den Achsen der Kaiser Ferdinands Nordbahn erreicht, sie betrug 37 183 Meilen.

Die kleinste zurückgelegte Meilenanzahl der im Laufe des Jahres 1866 gebrochenen Achsen war 1285 Meilen bei einer Achse der Köln-Mindener Bahn, welche in Folge eines Zusammenstosses gebrochen ist. Die nächste kleinste Meilenanzahl hatte eine Achse der Württembergischen Staats-E., sie betrug 3311,5 Meilen.

Rubrik 7. Name des Fabrikanten.

Eine von Prevali bezogene Achse leistete die längsten Dienste, dieselbe brach erst nach 22jähriger Verwendung.

Die grösste Meilenanzahl à 70033 erreichte eine vom Hörder Bergwerks- und Hüttenverein in Hörde gelieferte Achse.

Aus der Zusammenstellung der in den Rubriken 7 und 5 vorhandenen Daten ergiebt sich die durchschnittliche Meilenanzahl, welche die Achsen der verschiedenen Fabrikanten oder Lieferanten zurückgelegt haben.

	Anzahl der gebrochenen Achsen.	Durchschnittl. zurückgelegte Meilenanzahl
1. Rosthorn in Kärnthen	27	35929
2. Bochumer Verein f. Bergbau u. Gussstahlfabrication	23	9590
3. Hörder Bergwerks- und Hüttenverein	11	19101
4. Patentschaft	11	25004
5. Neuberg	10	15040
6. Lehrkind, Falkenroth u. Comp. zu Haspe	6	12151,3
7. Krupp in Essen	6	10619,6
8. Borsig in Berlin	5	32994
9. Georg Worstel in Warrington	2	24571,3
10. Lowmoore in England	2	22441
11. Reschitza	2	9837,3
12. Zeltweg	2	11437,5
13. Eschweiler Pümpchen	1	14121,6
14. Zorge	1	17560
15. Howks in England	1	25986
16. Ruffer in Breslau	1	19120
17. Kirkstal in England	1	7928
18. Sharp u. Steward in Manchester	1	17041
19. Englert Cünzer u. Tuchse in Eschweiler Hasselt	1	11299
20. E. Hösch u. Söhne in Düren	1	23099
21. Königl. Hüttenwerk in Wasseralfingen	1	3311

Bei 26 Achsen fehlte der Name des Fabrikanten oder die von den Achsen zurückgelegte Meilenanzahl.

Rubrik 8. Gattung der Achse und des Fahrzeuges, Benennung des Zuges.

Von den im Laufe des Jahres 1866 stattgehabten Achsbrüchen geschahen:

bei Eilzügen	7	bei Militair- und Güterzügen	120
„ Pesonenzügen	22	beim Stationsdienst	10
„ gemischten Zügen	6	bei Leerfahrten der Maschine	2

Ueber 2 Achsbrüche wurde keine nähere Mittheilung gemacht.

Die 169 Achsbrüche vertheilen sich auf folgende Gattungen von Fahrbetriebsmitteln:

18 Achsbrüche fanden bei Locomotiven statt,
33 „ „ „ Tendern statt,
3 „ „ „ Personenwagen statt,
45 „ „ „ bedeckten Güterwagen statt,
70 „ „ „ offenen „

Unter den 18 bei Locomotiven stattgehabten Achsbrüchen kamen 2 bei Kurbel- und 16 bei geraden Triebachsen vor.

Bezüglich der Anzahl der Räder der Fahrbetriebsmittel vertheilen sich die Achsbrüche in folgender Weise:

15 Achsbrüche fanden bei 8rädrigen Fuhrwerken statt,
57 „ „ „ 6 „ „ „
97 „ „ „ 4 „ „ „

Rubrik 9. Material und Erzeugungsart der Achsen.

Die gebrochenen Achsen vertheilen sich hinsichtlich des Materials, der Erzeugungsart und der von denselben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich zurückgelegten Meilenanzahl in nachstehender Weise:

Material der Achsen.	Zahl der gebrochenen Achsen.	Durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl.	Anzahl der Achsen, von welcher die durchschnittliche Meilenanzahl ermittelt wurde.
Geschmiedetes Eisen	28	29705	23
Gewalztes „	36	33483	21
Bündel- „	6	13616	6
Eisen ohne Angabe, ob geschmiedet oder gewalzt	43	18468	29
Patent-Achsen	14	18080	8
Patent-Hohl-Achsen	7	25312	7
Puddelstahl	5	26197	5
Gussstahl ungehärtet	29	9795	29
do. gehärtet	1	35571	1

Es tritt auch in diesem Jahre wieder die Thatsache hervor, dass die Gussstahl-Achsen nicht wie man erwarten sollte, eine längere Laufdauer als wie die Eisenachsen haben; doch lässt sich hieraus noch nicht ein richtiges Urtheil über den Werth der Gussstahl-Achsen fällen, indem alle gebrochenen Achsen scharfe Ansätze hatten, an denen sie gebrochen sind und welche bei allen Achsen, namentlich aber bei Gussstahl-Achsen das Eintreten von Brüchen begünstigen.

Wie sehr letztere Erfahrung gerechtfertigt ist, erhellt aus dem Vorkommen eines Achsbruches in der Mitte einer Gussstahlachse, der mit einer daselbst eingeschlagenen Eins zusammenfällt. Aehnliche Wahrnehmungen wurden überdies auch bei Stahlblechen gemacht.

Rubrik 10. Zeichnung der Gestalt der Achsen und der Radnabe. Bezeichnung der Bruchstelle.

Nach der Grösse des Achsdurchmessers in der Radnabe vertheilen sich die gebrochenen 169 Achsen in nachstehender Weise:

Von 3 1/2" starken Achsen sind gebrochen 1 Stück,
„ 3 3/8" „ „ „ „ 2 „
„ 3 3/4" „ „ „ „ 32 „
„ 3 7/8" „ „ „ „ 15 „
„ 4" „ „ „ „ 8 „
„ 4 1/8" „ „ „ „ 26 „
„ 4 1/4" „ „ „ „ 8 „
„ 4 3/8" „ „ „ „ 9 „
„ 4 1/2" „ „ „ „ 7 „
„ 4 5/8" „ „ „ „ 6 „
„ 4 3/4" „ „ „ „ 20 „
„ 4 7/8" „ „ „ „ 1 „
„ 5" „ „ „ „ 7 „
„ 5 1/4" „ „ „ „ 7 „
„ 5 3/4" „ „ „ „ 3 „
„ 6" „ „ „ „ 3 „
„ 6 1/4" „ „ „ „ 3 „
„ 6 7/8" „ „ „ „ 2 „
„ 7" „ „ „ „ 8 „
„ 7 3/8" „ „ „ „ 1 „

Nach Abzug der gebrochenen 2 Kurbel- und 16 geraden Triebachsen waren von den übrigen: 100 Stück im Schaft cylindrisch, 44 Stück gegen die Mitte verjüngt und 7 waren hohle Achsen.

Die gebrochenen 169 Achsen vertheilen sich ferner hinsichtlich der Bruchstelle in folgender Weise:

74 Achsen sind im Zapfen und zum grössten Theil in der Einkehlung gebrochen,
17 „ „ an der äusseren Seite der Radnabe gebrochen,
30 „ „ „ „ inneren „ „ „ „
36 „ „ in der Radnabe selbst gebrochen,
2 „ „ gegen die Achsmitte zu und
2 „ „ an der Kurbel gebrochen,
2 „ „ in beiden Naben zugleich gebrochen;
bei 1 „ ist der Bruch in der Mitte und in beiden Naben zugleich erfolgt.

Von 5 Achsen fehlen die erforderlichen Angaben.

Es fanden demnach von den vorstehend bezeichneten Bruchstellen

45,20 Proc. am Schenkel oder Zapfen der Achse,
10,36 „ an der äusseren Seite der Radnabe,
18,29 „ „ „ inneren „ „
21,95 „ in der Radnabe selbst,
1,20 „ gegen die Achsmitte zu,
1,20 „ an der Kurbel,
1,20 „ in den beiden Naben und
0,60 „ in beiden Naben und in der Mitte

statt.

Rubrik 11. Beschaffenheit der Bruchfläche.

Die Bruchflächen waren:

bei 8 Achsen frisch und gesund,
„ 136 „ war ein alter Anbruch sichtbar,
„ 4 „ zeigten sich Fehler im Material,
„ 7 „ „ „ in der Schweissung,
„ 2 „ war der Stummel abgewürgt und
„ 12 „ waren die Bruchflächen bis zur Unkenntlichkeit verrieben, oder es fehlten die bezüglichen Daten.

Das Material der Bruchfläche war

bei 55 Achsen feinkörnig,
„ 15 „ grobkörnig,
„ 6 „ körnig, ohne Bezeichnung ob grob- oder fein-,
„ 28 „ sehnig,
„ 15 „ krystallinisch.

Ueber das Gefüge der anderen 50 Achsen wurden keine oder nur unbestimmte Angaben gemacht.

Rubrik 12. Belastung der Achsen bei normaler Benutzung des Fahrzeuges.

Von den gebrochenen Achsen waren bei normaler Benutzung belastet:

2 Stück mit 4 000 Pfd.
2 „ von 5 000 — 6 000 Pfd.
5 „ „ 6 000 — 7 000 „
13 „ „ 7 000 — 8 000 „
14 „ „ 8 000 — 9 000 „
21 „ „ 9 000 — 10 000 „
21 „ „ 10 000 — 11 000 „
4 „ „ 11 000 — 12 000 „
8 „ „ 12 000 — 13 000 „
22 „ „ 13 000 — 14 000 „
23 „ „ 14 000 — 15 000 „
11 „ „ 15 000 — 16 000 „
2 „ „ 16 000 — 17 000 „
2 „ „ 17 000 — 18 000 „
7 „ „ 18 000 — 19 000 „
1 „ „ 19 000 — 20 000 „
2 „ „ 20 000 — 22 000 „
4 „ „ 22 000 — 23 000 „
1 „ „ 23 000 — 24 000 „

Ueber 4 Achsen wurden in dieser Hinsicht keine Mittheilungen gemacht.

Wenn die Normal-Belastung der Achse mit dem Querschnitt, welchen dieselben in der Nabe hat, verglichen wird, so ergiebt sich: dass die Normalbelastung für jeden Quadratzoll des Querschnittes in der Nabe bestimmt war

bei 6 Achsen mit 150 — 200 Pfd.
„ 4 „ „ 200 — 250 „
„ 15 „ „ 250 — 300 „
„ 38 „ „ 300 — 350 „
„ 36 „ „ 350 — 400 „
„ 26 „ „ 400 — 450 „
„ 24 „ „ 450 — 500 „
„ 11 „ „ 500 — 550 „
„ 3 „ „ 550 — 600 „
„ 2 „ „ 700 — 750 „
„ 1 „ „ 750 — 800 „
„ 2 „ „ 800 — 850 „
„ 1 „ „ 1000 — 1050 „

Rubrik 13. Belastung der Achsen zur Zeit des Bruches.

Von den gebrochenen Achsen waren zur Zeit des Bruches belastet:

4 Stück mit 4 000 Pfd.
5 „ „ 4 000 — 5 000 Pfd.
6 „ „ 5 000 — 6 000 „
10 „ „ 6 000 — 7 000 „
15 „ „ 7 000 — 8 000 „
18 „ „ 8 000 — 9 000 „
12 „ „ 9 000 — 10 000 „
18 „ „ 10 000 — 11 000 „
4 „ „ 11 000 — 12 000 „
8 „ „ 12 000 — 13 000 „
37 „ „ 13 000 — 14 000 „
6 „ „ 14 000 — 15 000 „
2 „ „ 15 000 — 16 000 „
6 „ „ 18 000 — 19 000 „
1 „ „ 19 000 — 20 000 „
2 „ „ 20 000 — 21 000 „
4 „ „ 22 000 — 23 000 „
1 „ „ 23 000 — 24 000 „

Ueber die übrigen 10 Achsbrüche wurden in dieser Beziehung keine Angaben gemacht.

Bei einer Vergleichung der Rubriken 12 und 13 zeigt sich, dass nur 1 Achse, und diese nur unbedeutend überlastet war.

Rubrik 14. Gewicht des Räderpaares.

Von den 169 gebrochenen Achsen waren versehen:

1 Stück mit 500 — 600 Pfd. schweren Rädern,
2 „ „ 900 — 1000 „ „ „
6 „ „ 1000 — 1100 „ „ „
8 „ „ 1100 — 1200 „ „ „
9 „ „ 1200 — 1300 „ „ „
22 „ „ 1300 — 1400 „ „ „
38 „ „ 1400 — 1500 „ „ „
15 „ „ 1500 — 1600 „ „ „
15 „ „ 1600 — 1700 „ „ „
9 „ „ 1700 — 1800 „ „ „
11 „ „ 1800 — 2100 „ „ „
6 „ „ 2100 — 2300 „ „ „
2 „ „ 2300 — 2500 „ „ „
3 „ „ 3000 — 4000 „ „ „
12 „ „ 4000 — 5000 „ „ „
2 „ „ 5000 — 6000 „ „ „

Ueber das Gewicht der bei den übrigen 8 gebrochenen Achsen angebrachten Räderpaare wurden keine Mittheilungen gemacht.

Rubrik 15. Gewicht der Achsen.

Von den gebrochenen Achsen haben gewogen:

1 Stück 150 Pfd.
26 „ 150 — 200 Pfd.
56 „ 200 — 250 „
21 „ 250 — 300 „
17 „ 300 — 350 „
24 „ 350 — 400 „
2 „ 400 — 450 „
1 „ 500 — 550 „
5 „ 550 — 600 „
4 „ 600 — 650 „
2 „ 750 — 800 „
1 „ 950 — 1000 „

Ueber das Gewicht von 9 Achsen wurden keine Mittheilungen gemacht.

Rubrik 16. Durchmesser der Räder.

Von den gebrochenen 169 Achsen hatten die Räder

bei 1 Stück 2 1/8' Durchmesser,
„ 1 „ 2 1/2' — 2 3/4' Durchmesser,
„ 16 „ 2 3/4' — 3' „
„ 106 „ 3' — 3 1/4' „
„ 12 „ 3 1/4' — 3 1/2' „
„ 10 „ 3 1/2' — 3 3/4' „
„ 2 „ 3 3/4' — 4' „
„ 9 „ 4' — 4 1/4' „
„ 1 „ 4 1/2' — 4 3/4' „
„ 1 „ 5' — 5 1/4' „
„ 3 „ 5 1/2' — 5 3/4' „
„ 1 „ 6 1/2' — 6 3/4' „

Die Grösse der bei den übrigen 6 Achsen verwendeten Räder wurde nicht mitgetheilt.

Rubrik 17. Beschreibung der Lagerbüchsen und der Federhaltung.

Die Lagerbüchsen der gebrochenen Achsen bewegten sich im verticalen Sinne in Führungen, welche denselben nur ein geringes horizontales Spiel gestatteten.

Die Achslager waren bei 66 Compositions-Metall und in den Lagerbüchsen eingegossen, und bei 55 Metall.

Die Mehrzahl hatte die Schmierzuführung von oben und zwar waren:

115 für Oel eingerichtet,
19 „ feste Schmiere eingerichtet.

Bei den übrigen fehlen die bezüglichen Angaben.

Die Federhaltung war bei den meisten Achsen mit beweglichen Gelenken hergestellt und hatten:

153 Stück Blattfedern und
10 „ Volutfedern.

Von 6 Stück ist die Federgattung unbekannt.

Rubrik 18. Folgen des Bruches und sonstige Bemerkungen.

Ausser Verspätungen, welche in den meisten Fällen die im Jahre 1866 vorgekommenen 169 Achsbrüche nach sich zogen, hatten 91 Achsbrüche keine weiteren Folgen.

10 Achsbrüche verursachten blosse Entgleisung,
33 „ hatten Beschädigung an den Wagen zur Folge,
20 „ zogen die Beschädigung mehrerer Wagen nach sich,
2 „ verursachten grössere Beschädigungen der Bahn und an den Fahrbetriebsmitteln,
bei 12 „ fanden Beschädigungen an der Maschine und
„ 1 „ „ „ am Tender
statt.

Es geschahen ferner

116 Achsbrüche bei voller Geschwindigkeit der Züge,
12 „ in der Station,
17 „ bei der Einfahrt in die Station,
10 „ beim Stations-(Verschieb-)Dienste,
6 „ bei Wechselpassirung und
1 „ leerer Maschine.

Von 7 erfolgten Achsbrüchen fehlten die bezüglichen Mittheilungen.

Zusammengestellt von der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Ueber gegenseitige Wagenbenutzung.

Vom Büreauvorsteher König in Erfurt.

Die mit dem 1. März cr. erfolgte Einführung eines Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist als ein wesentlicher Fortschritt in diesem Theile des Verkehrswesens zu begrüssen, indem hierdurch nicht allein der fortwährenden Verkehrsentwickelung, sondern auch der besseren Wagenausnutzung die gebührende Rechnung getragen worden ist. Die in dem Regulative gegebenen Bestimmungen sollen aber nur normativer Art sein und die Verabredung etwaiger Zusatz- und Ausnahme-Bestimmungen soll den einzelnen Verbänden und Bahnen überlassen bleiben.

In Wirklichkeit sind nun auch dergleichen Zusatz- und Ausnahme-Bestimmungen in einzelnen Verbänden und zwischen einzelnen Bahnen bereits gegeben. Sie betreffen hauptsächlich folgende Puncte:

a) Zu § 2 des Regulativs.
Erweiterung und Beschränkung der als Regel hingestellten Grenzen des Wagenübergangs;

b) Zu § 3 d. R.
Besondere Gestattungen wegen Rückbeladung der Wagen nach anderen als den auf der Hintour berührten Stationen und specielle Vorschriften zur Sicherstellung des Rücklaufs leerer Wagen über die Route der beladenen Hintour;

c) Zu § 4 d. R.
Gestattungen wegen Ablenkung leer zurückkehrender Wagen nach Seitenrouten Behufs Beladung;

d) Zu § 5 d. R.
Nähere Bezeichnung der in Anwendung kommenden Lauffristen (ob nach der Entfernung oder den Fahrplänen bemessen), sowie Erweiterung der Ladefristen für gewisse Stationen und Fristgestattungen für Ent- und Wiederbeladung rückkehrender Wagen auf Zwischenstationen, endlich Festsetzung von Fristen für besondere Transporte oder Züge;

e) Zu § 7 d. R.
Gegenseitiger Nachlass der Conventionalstrafen für Reglementswidrigkeiten;

f) Zu §§ 13 und 14 d. R.
Höhe der für Benutzung der Wagen zu gewährenden Miethentschädigungen bezw. der für Fristüberschreitungen der Wagen zu berechnenden Verzögerungsgebühren,

Wenn nun auch ohne Gefahr für die allgemeine Annahme des Regulativs das Zugeständniss jenes Vorbehalts zusätzlicher Bestimmungen nicht wohl zu umgehen war, so möchte doch der Wunsch gerechtfertigt sein, dass nicht etwa durch einen zu ausgedehnten Gebrauch des gedachten Vorbehalts das Regulativ in seinen wesentlichsten Puncten wieder verkümmert werde. Es dürfte vielmehr darauf Bedacht zu nehmen sein, möglichst die Zusatzbestimmungen für die verschiedenen Verbände und Bahnen in Einklang zu bringen und die Ausnahmebestimmungen auf locale Verhältnisse zu beschränken.

Im Besonderen muss dringend empfohlen werden, gleichmässige Miethsätze herbeizuführen, in welcher Hinsicht ein die Abrechnung über die gegenseitige Wagenbenutzung sehr erschwerender Mangel an Uebereinstimmung zu beklagen ist.

Aber auch in Bezug auf das Abrechnungs-Verfahren finden noch wesentliche Uebelstände statt. Die Darlegung der letzteren und die Erwägung der Mittel zu deshalbiger Abhülfe sollen der Zweck gegenwärtiger Mittheilung sein.

Die Controle und Abrechnung über gegenseitige Wagenbenutzung erfolgt dermalen theils zwischen den einzelnen betheiligten Bahnen selbst, theils in den speciellen Verbänden, theils auch centralisirt für einen Complex mehrerer Verbände und Bahnen. Je nach den einzelnen Vereinigungen ist auch der Abrechnungsmodus ein verschiedener. Aus dieser getrennten Behandlung ergiebt sich der Uebelstand, dass bei dem durch die Verkehrsentwickelung bedingten ausgedehnten Wagenlaufe die Wageneigenthümer hinsichtlich der Ansprüche aus der Benutzung ihrer Wagen auf fremden Bahnen nur allmälig und stückweise befriedigt werden und nur mit grosser Mühe ein Bild über den Lauf ihrer Wagen und über die vorschriftsgemässe oder reglementswidrige Verwendung derselben erlangen können; dass wegen des mangelnden Anschlusses oder Zusammenhangs der Rechnungsunterlagen eine Unsicherheit und Lückenhaftigkeit der Controle und Abrechnung entsteht, ganz besonders in den jetzt häufigen Fällen der Wagenrücktouren über andere Routen; dass endlich als Folge hiervon ein im Ganzen genommen verhältnissmässig viel grösserer Aufwand an Arbeitskräften und Kosten erwächst.

Mit Recht hat man daher in dem neu eingeführten Regulative (§ 17) auch die Gründung einer Central-Abrechnungsstelle für den Deutschen Eisenbahnverein in Aussicht genommen. Nur durch diese Centralisation kann eine den Intentionen des Regulativs entsprechende gleichmässige, sichere Controle und Abrechnung über die Wagenbenutzung mit directer Ausgleichung der gegenseitigen Ansprüche erzielt werden.

Zunächst fragt es sich nun, welche Geschäftseinrichtungen dieser neuen Centralstelle zu geben sein würden.

Es wird gerechtfertigt und angemessen sein, bei Erwägung dieser Frage von denjenigen Einrichtungen auszugehen, welche bei der für den Mitteldeutschen, Süddeutschen, Westdeutschen, Rheinischen, Rheinisch-Thüringischen, Hannover-Thüringischen, Hannover-Thüringen-Bayerischen Verband und mehrere noch speciell beigetretene Bahnen bestehenden Erfurter Central-Wagen-Controle, als der zur Zeit umfangreichsten Wagenabrechnungsstelle Deutschlands, bereits getroffen worden sind, und sollen daher zunächst diese Einrichtungen im Wesentlichen kurz hier aufgeführt, dann aber auch die Modificationen angedeutet werden, unter welchen etwa jene Einrichtungen für die neue Centralstelle in Anwendung zu bringen sein würden.

Die Geschäfts-Einrichtungen der Erfurter Central-Wagen-Controle sind die folgenden:

1) Als Grundlage für die Controle und Abrechnung lassen die betheiligten Bahnen entweder durch ihre Stationen selbst oder durch ihre Controlstellen unter Anwendung der dazu vorgeschriebenen Formulare und innerhalb gewisser Termine monatsweise an die Centralstelle rapportiren:

a) über die an jede einzelne Anschlussbahn übergehenden eigenen Wagen und

b) über die auf ihren Bahnen coursirenden fremden Wagen, getrennt nach den einzelnen Wageneigenthümern.

2) Bei der Centralstelle werden diese Rapporte, mit Benutzung der von den einzelnen Bahnen zu verabfolgenden Wagenparksverzeichnissen, im gegenseitigen Anschlusse geprüft bezw. berichtigt, in Bezug auf die Endstationen der Wagencourse vervollständigt, unter Beachtung der in Anwendung kommenden verschiedenen Miethsätze mit Eintrag der von jedem einzelnen Wagen durchlaufenen Meilen versehen und in letzterer Hinsicht entsprechend abgeschlossen.

3) Die Feststellung der Rapporte begreift zugleich die Verfolgung der über die Grenzen des Abrechnungsbereichs hinausgreifenden, durch die Grenzbahnen zu vergütenden Wagencourse; ferner die Ermittelung und Verzeichnung der Wagenfristüberschreitungen und sonst vorgekommenen Reglementswidrigkeiten, nebst Berechnung der deshalbigen Conventionalstrafen, insoweit nicht separate Verabredungen oder sonstige — speciell anzuführende — Umstände eine Befreiung hiervon begründen.

4) Auf Grund der festgestellten Rapporte und der einschlägigen übrigen Materialien werden Monats-Abrechnungen über für eigene wie für fremde Rechnung guthabende bezw. schuldende Miethen, Conventionalstrafen und sonstige aus der gegenseitigen Wagenbenutzung herrührende Ansprüche (z. B. Reparaturkosten etc.) aufgestellt und den betheiligten Verwaltungen vorgelegt. Die Nachweisungen der Wagencourse, Conventionalstrafen etc. gelten als Specialbelege zu den Abrechnungen.

5) Die Endresultate der einzelnen Monats-Abrechnungen werden in einem General-Abschlusse nachgewiesen, wobei zugleich die Ueberweisung der zu Gunsten oder zu Lasten der einzelnen Bahnen verbleibenden Saldos an die Abrechnungs-Büreaus der betreffenden Verbände behufs directer Ausgleichung in den General-Abschlüssen des Güter- etc. Verkehrs erfolgt.

6) Zum Gebrauche für die Wagen-Notirung und Rapportirung auf den Stationen werden Verzeichnisse der Wageneigenthumsmerkmale und als Grundlage für die Coursberechnungen werden Zusammenstellungen der Meilenzeiger der Deutschen Eisenbahnen von der Centralstelle aufgestellt bezw. regelmässig fortgeführt und an die betheiligten Verwaltungen vertheilt.

7) Die Centralstelle beschafft und vertheilt die auf die gegenseitige Wagenbenutzung bezüglichen Expeditionspapiere, Rapportformulare und sonstigen Drucksachen.

8) Dieselbe stellt über die von der Gemeinschaft zu tragenden Kosten sowohl Voranschlag behufs provisorischen Beitrags, als auch am Jahresschlusse definitive Rechnung mit Repartition auf.

Es ist nunmehr zu erwägen, mit welchen Modificationen wohl diese Einrichtungen auf die neue Vereins-Centralstelle zu übertragen sein würden.

Die zu 1 angeführte Rapportirung der Wagenübergänge, als die hauptsächlichste Grundlage des ganzen Controlgeschäfts, kommt hierbei ganz vorzugsweise in Betracht und es ist deshalb nothwendig, dass das bei der Central-Wagen-Controle jetzt übliche Rapportverfahren zuvor näher beschrieben werde.

Dasselbe ist darauf berechnet, dass jede Verwaltung die Rapporte ihrer eigenen Stellen (Uebergangsstationen oder Controlbüraus) mit Feststellung und Berechnung Seitens der Centralstelle versehen als Guthabens- bezw. Schuld-Belege demnächst zurückerhalte. Als Guthabensbelege für die Wageneigenthümer gelten die oben unter 1 a bezeichneten, von den letzteren selbst aufzustellenden Rapporte (Formular B) über die an jede einzelne Anschlussbahn übergehenden eigenen Wagen, nachdem in diesen Rapporten auf Grund der correspondirenden Gegenrapporte der Gesammtcours jedes einzelnen Wagens auf fremden Bahnen nachgewiesen und in Meilen berechnet ist. Als Schuldbelege für die Wagenmiether gelten die oben unter 1 b erwähnten von den transportirenden Bahnen aufzustellenden Rapporte (Formular A der Uebergangsstationen und Formular D der Controlstellen) über die auf ihren Bahnen gelaufenen fremden Wagen, nachdem diese Rapporte in Bezug auf Cours und Meilenberechnung vervollständigt worden sind. Die beiderlei Nachweisungen controliren sich gegenseitig, indem sie in den Schlussresultaten (Guthaben gegenüber Schuld) übereinstimmen müssen.

Da, wo die Rapportirung direct durch die Stationen erfolgt, empfängt die Centralstelle ausser jenen Rapporten (Formu-

lare A und B) der Uebergangsstationen oder Controlstellen auch Rapporte (Formulare C) der Binnen- (Zwischen-) Stationen, aus denen theils die Endstationen der Wagencourse, theils auch andere auf die Benutzung der Wagen bezügliche Umstände (Ent- und Wiederbeladungen auf der Rücktour, Reparaturen etc.) entnommen und in die Hauptrapporte B und A übertragen werden. Bei der Rapportirung durch die Controlstellen dagegen — bei welcher wiederum eine Stationsrapportirung als Grundlage vorausgesetzt werden muss — tritt an Stelle der Stationsrapporte A und C der Controlrapport Formular D, welcher letztere demnach den von jedem einzelnen fremden Wagen auf der betreffenden Bahn zurückgelegten Cours nebst den übrigen auf die Benutzung der Wagen bezüglichen Umständen vollständig nachzuweisen hat.

Für die Centralstelle bietet demnach gegenüber der Stationsrapportirung die Controlrapportirung allerdings eine Erleichterung und ist mit besonderer Rücksicht hierauf diese Rapportirungsweise auch von denjenigen betheiligten Verwaltungen, bei welchen solche üblich, zur allgemeinen Einführung empfohlen worden.

Wiewohl die Herbeiführung einer übereinstimmenden Rapportirungsweise als höchst wünschenswerth anerkannt wurde, so traten doch die übrigen Verwaltungen der empfohlenen Controlrapportirung nicht bei, einestheils weil die Einführung dieser Rapportirungsweise bei ihren Bahnen die Errichtung besonderer Controlstellen bedingen würde, anderntheils auch weil man die directe Stationsrapportirung — welche dermalen noch für mindestens $^3/_4$ des bei der Central-Wagen-Controle zur Abrechnung kommenden Verkehrs in Anwendung ist — im Principe für die bessere hielt. Es wurde deshalb die Wahl zwischen Control- oder Stationsrapportirung den betheiligten Verwaltungen vorerst auch ferner überlassen.

Bei Verwirklichung der Absicht, eine Centralstelle für die Abrechnung der gegenseitigen Wagenbenutzung im gesammten Bereiche des Deutschen Eisenbahnvereins zu gründen, würde aber die Frage über die Rapportirungsweise sofort wieder in den Vordergrund treten und endgültig in der Weise entschieden werden müssen, dass gegenüber dem erweiterten Abrechnungsbereiche die Geschäftseinrichtungen der Centralstelle möglichst vereinfacht und beschränkt, auch die Abrechnungsmaterialien vollständig gesichtet eingeliefert werden. Es würde dann nicht mehr die Rede sein können von einer gleichmässigen Stationsrapportirung, weil dieselbe der Centralstelle ein verhältnissmässig zu umfangreiches Material zuführt, auch selbst nicht von einer combinirten Stations- und Controlrapportirung, sondern es würde alsdann lediglich eine thunlichst erweiterte übereinstimmende Controlrapportirung zum Ziele zu führen geeignet sein.

Als Grundzüge des neuen Verfahrens würden etwa die folgenden zu bezeichnen sein:

1) Die betheiligten Verwaltungen lassen über die Benutzung fremder Wagen regelmässig monatsweise innerhalb eines bestimmten Termins und unter Anwendung des dazu vorgeschriebenen Formulars, sowie getrennt nach den einzelnen Wageneigenthümern, durch ihre Controlstellen an die Vereins-Centralstelle rapportiren.

Die Rapporte müssen enthalten:

a) Nummern (wie etwaige Litera) und Achsenzahl der einzelnen Wagen;
b) Uebernahme- bezw. Uebergabe-Zeiten derselben;
c) Cours derselben nach Uebernahme- und Endstationen;
d) Angabe der von jedem Wagen auf der betreffenden Bahn durchlaufenen Bahn- bezw. Achsmeilen in getrennten Abtheilungen je nach den dabei in Anwendung kommenden verschiedenen Miethsätzen, nebst Abschluss dieser Meileneinträge.

Die Art und Weise der Beschaffung der zu dieser Rapportirung erforderlichen Unterlagen bleibt der Erwägung jeder Verwaltung überlassen.

Bei der Centralstelle werden diese Rapporte, mit Benutzung der von den einzelnen Bahnen zu verabfolgenden Wagenparksverzeichnisse, im gegenseitigen Anschlusse geprüft bezw. berichtigt.

Ueber die bei dieser Prüfung bezw. Berichtigung sich ergebenden Abänderungen oder Beanstandungen der Rapporte werden den betreffenden Verwaltungen specielle Revisions-Protocolle mitgetheilt.

Im Uebrigen würden die oben zu 3 bis 8 beschriebenen Geschäftseinrichtungen der Erfurter Central-Wagen-Controle auch für die neue Centralstelle in Anwendung zu bringen sein, mit der Abweichung, dass (zu 4) die festgestellten Rapporte der transportirenden (schuldenden) Bahnen als Coursbelege in den Besitz der Wageneigenthümer (guthabenden Bahnen) gelangen, den Wagenmeistern also nur die auf die Abänderungen ihrer Rapporte — von denen sie Concepte oder Abschriften zurückzubehalten hätten — bezüglichen Revisionsprotocolle zugehen, wodurch sie dann aber immerhin in den Stand gesetzt werden, die zu ihren Lasten in Abrechnung aufgenommenen Summen zu prüfen.

Der nach der vorgeschlagenen Rapportirungsweise eintretende Wegfall des bisherigen Rapports (Form. B) der Wageneigenthümerin, betreffend den Uebergang ihrer Wagen auf fremde Bahnen, beseitigt allerdings zwei wesentliche Vortheile und zwar einmal die Controle über die Richtigkeit der Rapportirung der Anschlussbahn, anderntheils die Nachweisung über den Gesammtcours jedes einzelnen Wagens. Es musste aber der Wegfall dieses Rapports nothwendig vorgeschlagen werden, weil mit Beibehaltung und weiterer Behandlung desselben für den ausgedehnten Bereich des Deutschen Eisenbahnvereins das Abrechnungsgeschäft viel zu schwerfällig werden und kaum durchzuführen sein würde. Aus der Zusammenstellung der einzelnen Schuld-Nachweisungen ergiebt sich übrigens das Guthaben der einzelnen Wageneigenthümer ganz von selbst und die Controle über die Richtigkeit der Rapportirung der erstübernehmenden Bahn müsste entweder von der Wageneigenthümerin selbst nachgeholt oder durch die Vorschrift herbeigeführt werden, dass die erstübernehmende Bahn zu ihrer Rapportirung die Anerkennung der Wageneigenthümerin einzuholen habe.

In Bezug auf den Vorschlag, die künftige Controlrapportirung gleichzeitig auf den nach Maassgabe der anzuwendenden verschiedenen Miethsätze abgetheilten Meileneintrag auszudehnen, wird begründet theils durch die Nothwendigkeit, in den Specialarbeiten der Centralstelle die thunlichste Beschränkung eintreten zu lassen, theils durch den Umstand, dass die gedachte Arbeit bei den transportirenden Bahnen selbstverständlich am leichtesten von Statten geht. Für die Centralstelle bleibt mit der weiteren Behandlung der Rapporte, der Ermittelung der Reglementswidrigkeiten, der Abrechnung und den Schlussarbeiten noch genug zu thun und als Hauptsache ergiebt sich für die vereinigten Bahnen der Vortheil, das Resultat ihrer gegenseitigen Ansprüche aus der Wagenbenutzung mit einemmale ausgeglichen zu sehen.

Als Termin der Rapportirung bezw. Rechnungslegung sind bei der Central-Wagen-Controle der 20. des folgenden bezw. der 20. des zweitfolgenden Monats festgesetzt. Nach erfolgter Rechnungslegung sind die darauf bezüglichen Rapporte (speciellen Coursnachweisungen) wegen des Anschlusses derselben an die Rapporte des folgenden Monats bei der Centralstelle noch einige Zeit erforderlich, so dass jene Rapporte den betheiligten Verwaltungen nicht sofort mit der Abrechnung selbst behändigt werden können. Viele Verwaltungen legen aber auf den frühzeitigen Besitz dieser Nachweisungen einen besonderen Werth, um dieselben bei der nach der durchlaufenen Meilenzahl vorzunehmenden Ermittelung der Revisionsbedürftigkeit ihrer Wagen benutzen zu können. Wollte man diesem Umstande vorzugsweise Rechnung tragen, so würde sich die Einrichtung empfehlen, zwischen den betheiligten Verwaltungen selbst den vorgängigen Austausch der nach obigem Vorschlage bereits mit Meileneinträgen versehenen Rapporte zu bewerkstelligen, so dass dann erst nach Erreichung jenes besonderen Zweckes, aber innerhalb eines bestimmten Termins, die Rapporte durch Vermittelung der Verwaltungen der Wageneigenthümer an die Centralstelle zu gelangen hätten. Der Termin für die Rechnungslegung mit Abschluss würde sich alsdann um die mit diesem Austausche verknüpfte Zeit verzögern,

was aber möglicherweise den Uebelstand im Gefolge haben könnte, dass die Ausgleichung der Rechnungs-Resultate aus der Wagenbenutzung nicht — wie beabsichtigt — in dem Verbands-General-Abschlusse des Güterverkehrs desselben Monats, sondern erst in demjenigen des folgenden Monats stattfinde.

In Veranlassung der mit den 1866er Kriegsereignissen verbundenen Unregelmässigkeiten in der Wagenbenutzung und dann wieder in Anlass der durch die bedeutenden Getreidetransporte aus Ungarn herbeigeführten enormen Ausdehnung des Wagenverkehrs hat übrigens der für die Rechnungslegung bestimmte Termin von der Central-Wagen-Controle seit einiger Zeit nicht mehr eingehalten werden können. Die Frage über deshalbige Abhülfe hat zur Berufung einer Conferenz sämmtlicher bei der gedachten Centralstelle betheiligten Verwaltungen geführt, in welcher sowohl das Abrechnungsverfahren als auch die bestehende Organisation des Büreaus einer näheren Prüfung unterzogen werden soll.

Es ist anzunehmen, dass aus dieser Conferenz erfolgreiche Beschlüsse hervorgehen und es wäre erfreulich, wenn dieselben zugleich dahin zielen könnten, die wünschenswerthe Centralisation der Wagenabrechnung für den gesammten Bereich des Deutschen Eisenbahnvereins näher zu rücken.

Das Verkehrswesen der Welt.

Der officielle Ausstellungs-Bericht des K. K. Oesterreichischen Central-Comité's über die letzte Pariser Ausstellung enthält in seiner zweiten Lieferung, Heft V, mehrere sehr gediegene Aufsätze über das Eisenbahnwesen, worunter von dem grössten allgemeinen Interesse ein unter der obigen Ueberschrift abgefasster statistischer Aufsatz des Dr. Fr. Xaver Neumann ist, wozu die nöthigen Daten auf der Pariser Ausstellung gesammelt sind. Wir wollen im Nachstehenden einen kurzen Auszug dieses sehr lesenswerthen Aufsatzes, der auch von mehreren graphischen Darstellungen über die Länge der Eisenbahnen, den Güterverkehr, die Länge der Telegraphenleitungen, den Depeschenverkehr, die Capacität und Anzahl der Handelsschiffe, den Briefverkehr, den Flächeninhalt und die Bevölkerung der einzelnen Länder begleitet ist, wiedergeben.

Die Ausdehnung der Eisenbahnen, das Anlagecapital, die Zahl der Betriebsmittel und die Transportleistung der Bahnen in den wichtigsten Staaten Europa's ergeben sich aus folgender Tabelle:

Staaten.		Bahnen im Betrieb. Kilom.	Anlage capital Mill. Francs.	Betriebsmittel Locomotiven.	Betriebsmittel Wagen.	Transportleistung Personenzahl.	Transportleistung Gütermenge in Tonnen.
England	1860	16791	8780538	5801	195650	163533466	82160 rund
	1865	21386	11488066	7404	251257	251959862	116433000
	Zunahme	4519	2707528	1613	55601	88426396	34273000
Frankreich.	1860	9319	3017865	2806	68644	54000000	22000000
	1865	13570	6824000	4064	106344	84025516	34019000
	Zunahme	4251	3806135	1204	37700	30025516	12019000
Deutsche Staaten	1860	11253	2671084	2560	50536	48030000	24075000
	1865	13472	3415744	3522	78461	79431824	48905000
	Zunahme	2219	744660	962	27925	31401824	24830000
Oesterreich	1860	5402	1440766	—	—	12363568	7173000
	1865	6445	1789237	1899	30969	12763251	10525000
	Zunahme	1043	348471	—	—	399683	3352000
Italien	1860	1705	—	—	—	—	1047000
	1865	3693	1100000	—	—	13483364	2268000
	Zunahme	1988	—	—	—	—	1221000
Belgien	1860	1729	565000	582	18868	17000000	8502000
	1865	2285	790000	926	32300	32000000	17697000
	Zunahme	556	225000	344	13432	15000000	9195000
Schweden	1860	467	60775	—	—	638870	170000
	1865	1379	179000	—	—	1700000	453000
	Zunahme	912	118225	—	—	1061130	283000
Schweiz	1860	963	268000	188	2452	6430000	1114000
	1865	1288	467000	—	—	—	1479000
	Zunahme	325	199000	—	—	—	365000
Holland	1860	259	77212	102	1224	2300000	169000
	1865	642	204484	161	2635	4109774	700000
	Zunahme	383	127272	59	1411	1809774	531000

Staaten.		Bahnen im Betrieb. Kilom.	Anlage-capital Mill. Francs.	Betriebsmittel Locomotiven.	Betriebsmittel Wagen.	Transportleistung Personenzahl.	Transportleistung Gütermenge in Tonnen
Dänemark	1860	109	20000	19	214	354905	67000
	1865	419	56601	39	702	3500000	300000
	Zunahme	310	36601	20	488	3145095	233000
Norwegen	1860	68	10970	12	361	—	80000
	1865	241	28000	25	600	334299	283000
	Zunahme	173	17030	13	239	—	203000

Ferner ergiebt sich die in Kilometern ausgedrückte Länge des Eisenbahnnetzes in Spanien, Russland, Portugal und der Europäischen Türkei aus folgender kleiner Tabelle:

	Spanien.	Russland.	Portugal.	Europ. Türkei.
1860 . .	1916	1591	131	66
1865 . .	4424	4119	700	66
Zunahme	2508	2528	569	0

Aus diesen beiden Tabellen findet man nun leicht durch Addition die Gesammtlänge der in Europa in Betrieb stehenden Eisenbahnen am Ende des Jahres

1860 gleich 51 769 Kilom.,
1865 „ 74 129 „
Zunahme „ 22 360 „

Dazu kommen die, in etwa denselben fünfjährigen Zeitraum fallenden Fortschritte des Eisenbahnbaues in den bedeutendsten aussereuropäischen Staaten, nämlich, sowie Angaben darüber zu erhalten waren:

		Kilom.		Francs Kosten.
1) Vereinigte Staaten von Nordamerica . . .	1860 . .	49545	mit	5883569500
	1865 . .	55427	„	7005359400
2) Britisch-Ostindien . .	1861 . .	2620	„	—
	1865 . .	5362	„	1529466900
3) Canada	1860 . .	3045	„	—
	1865 . .	3457	„	638101742
4) Aegypten	1863 . .	443	„	—
	1867 . .	898	„	—
5) Chili	1861 . .	195	„	—
	1866 . .	600	„	120000000
6) Brasilien	1861 . .	223	„	107000000
	1866 . .	601	„	230000000
7) Argentinische Staaten .	1862 . .	39	„	—
	1866 . .	525	„	67829000
8) Victoria-Colonie . . .	1860 . .	145	„	138797513
	1865 . .	444	„	248426053
9) Süd-Australien . . .	1860 . .	90	„	—
	1865 . .	118	„	—
10) Cap-Colonie	1861 . .	45	„	—
	1866 . .	106	„	—
11) Neuseeland	1860 . .	0	„	—
	1865 . .	26	„	—

Diese allerdings unvollständigen Angaben zeigen, dass für die vorstehend angeführten aussereuropäischen Staaten eine Zunahme der Bahnlänge von 56 390 auf 67 564, also um 11 174 Kilom. stattgefunden hat.

Es haben also nach dem Obigen in dem fünfjährigen Zeitraum 1860—1865 die Eisenbahnen Europa's von 6 955 auf 10 000 geographische Meilen, mithin um $43{,}8$ Procent, die aussereuropäischen Bahnen nur um $19{,}9$ Procent zugenommen.

Wenn man ferner für diejenigen Europäischen Staaten, wofür im Obigen die Anlagekosten der Eisenbahnen nicht angegeben sind, dieselben durchschnittlichen Anlagekosten pro Kilometer annimmt, wie bei den übrigen Europäischen Bahnen, deren Anlagekosten bekannt sind, so erhält man für das Ende des Jahres 1860 ein gesammtes Anlagecapital von 19 051 Mill. Francs bei 368 000 Francs durchschnittlichen Anlagekosten pro Kilom., für das Ende des Jahres 1865 ein Anlagecapital von 31 414 Mill. Francs bei 423 780 Frcs. durchschnittlichen Kosten pro Kilom. Es sind also in dem genannten fünfjährigen Zeitraum die durchschnittlichen Anlagekosten um 15 Procent, das gesammte Anlagecapital um 65 Procent gestiegen, während gleichzeitig in den Europäischen Staaten, wofür Angaben vorliegen, die Zahl der Locomotiven um 35, der Wagen um 41 Procent, der Güterverkehr um 59 Procent, der Personenverkehr um $57{,}4$ Procent zugenommen hat.

Die obigen Tabellen lassen auch erkennen, dass England unter allen Europäischen Staaten noch immer bei Weitem das grösste Eisenbahnnetz und den stärksten Eisenbahnverkehr besitzt; dann folgen Frankreich und Deutschland, die einander hinsichtlich der Bahnlänge fast gleichstehen, sodann Oesterreich,

Spanien, Russland, Italien, Belgien, Schweden, die Schweiz, Portugal, Holland, Dänemark, Norwegen und zuletzt die Europ. Türkei. Von den in den 5 Jahren 1860—1865 dem Betrieb übergebenen Europäischen Bahnen kommen auf England $20,_{5}$ Procent, auf Frankreich $19,_{0}$, auf Russland $11,_{4}$, auf Spanien $11,_{3}$, auf Deutschland $10,_{0}$, auf Italien $8,_{9}$, auf Oesterreich $4,_{6}$, auf Schweden $4,_{1}$, auf Portugal $2,_{5}$, auf Belgien $2,_{4}$, auf Holland $1,_{7}$, auf die Schweiz $1,_{4}$, auf Dänemark $1,_{4}$, auf Norwegen $0,_{8}$ und auf die Europ. Türkei 0 Procent.

Die neuesten Daten über die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in den verschiedenen Erdtheilen ergeben übrigens Folgendes:

I. Europa.

1) England (Septbr. 1867)	24 621 Kilom.
2) Frankreich (Mitte 1867)	14 908 „
3) Deutsche Staaten (Anf. 1867)	14 455 „
4) Oesterreich (Anf. 1867)	6 305 „
5) Spanien (Anf. 1867)	5 110 „
6) Italien (Anf. 1867)	4 840 „
7) Europ. Russland (Anf. 1867)	4 494 „
8) Belgien (Anf. 1867)	2 566 „
9) Schweden (Anf. 1867)	1 732 „
10) Schweiz (Anf. 1867)	1 295 „
11) Holland (Anf. 1867)	1 049 „
12) Portugal (Anf. 1867)	700 „
13) Dänemark (Anf. 1867)	478 „
14) Norwegen (Anf. 1867)	315 „
15) Europ. Türkei (Mitte 1867)	286 „
Zusammen	83 154 Kilometer

oder 11 207 geographische Meilen.

II. America.

1) Vereinigte Staaten (Anf. 1867)		59 377 Kilom.
2) Englische Colonien in Nordamerica (Anf. 1866):		
a) Canada	3 457 Kilom.	
b) Neubraunschweig	315 „	
c) Neuschottland	150 „	
		3 922 „
3) Cuba (Anf. 1866)		640 „
4) Brasilien (Anf. 1867)		601 „
5) Chili (Anf. 1867)		600 „
6) Argentinische Republik (Anf. 1866)		525 „
7) Mexico		122 „
8) Britisch Guyana		96 „
9) Peru (Anf. 1866)		89 „
10) Columbia (Anf. 1866)		77 „
11) Paraguay (Anf. 1866)		74 „
12) Jamaica (Anf. 1866)		22 „
13) Venezuela (Anf. 1866)		15 „
Zusammen		66 160 Kilom.

oder 8 916 geographische Meilen.

III. Asien.

1) Britisch-Ostindien (Anf. 1867)	5 438 Kilom.
2) Asiat. Türkei (Anf. 1867)	233 „
3) Java (Anf. 1866)	163 „
4) Ceylon (Anf. 1865)	59 „
Zusammen	5 893 Kilom.

oder 794 geographische Meilen.

IV. Africa.

1) Aegypten (Mitte 1867)	898 Kilom.
2) Cap-Colonie (Anf. 1866)	106 „
3) Algier (Anf. 1864)	44 „
4) Natal (Anf. 1866)	3 „
Zusammen	1 051 Kilom.

oder 141 geographische Meilen.

V. Australien.

Englische Colonien (Anf. 1866):

1) Victoria	444 Kilom.
2) Neusüdwales	233 „
3) Süd-Australien	118 „
4) Queensland	64 „
5) Neuseeland	26 „
Zusammen	885 Kilom.

oder 120 geographische Meilen.

Recapitulation.

I. Europa	83 154 Kilom.
II. America	66 160 „
III. Asien	5 893 „
IV. Africa	1 051 „
V. Australien	885 „
Länge der Eisenbahnlinien der Welt	157 143 Kilom.

oder 21 178 geographische Meilen.

Wenn man in den einzelnen Welttheilen für diejenigen Bahnen, deren Anlagekosten unbekannt sind, die durchschnittlichen Kosten der übrigen Bahnen annimmt, so erhält man die Anlagekosten

der Europäischen Bahnen zu	35 240 Millionen Frcs.,
„ Americanischen „ „	9 188 „ „
„ Asiatischen „ „	$1\,544,_{5}$ „ „
„ Africanischen „ „	$156,_{5}$ „ „
„ Australischen „ „	$496,_{5}$ „ „
Summa	$46\,625,_{5}$ Millionen Frcs.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Eisenbahnen der Welt zusammengenommen ist zu etwa 3 Millionen Passagieren, der Güterverkehr zu 27 Millionen Centnern zu veranschlagen. Im unmittelbaren Dienst der Eisenbahnen stehen 1 000 000 bis 1 200 000 Menschen, ohne diejenigen zu rechnen, welche mittelbar in Werkstätten, Fabriken etc. für die Bahnen thätig sind. Die Zahl der im Betrieb befindlichen Locomotiven beträgt mindestens 40 000, der Wagen mindestens 1 200 000, und wenn man für diese Betriebsmittel eine durchschnittliche Dauer von 30 Jahren rechnet, so müssen jährlich allein zur Ergänzung des schon vorhandenen Materials mindestens 1 300 neue Locomotiven und 40 000 neue Wagen gebaut werden.

Die speciellen statistischen Nachweisungen des Dr. Neumann über die Handelsschifffahrt, die Telegraphen, die Land- und Wasserstrassen und den Postverkehr der verschiedenen Länder der Erde wollen wir hier übergehen und uns darauf beschränken zu bemerken, dass in neuerer Zeit die Zunahme der Segelschifffahrt sowie die Vermehrung der Landstrassen und Canäle eine sehr langsame gewesen ist, während die Dampfschifffahrt, der Post- und namentlich der Telegraphenverkehr einen enormen Aufschwung genommen haben.

Von besonderem Interesse sind noch die folgenden, von Dr. Neumann am Schluss seines Aufsatzes mitgetheilten Zusammenstellungen über den relativen Stand des Verkehrswesens, woraus man unmittelbar den volkswirthschaftlichen Standpunct der einzelnen Länder entnehmen kann.

Der relative Stand der Eisenbahnen geht aus den folgenden 2 Zusammenstellungen hervor.

Auf 100 Quadrat-Kilometer Fläche kommen Eisenbahnen:

1) In Belgien	$8,_{713}$ Kilom.	13) In Schweden	$0,_{393}$ Kilom.
2) „ England	$7,_{851}$ „	14) „ Englischen Colonien in America	$0,_{361}$ „
3) „ Holland	$3,_{198}$ „	15) In Britisch-Ostindien	$0,_{221}$ „
4) „ der Schweiz	$3,_{179}$ „	16) In Chili	$0,_{175}$ „
5) „ Frankreich	$2,_{749}$ „	17) „ Norwegen	$0,_{099}$ „
6) „ den Deutschen Staaten	$2,_{742}$ „	18) „ Eur. Russland	$0,_{082}$ „
7) „ Italien	$1,_{701}$ „	19) „ Europ. Türkei	$0,_{081}$ „
8) „ Dänemark	$1,_{275}$ „	20) „ Aegypten	$0,_{060}$ „
9) „ Oesterreich	$1,_{014}$ „	21) „ Englands Colonien in Australien	$0,_{020}$ „
10) „ Spanien	$1,_{008}$ „	22) In Brasilien	$0,_{010}$ „
11) „ Portugal	$0,_{734}$ „	23) „ Algier	$0,_{008}$ „
12) „ d. Verein. Staaten v. Nordamerica	$0,_{705}$ „		

Auf 1 Million Einwohner entfallen Eisenbahnen:

1) In den Verein. Staaten v. Nordamerica	1 673 Kil.	12) In Dänemark	298 Kil.
2) In England's Colonien in Nordamerica	1 294 „	13) „ Holland	283 „
3) In England	823 „	14) „ Aegypten	272 „
4) „ England's Colonien in Australien	646 „	15) „ Italien	200 „
5) In Belgien	519 „	16) „ Norwegen	185 „
6) „ der Schweiz	516 „	17) „ Oesterreich	183 „
7) „ Schweden	422 „	18) „ Portugal	175 „
8) „ Deutschland	395 „	19) „ Russland	64 „
9) „ Frankreich	392 „	20) „ Brasilien	51 „
10) „ Spanien	338 „	21) „ Britisch - Ostindien	39 „
11) „ Chili	333 „	22) In der Türkei	21 „
		23) „ Algier	17 „

Der relative Stand der Handelsmarine ergiebt sich aus folgender Uebersicht.

Auf 1 Million Einwohner kommen Handelsschiffe von folgendem Tonnengehalt:

1) In Norwegen	456 754 Tons.	6) In den Ver. Staaten v. Nordamerica	143 572 Tons.
2) „ England's Colonien in Nordamerica	345 290 „	7) In Dänemark	108 036 „
3) In Griechenland	230 769 „	8) „ Schweden	86 596 „
4) „ England	195 735 „	9) „ Engl. Colonien in Australien	85 171 „
5) „ Holland	145 969 „	10) In Chili	37 272 „

11) In Deutschland . 36483 Tons.
12) „ Italien . . . 30498 „
13) „ Frankreich . . 26528 „
14) „ Spanien . . . 26177 „
15) „ Portugal . . 20626 „
16) „ Brasilien . . 19829 „
17) „ Oesterreich . 8143 „
18) In Belgien . . . 7247 Tons.
19) „ Aegypten . . 6361 „
20) „ der Türkei . . 6067 „
21) „ Russland . . 5738 „
22) „ Algier . . . 1697 „
23) „ Ostindien . . 703 „

Den relativen Stand des Telegraphenwesens zeigt folgende Zusammenstellung, in welcher die Länge der Telegraphenlinien angegeben ist, die auf 100 □Kilom. kommen:

1) In Belgien . . . . 11,865 Kil.
2) „ der Schweiz . . 8,738 „
3) „ England . . . 8,245 „
4) „ Holland . . . 6,005 „
5) „ Frankreich . . 5,471 „
6) „ Italien . . . . 5,153 „
7) „ Deutschland . . 4,547 „
8) „ Dänemark . . 4,097 „
9) „ Oesterreich . . 3,324 „
10) „ Spanien . . . 1,973 „
11) „ der Türkei . . 1,795 „
12) „ Schweden . . 1,301 „
13) „ Englands Colonien in Nordamerica 1,111 „
14) In den Verein. Staaten v. Nordamerica . 1,051 Kil.
15) In Norwegen . . . 0,996 „
16) „ Griechenland . 0,961 „
17) „ Britisch - Ostindien . . . . . . 0,767 „
18) In Algier . . . . . 0,695 „
19) „ Portugal . . . 0,666 „
20) „ Russland . . . 0,583 „
21) „ Chili . . . . 0,437 „
22) „ Englands Colonien in Australien . 0,307 „
23) In Aegypten . . . 0,039 „
24) „ Brasilien . . . 0,024 „

Der relative Stand des Postverkehrs ergiebt sich aus der folgenden Zusammenstellung der Anzahl von Briefen, welche im Jahr 1866 auf den Kopf der Bevölkerung kamen:

1) In England 24,01
2) „ der Schweiz 15,60
3) „ den Ver. Staaten von Nordamerica . . . 13,16
4) „ Frankreich 8,86
5) „ Belgien 6,88
6) „ Holland 6,38
7) „ Deutschland 6,24
8) „ Englands Colonien in America 5,26
9) In Dänemark 4,12
10) „ Italien 3,97
11) „ Spanien 3,90
12) „ Oesterreich 3,54
13) „ Schweden 2,51
14) „ Norwegen 2,06
15) „ Griechenland . . . 0,53
16) „ Portugal 0,52
17) „ Britisch-Ostindien . 0,37
18) „ Europ. Russland . . 0,24

Unstreitig ist jetzt unter allen Verkehrsmitteln das Eisenbahnwesen das wichtigste und bedeutendste, in Verbindung mit dem Telegraphenwesen dazu bestimmt, eine völlige Umwälzung der socialen und öconomischen (zum Theil auch der politischen) Zustände herbeizuführen. Dr. Neumann schliesst seinen beachtungswerthen Aufsatz mit den Worten: „Unbewusst und ungeahnt werden wir durch den modernen Verkehr in eine neue Aera geführt, aus welcher nur jene Volkswirthschaften consolidirt hervorgehen können, welche diesen Character der Zeit richtig erfassen." H. T.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat März und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Einnahme für: Güter und Vieh	Einnahme für: in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. März 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	4873	17809	22682	—37	66306	+2584
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst. .	39179	61403	101494 [1]	—	263842	+26488
b. Elmsh.-Glückstadt	3503	3046	6551	+457	19352	—292
a. Berg.-Märkische	—	—	552944	+24079	1502127	+110825
b. Ruhr-Siegbahn . .	—	—	121960	+3655	341153	+36065
Berlin-Anhaltische .	70100	179300	254400	—10548	704200	—9536
Berlin-Görlitz[2]	25674	17394	46021	—	127508	—
Berlin-Hamburg . . .	66141	218589	289937	+14928	812488	+38249
Berlin-Potsd.-Magdb.	69905	128506	198411	—4134	550302	—10508
a. Berlin-Stettin-Starg.	53907	93113	147216	+15887	—	+11569
b. Stargard-Cösl.-Colb.	14472	20152	34696	+3548	—	+643
c. Vorpomm. Zweigb.	21506	20876	42483	—59	—	—1179
Breslau-Schweidn.-Fr.	29281	85407	120416	—5616	—	—5972
Hessische Nordbahn	14409	75841	95250	—911	262002	+9551
Homburger E. . . .	6818	1169	7987	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	553	767	1320	+504	3322	+719
a. Köln-Mind. Hauptb.	110298	430221	581344	—8117	1597514	+76810
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	9337	28603	38949	—1033	120544	+1364
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken . . .	17435	98236	125137	+9586	356180	+19744
d. Zusammen	137070	557060	745430	+436	2074238	—55702
Leipzig-Dresden . . .	48255	173273	221528	—	646351	+117382
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg .	—	—	32482	+2652	82241	+4778
a. Magdeburg-Leipzig	31775	154089	187314	+25018	514215	+36112
b. Halle-Casseler Zwgb[3]	—	—	56173	+26227	143796	+58529
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	25106	78364	103470	+4957	—	+21635 (a.–c. zusammen)
b. Cöthen-Wegeleben	7159	17901	25452	+4153	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	9169	31886	44044	—960	—	
Mecklenburgische E.	17984	25613	43597	—360	126800	+ ca. 3900
Nassauische E. . .	17298	30812	56791	+209	152596	+9384
Neisse-Brieg	4390	11220	16511	+3345	—	+10129
Niederschles. Zweigb.	5786	10966	17253	—8702	—	—
a. Oberschles. Hauptb.	45986	441785	518909	+58374	1502093	+190058
b. „ Zweigb.	—	8633	8890	—475	26395	+2769
c. Breslau-Posen-Glog.	25192	124196	158014	+40686	398742	+81416
d. Stargard-Posen . .	16220	87743	108617	+37653	266329	+76973
Oppeln-Tarnowitz . .	2177	15330	22007	+1087	—	+1786
Ostpreuss. Südbahn	8608	19201	28193	—	—	—
Preuss. Ostbahn . . .	183237	422224	638348	+29662	—	—
a. Rheinische	128000	297400	435880	+42328	1233540	+117398
b. Kempen-Venlo[4] .	840	870	1710	—	6430	—
a. Rhein-Nahebahn .	14200	46312	65977	+859	175327	+6441
b. Saarbrücker E. . .	19400	110435	153035	+8784	440573	+25282
Schleswigsche	16640	17391	40013	+5119	—	—
Thüringische	58415	170193	228608	+9486	632080	+37554
Tilsit-Insterburger E.	2606	4296	7740	+1589	20640	+2958
Wilhelmsbahn	8057	72165	93806	+46411	—	+134523
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[5] .	3115	55191	58306	—	159878	+37540
Böhmische Westbahn	31745	172515	201260	+73440	549910	+188178
Buschtěhrader Eisenb.	—	—	89629	—	311102	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	62921	340268	403189 [6]	—	1156309	—
Graz-Köflach	3722	34876	38598	+6797	127941	+37417
Kais. Ferd. Nordbahn	286143	1796543	2082686	+680931	5844559	+1577056
Kais. Elisabethbahn.	121920	804031	926929	+393740	2708488	+1142125
Lemberg-Czernowitz	27259	125113	152372	+38117	445265	+111500
Mohács-Fünfkirchen	4162	56892	61054	+12380	174010	+16208
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie . . .	—	—	1038564	+385717	3083397	+1200837
b. Südöstl. Linie . . .	—	—	1523281	+688439	4114519	+1588037
c. Wien-Neuszöny . .	—	—	163479	+62746	579786	+282899
d. Zusammen	—	—	2725324	+1136902	7777702	+3071773
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz . .						
b. Italienisches Netz .						
Süd-Nordd.-Verbindb.	26266	146159	172425	—	517570	+128888
Theissbahn	97165	420546	517711	+200210	1243097	+359014
Turnau-Kralup-Prag	11902	43887	55789	+4508	191807	+40407
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen .						
Bayer. Staatsbahnen			773660	+216169		
Frankfurt-Hanau . .	19308	30652	50060	+7962	129887	+23108
Hess. Ludwigsbahn[7] .	86815	186940	275291	+52318	757383	+115828
a. Pfälz. Ludwigsb. .	53966	174862	227828	+17006	660631	+44025
b. „ Maximiliansb. .	12557	50822	63379	+1876	175837	+77
c. Neust.-Dürkheim .	2758	2184	4942	+69	13780	+434
Taunusbahn	27179	16716	44336	+6291	117047	+13895
Werrabahn	20304	77705	98009	+4718	268658	+8176
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht . .						
Schweizer Centralb. .	195000	379000	574000	+66000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien . . .	54003	170661	228621	+19970	—	—
Warschau-Bromberg	12512	29360	44868	+5433	—	—
Riga-Dünaburg . . .	25794	86431	112575	+44136	322978	+102345

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	29317	54030	480	83827	+6768
Ost-Holstein	„	4927	4756	240	9923	+844
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	3531	2460	171	6162	+1679
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1404	157	21	1582	—

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke (27,95 M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die 9,31 Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[4] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[5] Teplitz-Dux (1,50 M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[6] Die Brutto-Einnahme im Monat März 1867 betrug 605 034 fl. 13 kr.

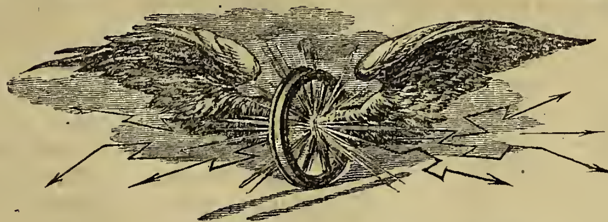
[7] Von der Mehreinnahme ad 115 528 fl. entfallen 91 406 fl. auf die alten Strecken.

No. 19.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 8. Mai 1868. (Schluss der Nummer: 7. Mai Vormittags 11 Uhr.)

Das Deutsche Zollparlament und die Eisenbahnen.

Mit Freude und Genugthuung muss jeder Deutsche Patriot die in der vergangenen Woche erfolgte Eröffnung des ersten Deutschen Zollparlaments begrüssen. „Von kleinen Anfängen ausgehend, aber getragen von dem Bedürfnisse des Deutschen Volks nach der Freiheit innern Verkehrs hat der Zollverein (wie die Thronrede so treffend sagt) sich allmählig, durch die Macht des nationalen Gedankens, welchem er Ausdruck gab, über den grössten Theil Deutschlands ausgedehnt." Aus einem nur durch Staatsverträge lose zusammengehaltenen, dem *liberum veto* jedes einzelnen Mitgliedes unterworfenen Verbande einzelner Staaten ist nun ein Gesammtorganismus mit parlamentarischer Verfassung geworden und haben die Vertreter Deutschlands in offener Parlamentsverhandlung über die Reformen des Deutschen Zollwesens und damit über die wichtigsten Grundlagen unseres wirthschaftlichen Lebens Beschluss zu fassen.

Abgesehen von diesen hohen allgemeinen volkswirthschaftlichen und politischen Interessen haben die Verhandlungen des Zollparlaments für uns noch ganz besondere Bedeutung. Sind schon die in Aussicht stehenden Reformen des Zolltarifs, durch welche eine ganze Anzahl der für den Eisenbahn-Gütertransport erheblichen Artikel entweder ganz zollfrei oder doch niedriger tarifirt werden soll, für die Eisenbahnen von grosser Wichtigkeit, da die Aufhebung und Erleichterung der Zölle auf wichtige Producte die Güterbewegung entsprechend steigern muss, so werden dieselben doch noch directer durch die nothwendige Reform des Zollverfahrens berührt.

Versuche, die Abänderung der in Beziehung auf Eisenbahn-Transporte bestehenden Zollvorschriften zu veranlassen, sind mit der Geschichte unseres Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eng verknüpft; so lange wie der Verein besteht, sind von Zeit zu Zeit bis auf die jüngsten Tage hin von den Vertretern des Vereins solche Anträge immer wieder vorgebracht worden, welche aber bis jetzt nur theilweise Erfolg gehabt haben. [1]

Eine principielle Reform der zum Theil ganz obsoleten Grundgesetze von 1838 und ihrer späteren Ergänzungen und Modificationen ist bisher nicht erfolgt. Die Grundbestimmungen der jetzigen Deutschen Zollgesetzgebung datiren noch aus einer Zeit, wo der Deutsche Grenzverkehr nicht ein Dritttheil seines heutigen Umfanges erreicht hatte, wo Dampfschiffe an unserer Küste noch Ausnahmserscheinungen bildeten und der Bau von Eisenbahnen in Deutschland eben begonnen worden war. Kein Wunder, dass das vorgeschriebene Verfahren der nothwendigen Geschwindigkeit des Dampfzeitalters nirgends entsprach. Regulative, Ministerialerlasse über die Behandlung der Güter auf den Eisenbahnen in Beziehung auf das Zollwesen, zunächst aus den 50er Jahren, haben zwar das Zollwesen mit den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs in Einklang zu bringen gesucht, der Spielraum derselben konnte aber selbstverständlich nur ein engbegrenzter sein, da das Gesetz selbst, auf welchem sie basirten, seinem ganzen Geiste nach der Schnelligkeit und Exactheit des Eisenbahnverkehrs zuwiderläuft. Ausserdem ist die schon an sich sehr complicirte ursprüngliche Gesetzgebung durch jene Rescripte, Instructionen und neuen Regulative zu einer chaotischen Masse angeschwollen, durch welche sich selbst der Fachmann nur mit der grössten Mühe durcharbeitet.

Immer von neuem drangen daher die Eisenbahn-Verwaltungen darauf, die für den wichtigen Eisenbahnverkehr erforderlichen Erleichterungen im Wege der Gesetzgebung festzustellen und zu dem Ende eine vorgängige Berathung des Gegenstandes zwischen Commissarien der Zollverwaltungen und Eisenbahnfachmännern stattfinden zu lassen. [2]

[1] Ueber die Geschichte dieser Versuche um Abänderung der Zollvorschriften siehe Jahrg. 1866 No. 6 S. 65 fg. dieser Zeitung.

[2] Siehe Jahrg. 1866 No. 6 S. 67. — Auf die zuletzt im Jahre 1865 an die Zollvereins-Regierungen gerichteten, im Jahrg. 1866 S. 96 abgedruckten Anträge, deren sich unsere Leser noch erinnern werden, erfolgte erst im Juli

Nach der eingetretenen wesentlich veränderten Organisation des Zollvereins hat jetzt der Bundesrath des Zollvereins und das Zollparlament über diese für den Eisenbahnverkehr so wichtige Angelegenheit zu entscheiden, nachdem der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen von neuem seine Desiderien vorgebracht hat[3], welche mit denen des Deutschen Handelsstandes im Wesentlichen übereinstimmen.[4]

Bereits hat das Zollparlament in seiner Sitzung am 4. d. M. den Entwurf eines Gesetzes wegen Abänderungen von Bestimmungen der Zollordnungen und der Gesetzgebung nach einer eingehenden Debatte in der Vorberathung fast unverändert angenommen. Der fragliche Gesetzentwurf hat sich bei der Kürze der Zeit jedoch auf Aenderung einzelner Puncte der Zollgesetze, deren baldige anderweite Regelung im Interesse des Verkehrs besonders dringend erschien, beschränken müssen und hat das Parlament diese „Novelle" nur als eine „Abschlagszahlung" auf die nothwendigen Reformen des Zollvertrags angenommen, wie solche auch nach den Motiven des Gesetzentwurfs vom Bundespräsidium beabsichtigt ist.[5] — Wir hoffen daher zuversichtlich, dass es bei diesen theilweisen Aenderungen einer veralteten Gesetzgebung nicht lange Zeit bleibt, sondern bereits dem nächsten Zollparlament ein umfassendes neues Zollgesetz vorgelegt wird, welches den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs vollkommen Rechnung trägt.

Die hohe Energie und der klare Blick der die Geschicke unsers Vaterlands leitenden Staatsmänner, welche die Umgestaltung des Zollvereins so glücklich zu Stande gebracht haben, bürgt uns dafür, dass das grosse Werk auch in dieser Richtung würdig durchgeführt werde. Dr. K.

1867, ein vom Königlich Preussischen Finanzministerium ausgehender Erlass, welcher zwar einzelne Wünsche der Bahnverwaltungen erfüllte, andere aber ablehnte und schliesslich darauf aufmerksam machte, dass die Bestimmungen über die Zollabfertigung der Eisenbahn-Güter wesentlich administrativer Natur seien und sich im Einzelnen nicht für die Gesetzgebung eigneten.

[3] Wir theilen solche sowie den dem Zollparlament dieserhalb vorgelegten Gesetzentwurf in der Anlage S. 247 flg. dieser Nummer mit.

[4] Vgl. Denkschrift des Handelstags Ausschusses und die vortreffliche Denkschrift über Reform des Zollverfahrens des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg, auf welcher die Vorschläge des Handelstags-Ausschusses basiren.

[5] Nach Erklärung des Präsidenten des Bundeskanzleramts Delbrück in der Sitzung des Zollparlaments vom 4. Mai „erkennen die verbündeten Regierungen ihrerseits das Bedürfniss nicht nur einer materiellen Revision des Zollgesetzes oder der Zollordnung an, sondern auch formell das Bedürfniss einer übersichtlichen Codification".

Nach der hieraufhin erfolgten Resolution des Zollparlaments in der erwähnten Sitzung erklärte letzteres: „Bei der verheissenen möglichst zu beschleunigenden Bearbeitung des Zollgesetzes sind vorzugsweise folgende Gesichtspuncte ins Auge zu fassen: möglichste Erleichterung der Zollabfertigung in Bezug auf Zeit, Ort und Competenz der Zollbehörden, möglichste Erweiterung des Ansageverfahrens und des Niederlageverkehrs, Zulassung jeder Veränderung in der Disposition über die vom Auslande eingehenden Waaren, deren unmittelbare Verpackung, Vertheilung auf dem Transport unter amtlicher Aufsicht, möglichste Beschränkung der Controle in den Grenzbezirken und im Binnenlande."

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 5. Mai. Der Eisenbahn-Actien-Markt leidet noch immer an einer grossen Geschäftsstille; die Gründe derselben habe ich in meinem früheren Schreiben dargelegt und darf ich mich deshalb auf schon Gesagtes beziehen. Eine alte Erfahrung lehrt, dass das Publicum nur zu steigenden Coursen kauft; also immer auf eine Initiative Seitens der Börse wartet. Für eine solche fehlt aber vorläufig jede Neigung, die Börse fürchtet, das Publicum werde nicht nachfolgen und so entwickelte sich die Stille, welche mit kurzen Unterbrechungen seit Monaten auf der Tagesordnung steht. Eine Ausnahme habe ich auch diesmal zunächst zu Gunsten der Mainz-Ludwigshafner zu constatiren, ferner für Cosel-Oderberger, deren Einnahmen auch im April sehr gut gewesen sein sollen Keine andere Actie zeigt in gleichen Maasse wie diese den Vortheil! „eines kleinen Devisums"(?); das Actien-Capital ist nämlich so klein, (2 400 000 Thlr.) dass nicht allein der Markt leicht zu beherrschen ist, sondern auch jede Mehr-Einnahme verhältnissmässig bedeutend in der Dividende zur Geltung kommt. Die Mehr-Einnahmen verdanken übrigens fast nur den aus Ungarn kommenden Getreide-Transporten ihre Entstehung, man glaubt voraussetzen zu müssen, dass der sehr bedeutende Preis-Rückgang des Roggens eine Unterbrechung veranlassen werde. Meines Wissens haben aber die Ungarischen Transporte hauptsächlich Weizen zum Gegenstande und die Preise dieses Productes sind verhältnissmässig nur wenig gefallen. — Weiter habe ich der Löbau-Zittauer, als einer Actie zu gedenken, welche, wenn auch nicht lebhaft, doch erheblich steigend war, wie es hiess in Folge des in Sachsen bevorstehenden Ausbaues des Eisenbahn-Netzes, der auch die Löbau-Zittauer Bahn begünstige. Die Actie gehört denjenigen an, welche durch kleine Ankäufe erheblich im Course gesteigert werden können, die sich aber andererseits bei einem zufällig überwiegenden Angebot ebenso schnell und bedeutend drücken. Endlich muss ich noch der Niederschlesischen Zweigbahn-Actie als einer der im Course gestiegenen gedenken; die besonderen Gründe kenne ich nicht.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Neigung sich noch immer vorwiegend den leichten Actien lieber zuwendet; die schweren, Bergisch-Märkische, Köln-Mindener u. s. w. sind vernachlässigt und blieben langsam weichend; man betrachtet die neuen Unternehmungen als eine Belastung und um so mehr, so lange die finanzielle Seite derselben noch nicht geklärt ist. Es ist in der That die Frage, auf welchem Wege die nothwendigen Geldmittel aufgebracht werden sollen. Der Mark für inländische Prioritäten zeigt eine so geringe Aufnahmefähigkeit, dass die Realisation von Millionen Thalern einer sehr langen Zeit bedürfen wird, oder zu Coursen erfolgen muss, mit denen sich allem Anschein nach das Ministerium nicht sobald befreunden kann. Für die letztere Voraussetzung spricht die Thatsache, dass die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft die für den Bau der Gera-Eichichter Bahn bestimmten $4\frac{1}{2}\%$ Actien Lit. C nicht unter 90% ausgeben soll; zu einem Course, der wenigstens in diesem Augenblicke wenig Aussicht auf Realisation hat. Die Russischen Prioritäten haben in dieser Beziehung einen Einfluss gewonnen, welchen man nicht unterschätzen darf. Die täglichen Börsenberichte geben von demselben Zeugniss, in denselben ist die Meldung „inländische Prioritäten still, Russische lebhaft" in Permanenz erklärt und in der That gehen die letzteren in grossem Umfange in den Privatbesitz über. Die Aufbringung des Capitals durch Emission neuer Stamm-Actien würde sich nur in dem Falle mit Leichtigkeit vollziehen lassen, dass die alten Actionäre neue Actien zum Pari-Course erhalten. Auch in diesem Falle darf man kaum mehr darauf rechnen, solche neue Emissionen mit einer Cours-Steigerung escomptirt zu sehen. Das Publicum fängt mehr und mehr an, die durch den Ausbau des Eisenbahn-Netzes entstehende Concurrenz zu fürchten und es kann leicht kommen, dass es sich statt neue Actien in Empfang zu nehmen, sich der alten entledige. Es wird gut sein, diese Eventualität bei Zeiten ins Auge zu fassen, um nicht getäuscht zu werden; es ist das insbesondere für solche Gesellschaften nothwendig, deren Actien nicht all zu hoch im Course stehen. —

Die Ansprüche, welche in dieser Beziehung bevorstehen, sind bedeutend, ich will nur einige derselben hervorheben. Die Bergisch-Märkische hat noch eine Actien-Emission von 5 Mill. Thlr. offen, die Potsdam-Magdeburger wird eine Vermehrung ihres Actien-Capitals zur Realisation ihrer Projecte eintreten lassen müssen. Auch die Berlin-Stettiner und Rheinische haben noch Stamm-Actien zu emittiren; nach dem „St.-Anz." nehmen für 1868 von ersterer 8 537 000, von letzterer 27 500 000 Thlr. an der Dividende Theil, während das zur Emission zugelassene Stamm-Actien-Capital 10 300 000 und resp. 30 Mill. Thlr. beträgt. Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn wird zunächst für den Bau der Bahn von Liegnitz nach Rothenburg an die Märkisch-Posener 3 600 000 Thlr. Stamm-Actien ausgeben und die Realisation ihrer weiteren Projecte (Rothenburg-Altdamm u. s. w.) kaum ohne eine nochmalige Erweiterung ihres Actien-Capitals ermöglichen. Die Mainz-Ludwigshafener Bahn beabsichtigt für die Riedbahn eine Mill. Gulden Stamm-Actien auszugeben. Der noch unterzubringenden Oberhessischen, Rheinischen B., Thüringer B. u. C. will ich nur summarisch gedenken. Die Liste ist sehr gross und noch immer nicht abgeschlossen, meine Bedenken sind also gewiss gerechtfertigt, um so mehr, weil sie im Publicum getheilt werden.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte.

⊙ **Landtagsverhandlungen über Vervollständigung des Bayer. Eisenbahnnetzes.** Der Gesetzentwurf über Ausdehnung und Vervollständigung des Bayerischen Eisenbahnnetzes (Nr. 6, S. 60 d. Ztg.) ist im Ausschuss der 2. Kammer am 22. April in Berathung gezogen worden. Der Ausschuss war nämlich der Ansicht, dass, da der

ganze Entwurf bei der nahe bevorstehenden Vertagung des Landtages doch nicht mehr zu erledigen wäre, einstweilen nur der Art. IV. desselben der Berathung unterstellt werden solle, unbeschadet der Totalität des Gesetzentwurfes, um der Staatsregierung bis auf Weiteres wenigstens die zur Abhülfe der dringlichsten Bedürfnisse erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen zu können. Diesem Art. IV. wurden einige vom Handelsminister nachträglich geforderte weitere Credite angefügt, so dass also der Kammer ein Gesetzentwurf vorgeschlagen, der wie folgt lautet:

Art. I. Zur Vervollständigung bereits bestehender Einrichtungen der Staatseisenbahnen werden folgende Maximal-Credite eröffnet:

1) für die Erweiterung des Bahnhofes München und Herstellung einer Centralwerkstätte daselbst der Betrag von 2 783 000 fl.
2) für den Ausbau der Holzkirchen-Miesbacher Bahn und deren Ausdehnung bis Schliersee der Betrag von 590 000 fl.
3) für die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen dem Bahnhofe Unterpeissenberg und dem ärarialischen Kohlenwerk am Peissenberg der Betrag von 200 000 fl.
4) für Herstellung eines Doppelgleises zwischen Retzbach und Heigenbrücken auf der Würzburg-Aschaffenburger Bahn der Betrag von 1 412 280 fl.
5) für Ergänzungsbauten im Bahnhofe zu Würzburg der Betrag von 154 720 fl.
6) für die Herstellung einer Ergänzungsbahn von Rosenheim über Kirchseeon nach München der Betrag von 4000 000 fl.
7) für die Anschaffung zweier Dampfboote und dreier Schleppschiffe auf dem Bodensee 260 000 fl.
8) zur Bestreitung der durch generelle Projectirung der im Art. I. des ursprünglichen Gesetzentwurfs aufgeführten Bahnen (Donauthalbahn, München-Buchloe, Mühldorf-Vilshofen, Nürnberg-Bayreuth, Gemünden-Sinnthal, Aschaffenburg-Miltenberg etc.) erwachsenen Kosten der Betrag von 100000 fl.
9) zur Bestreitung der Kosten für Detailprojectirung einzelner Bahnen der Betrag von 500 000 fl.,

daher Gesammtbetrag zu 10 Mill. Gulden

Art. II. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfs nach Maassgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanleben im Maximalbetrage von 10 Mill. fl. aufzunehmen. Dieses Eisenbahnanlehen wird als Fortsetzung der nach den Gesetzen vom 19. März 1856, die Eisenbahnbaudotation für die VII. Finanzperiode betr., vom 1. Juli 1856, den Ausbau der Linie von Rosenheim bis an die Landesgrenze, dann der Linie von Lichtenfels gegen Coburg bis an die Landesgrenze betr., vom 6. October 1863, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der Bayer. Staatseisenbahnen betr., vom 10. Juli 1865, die Eisenbahnbaudotation für die VIII. Finanzperiode betr., endlich vom 22. März 1867, den Bau einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Kissingen betr., aufgenommenen Eisenbahnanlehen erklärt und es ist sich bezüglich der Tilgung dieses Anlehens nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze zu richten. Bezüglich der Verzinsung und Aufbringungskosten der zu beschaffenden Summe finden die Bestimmungen des Art. 3 des Gesetzes vom 23. Sept. 1861 — die Vervollständigung und Ausdehnung der Bayer. Staatseisenbahnen betr. — gleichmässige Anwendung.

Die Kammer der Abgeordneten fasste am 25. April über diesen Gesetzentwurf Beschluss und bewilligte die ganze vorstehende Creditforderung in Anbetracht der wirklich dringenden Natur, da deren Verschiebung für den Betrieb der Bahnen die nachtheiligsten Wirkungen äussern könnte. Der Absatz 6 im Art. I. rief eine heftige Debatte hervor, da man der Ansicht war, dass dies die vor allen projectirten Linien bevorzugte sein sollte. Nachdem jedoch die Dringlichkeit dieser Linie bewiesen war, wo der Mangel eines zweiten Geleises auf der jetzigen Rosenheimer Strecke bei einer Betriebsstörung die fatalsten Verkehrsstockungen in ganz Bayern verursachen würde, und bei dem stets wachsenden Verkehr mit der Brennerlinie ein zweites Geleise unumgänglich nothwendig erscheint, allein auf der jetzigen Strecke wegen des sog. Teufelsgraben nicht leicht ausführbar sei, so wurde die Ausführung dieser zweiten bei weniger Terrainschwierigkeiten, als der schon bestehenden, zu erbauende Linie genehmigt, indem die Bahn nicht mehr als neue Linie, sondern als Vorschlag zur Beseitigung eines allseitig anerkannten Missstandes auf der Eisenbahnroute von München nach Kufstein erscheine und die Anlage eines zweiten Geleises auf der alten Strecke bei einer gegebenen Möglichkeit jedenfalls ebenso genehmigt werden würde.

+ **Ueber die Frage der Erbauung einer Eisenbahn von Rosenheim nach Landshut** hat das in Landshut bestehende Comité den am 19. Februar und 16. October 1867 eingereichten Petitionen an die Bayerische Kammer der Abgeordneten eine dritte vom 1. März 1868 datirte nachfolgen lassen, in welcher die Kammer gebeten wird, bei der Regierung zu beantragen, dass entweder der zum Bau bereiten Ostbahngesellschaft, oder eventuell dem bestehenden Comité die Concession zur Projectirung und zum Bau der gedachten Linie ertheilt werden möge. Die Länge dieser Linie beträgt $12{,}_3$ Meilen; sie berührt die Orte Rott, Wasserburg, Haag, St. Wolfgang, Dorfen (hier wird die im Bau befindliche Bahn von München nach Braunau gekreuzt) und Taufkirchen. Die Baukosten werden nach den Erhebungen des Comités nur 9 Mill. fl. betragen (nach der durch die Generaldirection der Verkehrsanstalten veranstalteten Untersuchung um den vierten Theil mehr). Dass die Linie den kürzesten Weg von Innsbruck (resp. Verona) nach Leipzig (resp. Berlin) vermittelt, mithin die wichtigste internationale südnördliche Linie bildet, welcher hinsichtlich des Verkehrs nach Nordwesten nur die Fernbahn von Innsbruck über Reutte und Kempten gleichkommt, dürfte keinem Zweifel unterliegen. Die Bittschrift zählt 23 Linien zwischen Innsbruck und Leipzig auf; von diesen ist die längste die über Rosenheim, Holzkirchen, München, Augsburg, Nürnberg, Bamberg und Hof, $103{,}_{35}$ Meilen lang, welche jedoch durch die projectirte Linie Rosenheim-Grafing-München auf $102{,}_{16}$ Meilen abgekürzt wird. Die Linie über Rosenheim, Haag, Landshut, Geiselhöring, Regensburg, Eger ist nur $84{,}_5$ M. lang, kann aber noch eine doppelte Abkürzung erhalten: 1) um $1{,}_{84}$ M. durch eine den Umweg über Geiselhöring abschneidende, $4{,}_{16}$ M. lange Bahn von Neufahrn über Schierling nach Obertraubling und 2) um $2{,}_4$ Mln. durch eine in sicherer Aussicht stehende Bahn Oelsnitz-Plauen. Dieser kürzeste Schienenweg von Innsbruck nach Leipzig über Rosenheim, Landshut, Regensburg, Eger, Oelsnitz, Plauen ist dann nur $80{,}_{26}$ Meilen lang, also um $23{,}_{09}$ Meilen oder fast 22½ Procent kürzer als der jetzt bestehende, wobei in Bayern ca. 16½, in Sachsen ca. 2 Meilen neu zu bauen wären. Die neuerdings beantragte kurze Abkürzungsbahn bei Altenburg ist dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Böhmische Nordwestbahn. In Folge Unterstützung von Seite der Minister für Handel und Finanzen wurde in den Sitzungen des Abgeordnetenhauses vom 28.—30. April der Antrag angenommen, an Stelle der Garantie eine baare Staatssubvention bis zum Betrage von 5 Millionen Gulden zu bewilligen und überdies die Ziffer des Garantiebetrages auf 890 000 fl. pro Meile zu erhöhen. Hinsichtlich der Tarife wurden bei den Fahrpreisen für Personen die Sätze der Tarif-Enquête-Commission angenommen, während die ermässigten Frachttarife für Kohle etc., wie solche auf allen anderen Oesterr. Eisenbahnen bestehen, angenommen wurden. Es steht nach diesen Beschlüssen anzunehmen, dass die Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft die Concession für die fragliche Bahn erhalten wird, mit welcher die Concessions-Bedingungen für den Bau über Saaz-Komotau an die Chemnitz-Annaberger Bahn mit der Abzweigung von Saaz und Priesen resp. Komotau über Carlsbad nach Eger bereits im December v. J. festgestellt wurden.

* **Kaiserin Elisabethbahn.** (Projecte Linz- resp. Enns-Budweis und Salzburg-Hallein.) Die Verwaltung der Kaiserin Elisabethbahn ist auf Veranlassung der K. K. Staatsregierung jüngst zur Traçirung zweier neuen von der Hauptbahn abzweigenden Eisenbahnlinien geschritten, nämlich:

1) von Linz oder Enns aus nach Budweis und
2) von Salzburg nach Hallein.

In beiden Richtungen wurden bereits Vornivellements und Terrainstudien vorgenommen, welche das Ergebniss lieferten, dass verschiedene variante Bahntraçen theils in technischer Ausführbarkeit, theils in commercieller und localer Zweckmässigkeit mit einander concurriren.

Die der K. K. Staatsregierung anheimgestellte Auswahl zwischen diesen Varianten hat bis jetzt noch nicht stattgefunden, weshalb wir vorläufig nur Folgendes anführen können:

ad 1. Die Linie wird entweder von Enns oder von Linz oder von einer zwischen beiden Orten liegenden Station abzweigen und in der Nähe des Abzweigungspunctes sofort den Donaustrom übersetzen. Die verschiedenen Varianten laufen in der Nähe des Ortes Wartberg mit einander zusammen, lassen die Stadt Freistadt wegen Terrainschwierigkeiten ca. ¼ Meile weit östlich liegen und schliessen sich dann früher und später, nämlich bei dem Orte Zattlersdorf oder der Station Angern an die Traçe der bereits bestehenden und der Elisabethbahn angehörigen Linz-Budweiser Pferdebahn an, um dieser Traçe für die letzten 5½—6½ Meilen der Hauptsache nach zu folgen.

Die Länge der ganzen Bahn wird je nach dem Ausgangspuncte beiläufig 15—15½ Meilen betragen.

Die Maximal-Steigung wird keinesfalls mehr als 1:80 sein und kann möglicherweise auf 1:100 gebracht werden. Die Bogen-Radien sollen nicht unter 200 Klafter betragen.

Bezüglich der Zweigbahn Salzburg-Hallein handelt es sich hauptsächlich um die Entscheidung, ob die Linie auf dem rechten oder dem linken Ufer des Salzachflusses geführt werden solle. Die Länge derselben beträgt ca. 2¼ oder 2 Meilen, die Maximal-Steigung 1:250 und der kleinste Bogen-Radius 200 Klafter.

* **Berliner Nordbahn.** (Subscription auf Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien.) In Folge vorläufiger Verständigung mit der Kgl. Staatsregierung und auf Grund des von derselben mit der Grossh. Mecklenburgischen Regierung bereits abgeschlossenen Staatsvertrages constituirte sich am 17. März cr. die „Berliner Nordbahn-Gesellschaft."

Die nächste Hauptbestimmung der Berliner Nordbahn ist, das wohlhabende Land des nördlichen Theils der Mark, namentlich die Grafschaft Ruppin und ferner das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz aufzuschliessen und in diesem Landstrich ein Hebel der Industrie zu werden; nächstdem aber auch zwischen den Ostseehäfen, besonders von Rostock, später auch von Lübeck und Kiel mit Berlin und dem südöstlichen Deutschland das Verbindungsglied zu bilden

wozu sie ihrer Lage nach, wenn man sie zur Friedrich-Franz-Bahn und der im Bau begriffenen Bahn von Lübeck nach Kleinen in Beziehung bringt, vollständig berufen erscheint.

Die zunächst für die Ausführung beschlossene Linie von Berlin nach Neu-Ruppin und Neu-Brandenburg ist ca. 21¾ Meilen lang und hat mit Ausnahme der letzten 4 Meilen eine so überaus günstige Lage, dass sie bei achtsamem Bau im Ganzen incl. eines Berliner Bahnhofes und incl. Betriebsmittel und Reservefonds für 7½ Millionen Thlr. herzustellen ist.

Laut dem in beglaubigter Form vollzogenen Statut, dessen Allerh. Bestätigung beantragt ist und binnen Kurzem zu erwarten steht, beträgt, nachdem durch Prämien und Ueberlassungen von freiem Terrain Seitens der Regierungen, sowie der adjacirenden Kreise und Städte eine Beihülfe von 450 000 Thlr. gewährt ist, der Rest des zu beschaffenden Actiencapitals noch 7 050 000 Thlr., zerlegt in:

a) 3 600 000 Thlr. Stammactien, auf den Inhaber lautend, in Stücken von 100 Thlr., welchen eine Verzinsung von 4½% während der Bauzeit und eine nachstehende Dividende aus dem Betrieb zukommt;

b) 3 450 000 Thlr. Stamm-Prioritäts-Actien, auf den Inhaber lautend, in Stücken à 200 Thlr., welchen während der Bauzeit eine Verzinsung von 5% und nach Beendiguug des Baues eine prioritätische Dividende von 5% zusteht.

Sollte in einem oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Stamm-Prioritäts-Actien die vorgedachte Dividende von 5% zu gewähren, so wird das Fehlende aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt, und die Inhaber der Stammactien erhalten nicht eher eine Dividende aus dem Reinertrage, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist. An der aus dem Reinertrage über 5% auf das gesammte Grundcapital zu vertheilenden Dividende nehmen die Stamm- und die Stamm-Prioritäts-Actien pro rata Theil.

Von dem Stammactien-Capital ist die Summe von 800 000 Thlr. durch Uebernahme der Privaten und der Kämmereien in den adjacirenden Kreisen al pari, sowie fernerer 1 500 000 Thlr. ebenfalls al pari durch ein aus den angesehensten inländischen Bauunternehmern und Fabricanten von Eisenbahn-Bedarf gebildetes Bau-Contortium gesichert, und bleibt dieser Betrag jedenfalls bis Ende dieses Jahres deponirt.

Es erübrigen demnach noch 1 300 000 Thlr. Stammactien und 3 450 000 Thlr. Stamm-Prioritäts-Actien, welche am 2., 4. und 5. d. M. in Berlin, Leipzig und Hamburg zur Zeichnung aufliegen.

Der Subscriptionspreis ist für die Stammactien auf 74% und für die Stamm-Prioritäts-Actien auf 88½% festgesetzt und muss bei der Subscription eine Caution von 10 Procent des Nominalbetrages hinterlegt werden. Dieselbe ist entweder baar, oder in guten nach dem Tagescours zu veranschlagenden Effecten, die an dem Orte der Subscription gangbar sind, zu leisten. Nachdem das aufgelegte Capital gezeichnet worden, worüber alsbald öffentliche Mittheilung erfolgen wird, muss die Einzahlung des Betrages innerhalb 14tägiger Frist bei den Zeichnungsstellen gegen Zahlungs-Bescheinigung erfolgen. Die hinterlegte Caution wird hierbei verrechnet resp. zurückgegeben.

† **Unstrut-Bahn von Naumburg über Artern nach Sondershausen.** Die in Berlin bestehende General-Entreprise-Gesellschaft für Eisenbahnbauten (Vertreter derselben ist der Eisenbahnbaumeister Plessner) hat sich bereit erklärt, den Bau einer Bahn durch das Unstrutthal von Naumburg über Artern nach Sondershausen auszuführen, sobald das Unternehmen in den betreffenden Kreisen die erforderliche Unterstützung findet. Das Domicil der zu bildenden Actiengesellschaft soll Naumburg sein.

Das zur Ausführung des Baues der etwa 11¼ bis 11½ Meilen langen Bahn erforderliche Actiencapital von 3 600 000 Thlr. wird in Stammactien und in Stammprioritäten getheilt. Die Stammactien sollen höchstens in Höhe von 1 800 000 Thlr. emittirt werden.

Von den Staaten, welche die Bahn durchschneidet: Preussen, Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt erwartet man eine Staatsprämie von 500 000 Thalern, so dass dann von den Corporationen und Privaten in der goldenen Aue etwa 1 250 000 Thlr. dergleichen Actien noch zu zeichnen wären. Es wird dabei darauf gerechnet, dass die Gemeinden, welche Bahnhöfe und Anhaltepuncte erhalten, das hierzu erforderliche Land im Geldwerthe von 100 000 Thlr. unentgeltlich abtreten.

Der Rest des Baucapitals im Betrage von 1 800 000 Thlr. soll durch Ausgabe von 5procentigen Stammprioritäten gedeckt werden, welche das in Berlin bestehende Consortium an die Börse bringen will.

Sobald das Unternehmen so weit gefördert ist, dass der Preussische Herr Handelsminister die Genehmigung zur Concession zu befürworten sich bereit erklärt hat, erfolgt die Einzahlung von 10% der Zeichnung in zwei Raten zur provisorischen Gesellschaftscasse.

In einer am 29. März d. J. zu Rossleben abgehaltenen Versammlung ist auch sogleich ein Gründungs-Comité gewählt worden, dessen geschäftsführender Ausschuss aus dem Geh. Regierungs- und Landrath Danneil, Stadtrath Thränhart und Kreis-Secretär Dr. Mascher besteht, welches die Revision und Vervollständigung der technischen Vorarbeiten durch den Eisenbahn-Baumeister Plessner bewirken, die Genehmigung der Staatsregierungen zur Ausführung des Projetes auswirken, die Kosten zu den obengedachten und den sonstigen Arbeiten im Betrage von etwa 1000 Thlr. nach Abrechnung des dritten Theils, welchen die General-Entreprise-Gesellschaft übernehmen will, von den betheiligten Stadtgemeinden einziehen und die Zeichnung von Stammactien eröffnen soll.

Bau.

Lübeck-Kleinen. Der Bau dieser Eisenbahn, welche (wie bereits mitgetheilt) von der Grossh. Mecklenb. Regierung übernommen wurde, ist wieder aufgenommen worden und soll im Herbst 1869 vollendet werden.

* **Hannoversche Eisenbahnen.** Die Eisenbahn von Herzberg nach Osterode beginnt auf dem Bahnhofe Herzberg der Northeim-Nordhausener Eisenbahn, führt zwischen dem Flecken Herzberg und dem Fusse des Schlossberges her, nimmt hier eine nordwestliche Richtung an, geht südlich an dem Gute Papenhöhe vorbei und umzieht die Stadt Osterode an ihrer Nordwestseite, wo sie unterhalb der vorhandenen Chaussee-Brücke über die Söse den Söseflus überschreitet. Bei der Weiterführung der Bahn über Osterode hinaus, in der Richtung auf Seesen, oder einen andern Punct der Braunschweigischen Südbahn, tritt die Linie unweit des Dorfes Badenhausen in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet.

* **Rastatt-Gernsbacher Eisenbahn.** Am 28. April d. J. wurde die erste Generalversammlung zu definitiver Constituirung der Gesellschaft gehalten. Statuten, Zugsrichtung, Banplan und Ueberschlag im Betrag von 616 000 fl. wurden genehmigt. Mit der obersten technischen Leitung ist Professor R. Baumeister vom Carlsruher Polytechnicum beauftragt. Mit den Arbeiten wird sofort begonnen, und wird auch die Lieferung der nöthigen Materialien in Kürze ausgeschrieben werden. In Jahresfrist soll die Bahn befahren werden. Dieselbe, über welche bereits in No. 13 S. 147 nähere Mittheilungen gebracht wurden, dürfte als Vicinalbahn, welche pro Meile nur 300 000 Gulden = 230 000 Thlr. kosten soll, Interesse bieten.

+ **Buschtêhrader Eisenbahn.** Die Verbindungsbahn zwischen dem Sandthorbahnhofe und der Staatsbahn bei Bubna ist nahezu vollendet, nachdem durch tunnelartige Ueberwölbung einer bedeutenden Einschnittstrecke (aus Rücksicht auf das den Baumgarten besuchende Publicum) eine Verzögerung entstanden war. Gleich nach Eröffnung der dritten Moldaubrücke, welche am 1. Mai stattfinden soll, wird auch diese Verbindungsbahn eröffnet werden. — Der Umbau der Pferdebahnstrecke von Wejhybka bis Stochov (Lana) hat bis jetzt noch nicht begonnen, weil ohne Fortsetzung dieser Bahn bis Krupa kein für eine Locomotivbahn genügender Verkehr zu erwarten war. Dafür haben die Vertreter der Gesellschaft am 3. Novbr. v. J. um Concessionirung einer combinirten Bahn von Wejhybka über Krupa-Saaz-Komotau nach Weipert an der Sächsischen Grenze mit einer Abzweigung von Saaz und Priesen resp. Komotau über Carlsbad nach Eger nachgesucht. Bekanntlich hat die Regierung die beiden im August 1865 an zwei besondere Consortien ertheilten Concessionen für diese Bahnen für erloschen erklärt.

Kronprinz-Rudolfsbahn. Der zwischen der Rudolfsbahn einerseits und den Gebrüdern Klein, dann Karl Schwarz als Bau-Unternehmern andererseits abgeschlossene Bauvertrag, behufs Herstellung der Strecken Steyer-Weyer, Rottenmann-St. Michael, St. Veit-Klagenfurt, Launsdorf-Mösel und St. Michael-Leoben zum Kostenpreis von 25 940 449 fl. ist mit Erlass des Handelsministeriums vom 16. März genehmigt worden. Für die Strecke St. Michael-Leoben ist ein Bautermin von einem Jahr, für die Vollendung der übrigen Strecken ein solcher von vier Jahren festgesetzt. Es ist zu hoffen, dass die Vollendung einzelner dieser Strecken in einem früheren Termin stattfindet.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Baden.** Mit der Verwendung weiblichen Personals im Dienste der Verkehrs-Anstalten ist in Deutschland, wenn wir recht unterrichtet sind, erstmals durch die Grossh. Badische Telegraphenverwaltung und zwar schon im Jahre 1864 der Versuch gemacht worden.

Dieser Versuch scheint sich sehr gut bewährt zu haben, denn wir erfahren, dass in Baden bereits der grössere Theil der mit ständigem Personal versehenen Telegraphenbureaux mit Frauenzimmern besetzt ist. So insbesondere die Centralstation in Carlsruhe, woselbst nicht weniger als 27 Arbeiterinnen unter alleiniger Leitung dreier Obertelegraphisten beschäftigt sind. Das Einkommen der Gehülfinnen, mit 350 fl. bis 400 fl. fixem Gehalt und die entfallenden Depeschengebühren von beiläufig 100 fl. steht unter dem Durchschnittssatze der bisherigen Gehalte. Es ermöglicht der Verwaltung eine ausgiebigere Besetzung der Stellen und ist im Vergleich zu dem, was in andern Berufsarten für weibliche Arbeit geboten werden kann, auch abgesehen von der grösseren Sicherheit der Versorgung, welche eine Verwendung im Staatsdienste überhaupt bietet, verhältnissmässig reichlich zu nennen, wie es denn fortwährend an Bewerberinnen mit der erforderlichen Vorbildung, worunter namentlich eine gute Kenntniss der Französischen Sprache gehört, nicht fehlt.

Die da und dort von dieser Maassregel befürchteten Missstände sind nicht zu Tage getreten. Immerhin wird besondere Vorsicht bei der Auswahl und stete Aufmerksamkeit auch während der Verwendung

unerlässliches Erforderniss für das Gelingen der Einrichtung sein, deren öconomische wie sociale Bedeutung sicher nicht gering anzuschlagen ist.

Der bisherige gute Erfolg in Baden hat denn nicht verfehlt, auch anderwärts deren Nachahmung zu veranlassen. So ist man in Württemberg (siehe Jahrg. 1867 No. 10 S. 130) einen Schritt weiter gegangen und hat einzelne Billetausgabestellen an der Eisenbahn — wir erinnern an die Schalter im Stuttgarter Hauptbahnhof — mit Frauenzimmern besetzt. Das Gleiche geschieht auch bei der Badischen Eisenbahn, wo das Erscheinen weiblicher Bediensteter an den Schaltern, wie vorliegende Zeitungsnotizen bezeugen, vom Publicum freundlich aufgenommen wird, während die Verwaltung ihrerseits allen Grund hat, mit den bisherigen Erfahrungen in dieser Hinsicht zufrieden zu sein.*

≈ **Hessische Ludwigs-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) A. Allgemeine Angaben. Neue Linien sind in dem abgelaufenen Jahre dem Unternehmen nicht zugekommen und beträgt die Länge der in vollem eigenen Betriebe befindlichen Strecken unter Hinzurechnung der am 18. April 1867 dem Verkehre vollständig übergebenen Linie Worms-Alzey, welche jedoch bis Schluss des Jahres für Rechnung des Baufonds betrieben wurde, $29,_{07}$ Meilen, wovon $0,_{44}$ Meilen — nämlich die Strecke von der Einmündung an der Luderbach bis in den Bahnhof Frankfurt — der Main-Neckar-Bahn gehören. Die Länge sämmtlicher Geleise beträgt $43,_{99}$ Meilen. Doppelgeleise befinden sich auf der Strecke Mainz-Bingen, Gustavsburg-Bischofsheim und von Worms bis zur Bayerischen Grenze nach Ludwigshafen.

Der Stand der Betriebsmittel ist Ende 1867 folgender gewesen: 60 sechsrädrige Locomotiven (wovon 33 ungekuppelt, 18 à 2 Achsen und 11 à 3 Achsen gekuppelt), 2 Tenderlocomotiven — sämmtlich mit Expansion versehen — und die gleiche Anzahl Tender, 151 Personenwagen mit 6374 Sitzplätzen, 5 Bahnpostwagen, 48 Gepäck- und 1015 Güterwagen; letztere haben eine Ladefähigkeit von 193 380 Ctr.

Das Anlage-Capital besteht aus 17 500 000 fl. Actien und 12 000 000 fl. Prioritäten. Von ersteren kommen 1 200 000 fl. auf die Frankfurt-Hanauer Bahn und participiren daher nur 16 300 000 an der Dividende pro 1867, von letzteren waren am Schlusse des Jahres 334 900 fl. amortisirt.

Die Gesammtsumme der Anlagekosten sämmtlicher Linien beträgt Ende 1867 29 134 825 fl. $52^1/_4$ kr., was gegen das Vorjahr, welches mit 28 173 197 fl. $43^1/_4$ kr. abschloss, eine Vermehrung von 961 628 fl. 9 kr. ausweist, veranlasst durch die Fertigstellung verschiedener Bauarbeiten sowie Beschaffung neuen Fahrmaterials.

Der Erneuerungsfonds schloss Ende 1866 mit 438 306 fl. 30 kr. ab; im laufenden Jahre betrugen die Einnahmen 216 464 fl. 32 kr. und die Ausgaben 181 613 fl. $45^1/_2$ kr., der Ueberschuss somit 34 850 fl. $46^1/_2$ kr. und ist dessen Stand nunmehr 473 157 fl. $16^1/_2$ kr.

An dem Reservefonds im Betrage von 81 500 fl. hat sich im Jahre 1867 nichts geändert.

B. Baubericht. Ausser verschiedenen Unterhaltungsarbeiten auf den älteren Bahnlinien wurden vorzugsweise auf der Strecke Worms-Alzey in dem abgelaufenen Jahre die noch rückständigen Arbeiten in den betreffenden Einschnitten betrieben und die Böschungen in der richtigen Neigung hergestellt. Die bei der Ausführung der Erdarbeiten bewegte Gesammterdmasse beträgt 101 400 Cubikklafter oder 1 584 375 Cubikmeter, wovon auf den Einschnitt bei Monsheim — 460 Klafter lang und 72 Fuss tief — allein 32 490 Cubikklafter oder 507 656 Cubikmeter kommen.

Bezüglich der in der Provinz Rheinhessen projectirten Bahnlinien ist nur zu erwähnen, dass die Aufnahme und Pläne vervollständigt wurden; für die in der Provinz Starkenburg in Vorschlag gebrachten Bahnlinien wurden die nöthigen Untersuchungen eingeleitet und Nivellements ausgeführt.

C. Betriebsbericht. In der Organisation der Betriebsleitung hat sich in dem verflossenen Jahre nur Unwesentliches geändert; es wurde nämlich die Zahl der Secretäre des Verwaltungsrathes von dreien auf die Zahl von zweien beschränkt und zwar ein Verwaltungssecretär und ein Betriebssecretär; ausserdem wurde noch ein weiterer Gütercontroleur ernannt.

Neben der Ausdehnung directer Verkehrsbeziehungen sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, insbesondere auf die neue Bahnstrecke Worms-Alzey, verdient die Einführung von Abonnementsbilleten mit sehr mässigen, nach Entfernung und Zeitdauer sich abstufenden Preisen, sowie von Specialtarifen für Kohlen, Holz und Rohproducte etc. besondere Erwähnung.

Während des ganzen Jahres wurden 7786 Curier- und Schnellzüge, 16 047 Personenzüge und 11 970 Güter-, gemischte und Viehzüge befördert, und waren dieselben durchschnittlich mit $13,_{17}$, $19,_{85}$ resp. $65,_{61}$ Achsen belastet. Die Gesammtsumme der beförderten Züge stellt sich auf 35 803 und wurden damit 2 020 519 Personen, 85 598 Ctr. Reisegepäck, 111 155 Traglasten, 107 Equipagen, $12\,479^1/_2$ Wagenladungen Vieh, 11 509 Stück Kleinvieh und 16 450 $175,_4$ Ctr. Frachtgut transportirt.

Die Gesammt-Einnahmen des Jahres 1867 im Betrage von 3 195 790 fl. $45^1/_2$ kr. vertheilen sich:

a) auf den Personenverkehr mit	1 270 110 fl.	50 kr.	$= 39,_{74}$%
b) „ „ Güterverkehr „	1 860 854 „	$46^3/_4$ „	$= 58,_{23}$%
c) „ Extraordinarien „	64 825 „	$8^3/_4$ „	$= 2,_{03}$%

Die Gesammt-Ausgaben belaufen sich auf 1 182 788 fl. $30^1/_2$ kr. und verbleibt demnach ein Ueberschuss von 2 013 002 fl. 15 kr., welcher, auf das verzinsliche Anlagecapital von $25^1/_3$ Mill. Gulden ausgeschlagen, $7,_{944}$% beträgt.

Gegen das Jahr 1866 ergiebt sich ein

Plus der Betriebs-Einnahmen von	276 093 fl.	$52^3/_4$ kr.	$= 9,_{456}$%
„ „ „ Ausgaben „	45 726 „	7 „	$= 4,_{021}$% und
„ des Reinertrags „	230 367 „	$43^3/_4$ „	$= 12,_{923}$% „

die Ausgaben betragen von der Einnahme $37,_{011}$% gegen $38,_{944}$% im Vorjahre.

Im Durchschnitt ergab:

	die Bahnmeile	die Nutzmeile	der Tag
an Einnahme	128 862 fl.	15 fl. 51 kr.	8755 fl. 35 kr.
„ Ausgabe	47 693 „	5 „ 52 „	3240 „ 31 „
„ Reinertrag . . .	81 169 „	9 „ 59 „	5515 „ 4 „

Der Personenverkehr erbrachte einschliesslich aller Nebenerträgnisse 1 270 110 fl. 50 kr. gegen 1866 mit 1 256 023 fl. $7^1/_2$ kr. ein Mehr von 14 087 fl. $2^1/_2$ kr. $= 1,_{12}$%, während der Procentsatz bei der Zahl der beförderten Personen um $5,_{02}$% gestiegen ist: es wurden nämlich 2 020 519 gegen 1 923 776, sonach 96 743 Personen mehr befördert. Hiervon entfallen

	Personen		fl.	kr.	
a) auf den Localverkehr . .	1 494 849	mit	665 405	33	Einnahme
b) „ „ directen Verkehr .	489 296	„	448 016	9	„
c) „ „ Transitverkehr . .	36 374	„	116 689	8	„

Auf eine Bahnmeile wurden durchschnittlich 81 472 Personen befördert und dafür 44 417 fl. vereinnahmt, während im Vorjahre nur 77 572 Personen befördert und 41 080 fl. erzielt worden waren; das Mehrergebniss beträgt heuer sonach 3900 Personen $= 5,_{02}$% und 3337 fl. Einnahme $= 8,_{12}$%.

Die Nebenerträgnisse des Personenverkehrs lieferten eine Einnahme von 168 547 fl. $18^1/_2$ kr. gegen 237 231 fl. $29^1/_4$ kr., mithin ein Mindererergebniss von 68 684 fl. $10^3/_4$ kr. $= 28,_{95}$%. Dieses ungünstige Resultat emanirt zumeist aus dem Equipagen- und Viehtransport, was jedoch seinen Grund darin hat, dass im Vorjahre eine ziemliche Anzahl Militärfahrzeuge und Militärpferde unter den beiden Rubriken verrechnet erscheinen und ausserdem bei letzterem die vielfach ausgebrochenen Viehseuchen und dadurch veranlassten Grenzsperren von wesentlichem Einflusse waren.

Der Güterverkehr weist, obgleich in den Handels- und Verkehrsverhältnissen im Allgemeinen der rechte Aufschwung fehlte und die Umstände auch für einzelne bestimmte Artikel, insbesondere Steinkohlen, vorzugsweise ungünstig waren, dennoch in dem abgelaufenen Jahre die besten Resultate auf, welche die Bahn bis jetzt erzielt hat.

Die transportirten Güterquantitäten betrugen 16 450 $175,_4$ Ctr. gegen 15 278 $586,_6$ Ctr. in 1866, sonach mehr 1 171 $588,_8$ Ctr. $= 7,_{67}$% und wurden hieraus einschliesslich der Nebenerträgnisse 1 860 854 fl. $46^3/_4$ kr. Einnahme erzielt. Dieselbe war im Vorjahre 1 629 466 fl. 29 kr. und ist das Mehrergebniss 1867 sonach 231 388 fl. $17^3/_4$ kr. $= 14,_{20}$%.

Die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen vertheilen sich:

a) auf den Localverkehr mit	2 814 $248,_1$ Ctr. u.	295 325 fl.	16	kr. Ertrag
b) „ „ directen Verk. „	8 793 $021,_2$ „ „	802 732 „	$45^1/_2$ „	„
c) „ „ Transitverk. „	4 842 $906,_1$ „ „	718 943 „	41 „	„

Die geringere Zunahme in den Quantitäten gegenüber dem Ertrage erklärt sich durch den Umstand, dass insbesondere der Verkehr der Massengüter, als Erze, Baumaterialien etc. noch nicht auf die frühere Bedeutung vor 1866 gelangte und der Kohlentransport sogar gegen 1866 einen weiteren kleinen Ausfall zeigt. Es gelangten nämlich heuer nur 3 757 340 Ctr. Kohlen mit einem Frachtertrage von 205 962 fl. 44 kr. zum Transporte, währenddem in 1866 3 984 614 Ctr. und in 1865 sogar 6 533 413 Ctr. befördert worden waren und 221 396 fl. 38 kr. resp. 313 529 fl. 20 kr. ertragen hatten.

Die diversen Einnahmen wie Miethe, Pächte etc. berechnen sich auf 64 825 fl. $8^3/_4$ kr. gegen 34 206 fl. $36^1/_4$ kr. und haben sich sonach um 30 618 fl. $32^1/_2$ kr. erhöht.

Die 1 182 788 fl. $30^1/_2$ kr. Ausgaben vertheilen sich:

auf die allgemeine Verwaltung mit	52 912 fl.	$35^1/_4$ kr.	$= 4,_{48}$%
„ „ Transport- „ „	839 231 „	39 „	$= 70,_{95}$%
„ „ Bahnunterhaltung „	290 644 „	$16^1/_4$ „	$= 24,_{57}$%

Die Einnahmen auf der für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke Worms-Monsheim resp. Worms-Alzey betrugen 103 492 fl. 11 kr. gegen 34 929 fl. $34^3/_4$ kr. in 1866, nämlich aus dem Personenverkehr 56 350 fl. 44 kr., dem Güterverkehr 41 427 fl. 52 kr. und diversen Einnahmen 5713 fl. 35 kr.; die Ausgaben stellten sich auf 67 071 fl. $48^1/_2$ kr. gegen 31 633 fl. im Vorjahre. Der Ueberschuss aus 1867 und den Vorjahren mit 48 281 fl. 18 kr. wurde dem Baufonds gutgebracht.

Befördert wurden 218 089 Personen und 1 044 550 Ctr. Güter mittelst 3885 Personen- und 726 Güterzügen.

D. Personalbericht. Der Stand des angestellten und gegen

---

* Ueber die Verwendung von Frauenspersonen im Dienste Oesterr. Eisenbahnen siehe Jahrg. 1863 No. 19 S. 275, der Sächs. Staatsbahnen No. 5 S. 58 und der Riga-Dünaburger Eisenbahn No. 19 S. 258 des Jahrg. 18 67 dieser Zeitung.

Tagegelder beschäftigten Personals war Ende 1867: 728 Angestellte und 933 Hülfsarbeiter.

Die Pensionscasse vereinnahmte 52 549 fl. 47 kr., während die Ausgabe sich nur auf 3403 fl. 55 kr. belief, so dass ein Ueberschuss von 49 145 fl. 52 kr. und mit dem Bestande von 1866 im Betrage von 157 550 fl. ein Gesammtvermögen von 206 695 fl. 25 kr. verblieb. Die Krankencasse schloss mit einem Deficit von 878 fl. 22 kr. ab; die Einnahme erzielte 7578 fl. 15 kr., während die Ausgaben 8456 fl. 37 kr. absorbirten.

* **Wilhelmsbahn.** Die Betriebs-Ergebnisse derselben für das Jahr 1867 sind folgende:

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Die Einnahmen haben betragen				815 324	5	5
mehr gegen das Etatssoll . . .	85 324	5	5			
und gegen das Vorjahr	100 908	28	6			
Die Betriebs-Ausgaben haben betragen				305 149	17	4
weniger gegen das Etatssoll . .	31 850	12	8			
dagegen mehr gegen das Vorjahr	33 204	4	3			
Von dem Ueberschusse von				510 174	18	1
nimmt:						
1) die Verzinsung sämmtlicher Prioritäts-Obligationen . . .	136 010	15	—			
2) die Amortisation derselben . .	34 705	—	—			
3) die Zahlung der Normativ-Dividende auf die 4, 4½ und 5 proc. Stamm-Prioritäts-Actien . . .	138 531	—	—			
4) die Restverzinsung eines Darlehns	32	15	—			
zusammen				309 279	—	—
in Anspruch.						
Von dem dann noch verbleibenden disponiblen Bestande von				200 895	18	1
fliessen				104 895	18	1
als Rücklage in den Reservefonds und der Ueberrest von				96 000	—	—

wird zur Vertheilung einer Dividende von 4% auf die Stammactien der Wilhelmsbahn im Betrage von 2 400 000 Thlr. verwendet.

Der Reservefonds besitzt ultimo 1867 baar 24 864 Thlr. — 5 Pf. und in Effecten 77 856 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf. und der Bau-Dispositionsfonds schliesst mit einem Effecten-Bestande von 714 900 Thlr. ab.

Von den Prioritäts-Obligationen sind emittirt und im Course:

I. Emission	439 200	Thlr.
II. „	1 945 700	„
III. „	550 500	„
IV. „	330 600	„
Zusammen	3 266 000	Thlr.

Von den Stamm-Prioritäts-Actien sind überhaupt emittirt:

44 550 Thlr. 4%tige, welche sich im Besitze von Nebenfonds der Verwaltung befinden,

1 422 200 „ 4½%tige, wovon der Bau-Dispositionsfonds zur Zeit noch 50 000 Thlr. besitzt und demnach nur 1 372 200 Thlr. coursiren und

1 500 000 „ 5%tige, welche insgesammt im Course sind.

\+ **Bockwaer Kohleneisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.) Befördert wurden 5 557 400 Ctr. Steinkohlen und Coaks und 27 600 Ctr. Grubenbedürfnisse, zusammen 5 585 000 Ctr. mit 69 671,03 Thlr. Frachtbetrag, mithin gegen das Vorjahr 481 830 Ctr. oder 9,6% und 1791 Thlr. Fracht oder fast 3% mehr. Mit Hinzurechnung der Gebühren für Benutzung der Verbindungsbahn und der Waagegebühren (zusammen 82½ Thlr.) berechnen sich die gesammten Betriebseinnahmen zu 69 756,53 Thlr., dagegen die Betriebsausgaben (welche abermals gestiegen sind) zu 27 692,32 Thlr. oder fast 40% der Einnahme (gegen 37,76% im Vorjahre), mithin der Ueberschuss zu 42 064,2 Thlr. oder 26½% des Anlagecapitals von 158 100 Thlr. Rechnet man hierzu den Vortrag vom Vorjahre, den Coursgewinn von Effecten und den Ertrag des Interessen-Contos, so ergiebt sich ein Reinertrag von 44 004,4 Thlr., welcher in nachstehender Weise verwandt wurde: Dividende auf das Actiencapital von 100 000 Thlr. à 23% 23 000 Thlr., Abschreibungen für Unterbau, Oberbau, Ausrüstungen u. s. w. 8747,78 Thlr., zum Erneuerungsfonds 7423,74 Thlr., zum Tilgungsfonds 3754,53 Thlr., zum Reservefonds 1141,38 Thlr. Die gezahlte Dividende ist die grösste bisher gezahlte; die durchschnittliche Dividende für die verflossenen 6⅓ Betriebsjahre beträgt 15,2 Procent. — Der Erneuerungsfonds erscheint mit einem Conto von 68 717 Thlr., der Reservefonds mit 10 000 Thlr.

\+ **Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg.** (Bericht für 1867.) Befördert wurden auf der Wandsbecker Bahn im ersten vollen Jahre vom 16. August 1866 bis 15. August 1867 1 203 473 Personen, vom 17. August 1867 bis zum Jahresschluss 459 027 Personen, auf der Barmbecker Bahn vom 8. Juni bis 31. December 1867 224 945 Personen. Die Betriebseinnahme betrug für Personentransport 127 368 Thlr., ausserdem 6462 Thlr., zusammen 133 830 Thlr. Nach Abzug der Betriebs- und anderen Ausgaben stellte sich ein Gewinn von 11 813 Thlr. heraus, der bis auf einen kleinen Betrag von 685 Thlr. für Abnutzung abgeschrieben wurde. Die Activa und Passiva der Bahn berechnen sich auf 340 914 Thlr.; davon kommen auf das Actienconto 299 030 Thlr., so dass der erzielte Gewinn nicht ganz 4 Procent des eingeschossenen Actiencapitals repräsentirt.

* **Sächsische Staats- und in Verwaltung des Staats befindliche Eisenbahnen.** Eilgutsendungen können vom 1. Mai ab von und nach allen Haltestellen der genannten Bahnen, welche überhaupt für Güterverkehr eingerichtet sind, befördert werden. (Siehe Bekanntm. S. 242.)

Tarifwesen. Mit dem 1. Mai ist ein Nachtrag zu dem Norddeutschen Eisenbahn-Verbandstarif vom 1. April c. in Kraft getreten. Derselbe enthält neue, ermässigte Tarifsätze für den Verkehr von und nach den Köln-Mindener Stationen Köln (Transit) Deutz und Mühlheim, sowie Sätze des Specialtarifs I für den Verkehr von und nach Kohlenstation Ruhrort und directe Sätze von und nach den Köln-Mindener Stationen Köln (Transit) Deutz, Mühlheim, Ruhrort, Oberhausen, Wesel, Empel, Emmerich, B. Borbed, Essen, Stadtbahnhof Essen, Dortmund, Couten, Hamm und Berlin transito für Sendungen nach und von Kohlfurt und Görlitz und darüber hinaus.

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Direction hat für diejenigen Güter, welche im Transit nach und von Sachsen und Böhmen von den Stationen Berlin und Görlitz aus über ihre Bahn gehen, einen auf der Grundlage erheblicher Verkehrs-Erleichterungen etablirten Ausnahme-Tarif mit entsprechender Classification eingeführt.

Im Localverkehr der Bergisch-Märkischen Bahn beträgt vom 1. Mai c. ab die Lieferzeit für gewöhnliche Frachtgüter, welche im § 12 des Betriebs-Reglements für die Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen vom 3. Septbr. 1865 und in § 26 des Tarifs vom 2. Novbr. 1867 für Transporte bis zu 20 Meilen auf drei Tage festgesetzt ist, nur zwei Tage für Transporte bis zu 20 Meilen. Bei grösseren Entfernungen beträgt dieselbe für je weitere 20 Meilen je einen Tag mehr. Die Lieferfristen für Eilgüter, sowie die Zusatzfristen für Frachtgüter, welche nicht auf dem Hauptcours verbleiben oder mit einem auf einer Zwischenstation übernachtenden Zuge befördert werden oder den Rhein zu passiren haben, bleiben in Kraft.

Im directen Verkehr zwischen den Kohlenstationen der Rheinischen Eisenbahn via Osterath und Stationen der Nassauischen Bahn, der Taunusbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn ist mit dem 1. Mai ein vervollständigter Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Koakssendungen in Kraft getreten. In Folge dessen treten die bisherigen Ausnahme-Tarife der Rheinischen Bahn für die gedachten Sendungen vom 15. September 1866, 20. Januar und 20 Februar 1867, sowie 20. Januar und 1. März 1868 ausser Kraft.

Vom 1. Mai ab sind mehrere Bahnverwaltungen in directen Verkehr in Beziehung auf Pferde-, Vieh-, Güter- und Werthsendungen mit der Great-Eastern Bahn getreten; und sind neue directe Tarife mit Reglement und Waarenclassification ausgegeben:

1) die Rheinische Eisenbahn via Antwerpen-Harwich einer-
2) die Taunusbahn zwischen den Stationen Frankfurt und Castel via Antwerpen-Harwich einer-
3) die Hessische Ludwigsbahn zwischen den Stationen Mainz, Worms, Frankfurt via Herbesthal-Antwerpen einer-
4) die Pfälzischen Bahnen zwischen der Station Ludwigshafen einer-

und den Stationen der Great-Eastern Bahn: Harwich, London, Ipswich, Colchester, Yarmouth, Norwich, Cambridge, Lynn, Peterboro und Wisbeach andererseits. —

Die Expedition der Sendungen erfolgt, wie im Belgischen Verkehre, mit den für letzteren vorgeschriebenen Frachtbriefen, feuilles de route und Zolldeclarationen (diese in duplo). — Die Classification und die reglementarischen Bestimmungen weichen von denen des Rheinisch-Belgischen Verkehrs theilweise ab. — Tarifexemplare sind bei den betr. Güter- und Eilgut-Expeditionen käuflich zu haben. — Der Tarif vom 1. Januar 1867 für Sendungen zwischen London einerseits und Aachen, Köln, Coblenz anderseits ist aufgehoben. —

Die näheren Bestimmungen des zwischen den Bayerischen Staats- und Ost-Bahnen einer- und der Brennerlinie event. Tyrolerbahn andererseits ins Leben gerufenen Tarifs sind schon in Nr. 14. S. 164 mitgetheilt worden. — Mit dem 1. Mai ist nun dieser neue Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den genannten Bayerischen und den Stationen der Tyrolerbahn: Kufstein, Jenbach, Hall, Innsbruck, Bozen, Triest und Roveredo ins Leben getreten. Da die Aufstellung einer allgemeinen Waarenclassification der besondern Tarifsverhältnisse der Tyrolerbahn wegen unthunlich war, so mussten nach Specialtarifen (es sind deren acht) diejenigen Güter, die nach statistischen Nachweisen hauptsächlich mit Tyrol in Verkehr stehen, classificirt werden. Auch sind zwei Tarife für Eilgüter, der eine für Eilgüter jeder Art, der andere für frisches Obst eingeführt worden.

Fahrplan-Aenderungen.

Folgende Fahrplan-Aenderungen sind uns mitgetheilt worden:

1) Für die Linie Gladbach-Viersen-Venlo und Obercassel-Neuss der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 9. Mai ab;
2) für den Grand Central Belge vom 1. Mai.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Baumeister Gehauer zu Berlin ist zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben eine Eisenbahn-Baumeister-Stelle bei der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau verliehen, der bisherige Ingenieur Wilhelm Stock zu Herzberg in Hannover zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die Eisenbahn-Baumeister-Stelle im technischen Büreau der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, sowie dem Königl. Eisenbahn-Bau-Director Burghart zu Harburg die Stelle des technischen Commissarius zur Beaufsichtigung der Bauausführung der Ostpreussischen Südbahn und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Königsberg i. Pr. commissarisch übertragen worden.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Der Verwaltungsrath der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft besteht für die ersten fünf Jahre aus nachstehend genannten elf Personen, welche während der Bauzeit berechtigt, aber nicht verpflichtet sind, nach Allerh. Bestätigung des Statuts ihre Zahl bis auf fünfzehn zu erhöhen: 1) Fürst Hugo zu Hohenlohe-Oehringen, Herzog von Ujest, zu Berlin, 2) Wirklichem Geheimen Rath, Generalmajor und Kanzler des St. Johanniter-Ordens, Eberhard Graf zu Stolberg-Wernigerode, 3) Wilhelm, Fürst und Herr zu Putbus, 4) Banquier Bank-Director Hermann Henckel, zu Berlin, 5) Constant d'Hoffschmidt de Resteigne, Staatsminister und Senator zu Brüssel, 6) Leopold Graf d'Aerschot de Schoonhoven-Loyaerts zu Brüssel, 7) Adrien Carton de Wiart auf Schloss Waterloo zu Brüssel, 8) Jules Lejeune, Administrator der Industrie-Bank zu Antwerpen, 9) Guillaume Hoorickx, Director der Versicherungs-Gesellschaft „les Belges réunis“ zu Brüssel, 10) Charles Antoine Hennequin, Comte de la Villermont, Administrateur de la société anonyme d'exploitation des chemins de fer, Commissaire à la Banque de l'Union à Bruxelles, 11) Jules Goddyn, Directeur de la société anonyme d'exploitation des chemins de fer à Bruxelles.

Ausland.

Grosse Russische Eisenbahn. (Beschlüsse der Generalversammlung, betr. Ankauf der Nicolaibahn.) In der am 2. Mai abgehaltenen Generalversammlung der Grand société des chemins de fer Russes wurde der Ankauf der Nicolaibahn, sowie die nöthig werdenden Statutenänderungen fast einstimmig beschlossen. Dem Verwaltungsrathe sind die bezüglichen Vollmachten ertheilt; die bisherigen Rechte der Actionäre sollen unverletzt bleiben.

Russland. Die „Neue Pr. Ztg.“ schreibt: An der Riga-Mitauer Bahn wird rüstig fortgebaut und dieselbe soll bis September d. J. dem Verkehr übergeben werden.

Technisches.

st. — **Neue Bremsen für Eisenbahnwagen.** Die Französische Nordbahn-Gesellschaft hat Bremsen im Betrieb, deren Anschaffungskosten allerdings bedeutend grösser als die der gewöhnlichen Bremsen sind, deren Effect aber auch ein bedeutend grösserer und namentlich schnellerer ist. Diese Bremsen bestehen aus einem Bewegungsapparat und 3—4 eingelegten Bremsen, die sämmtlich gleichzeitig durch ersteren bewegt werden.

st. — **Bahnschwellen von Eisenblech.** Für eine zur vorübergehenden Benutzung der Britischen Streitkräfte zu erbauende Eisenbahn wurde von einem Mr. Hadden der Vorschlag gemacht, wegen Mangel an geeignetem Holze zur Anfertigung von Bahnschwellen dieselben durch Röhren von Eisenblech zu ersetzen. Dieselben sind an einem Ende geschlossen und werden mit Sand oder Kies dicht angefüllt. Die Schienen werden dann mittelst einfacher Klammerstücke darauf befestigt, so dass sie leicht wieder abgenommen werden können.

st. Der „Civilingenieur“ Bd. XIV Heft 2 enthält eine Abhandlung über **„Fliegende Versatzgerüste für steinerne Brücken und Viaducte“** von Dr. W. Fränkel in Dresden. Von diesen Gerüsten, bei welchen der den Fahrschlitten (Krahnwagen) tragende Unterbau des Gerüstes in gleichem Maasse gehoben werden muss, als das Mauerwerk der Pfeiler fortschreitet, werden 3 verschiedene Constructionen als Repräsentanten der 3 Unterabtheilungen beschrieben und durch Zeichnungen erläutert.

Dasselbe Heft enthält auch die Fortsetzung der **„Indicator-Versuche an Locomotiven,** angestellt unter Mitwirkung des Kgl. Maschinenmeisters Zorn in Augsburg von J. Bauschinger, Kgl. Professor am Realgymnasium in München“, und zwar den III. Abschnitt: Ueber die absolute Leistung des Dampfes und des Brennmaterials.

st. — **Neue Locomotive für gewöhnliche Wege.** Ein Herr Tomson in Edinburgh umgiebt die Radkränze mit Bändern von vulcanisirtem Kautschuk, 12" breit und 5" dick. So adjustirt soll die Maschine jede Gattung Weg oder Land passiren, Schotter, Scherben u. dgl. überlaufen, ohne Spuren zu hinterlassen und sollen auch die Räder nicht einsinken. Bei schlechtem Terrain würden die Kautschukräder nur etwas mehr Triebkraft als auf gepflasterten Strassen bedürfen. Die mit dem neuen Mittel angestellten Versuche sollen zur grössten Zufriedenheit ausgefallen sein; jedenfalls ist nähere Bestätigung noch abzuwarten.

Juristisches.

Rechtsfall. Fällt das Rangiren der Transportwagen auf den Bahnhöfen unter Eisenbahntransport im Sinne des § 295 des Preuss. Straf-Gesetzbuchs? Der Criminalsenat des Obertribunals zu Berlin verhandelte kürzlich einen Rechtsfall, in welchem mehrere juristisch wichtige Fragen zur Erörterung kamen. Namentlich handelte es sich um den Begriff des Eisenbahntransports, um das Rangiren der Transportwagen auf den Eisenbahnhöfen für den abgehenden Zug und um Gefährdung durch falsche Weichenstellung bei diesem Rangiren. Der Fall war folgender: Der Bahnhofs-Weichensteller B. musste, damit durch eine Locomotive ein Packwagen von einem angekommenen Zuge auf einen andern Schienenstrang (Nr. 3) versetzt werde, die betreffende Weiche stellen. Er versäumte aber diese Stellung; in Folge dessen gerieth die Locomotive mit dem Packwagen auf einen andern Schienenstrang und auf diesem gegen das geschlossene Thor eines Schuppengebäudes und zerbrach dasselbe; in Folge der Erschütterung stürzte auch ein auf dem Packwagen stehender Arbeiter um und zog sich erhebliche Verletzungen zu. B. wurde darauf aus §§ 295 und 198 des Preuss. Strafgesetzbuchs wegen fahrlässiger Gefährduug eines Eisenbahntransports und fahrlässiger Körperverletzung angeklagt und verurtheilt. Die Gerichte führten aus: Als Weichensteller habe er zu den im Absatz 2 des § 295 gedachten Beamten, welchen die Aufsicht über die Bahn obliegt, gehört. Ob der Schienenstrang Nr. 3 auch für durchgehende Züge, oder nur zum Hin- und Herfahren der Maschinen und zum Rangiren der abzulassenden Züge diene, sei gleichgültig. Denn die Locomotive bewirkte jedenfalls einen „Transport“ im Sinne des § 295, indem sie einen Packwagen zog; dass die Beschädigung durch die Schuld des Angeklagten nicht bei der Fahrt auf der Bahnstrecke zwischen zwei Bahnhöfen, sondern nur auf einem Bahnhofe selbst bewirkt, schliesse den § 295 nicht aus, weil die Bahnhöfe mit zur Fahrbahn (§ 294) gehörten, und Fahrthindernisse auf Bahnhöfen die Eisenbahntransporte nicht minder, als auf der Fahrt zwischen zwei Bahnhöfen, gefährden. — Hiergegen suchte der Angeklagte auszuführen, dass es sich hier nicht um einen Transport, sondern nur um ein Rangiren von Wagen auf dem Bahnhofe zum Zwecke eines erst bevorstehenden Transportes handle, auf welchen Fall der § 295 nicht Anwendung finde. Das Obertribunal wies diese Beschwerde jedoch als unbegründet zurück, indem es ausführte: „Der objective Thatbestand des § 295 setzt das Vorhandensein einer Eisenbahn und auf derselben die Vernachlässigung der Dienstvorschriften der mit dem Betrieb oder dessen Beförderung resp. Sicherstellung betrauter Beamten voraus. Dass nun aber der Eisenbahnhof als ein integrirender Theil der Eisenbahn selbst in diesem Sinne zu erachten sei, unterliegt keinem Bedenken; der Schienenweg nimmt hier seinen Anfang. Nicht minder unbedenklich ist es aber, dass jede Operation auf diesem Bahnhofe, welche die Ordnung der Züge, das Rangiren der Locomotiven und der Transportwagen u. s. w., also einen Fall wie den vorliegenden betrifft, wo mittelst der Locomotive ein Transportwagen auf ein anderes Geleis gebracht werden sollte, unter den Thatbestand des § 295 fällt. Denn auch hier handelt es sich um einen „Transport“ mittelst mechanischer Kräfte und es ist völlig verfehlt, dass dieser Transport nur erst dann vorhanden sein sollte, wenn es sich um einen von dem Bahnhofe abgehenden, zur Reise bereiteten Eisenbahnzug handelte.“

Schifffahrt.

⊙ **Bayern. Donau-Main-Canal.** Derselbe wird nach dem Budgetstande in der 9. Finanzperiode voraussichtlich wenigstens einen Passivrest von 79500 fl. ergeben. Der Referent hierüber giebt bei den Landtagsverhandlungen folgende Erklärung ab: „Bedenkt man, dass der Canal eine Bausumme von über 17 Mill. fl. in Anspruch genommen hat, so sind derlei Resultate freilich klägliche zu nennen und es bewährt sich aufs Neue wieder, dass bei jedem grösseren Unternehmen vor Allem die Frage gestellt werden muss, ob dasselbe im Bedürfnisse der Zeit liege und auf einen längeren Bestand schliessen lasse. Beim Canal ist dies Alles ausser Acht gelassen worden, denn wenn auch die Idee Karl des Grossen, den Rhein mit der Donau zu verbinden, zu seiner Zeit eine ebenso kühne, wie berechtigte war, so war dies eben nicht mehr im 3. Dezennium des 19. Jahrhunderts der Fall, in welchem sich bereits die grosse Bedeutung der Eisenbahnen herausgestellt hatte. Eine Strasse bleibt der Canal aber doch immer und für Rohproducte aller Art, besonders aber für Holz, Steine, Kalk, Eisenerze etc. nicht leicht entbehrlich und vermittelt doch Alles, was aus den Gebieten der obern Donau nach dem nördlichen und westlichen Theile unseres Landes geht und von der Gegend der Altmühl nach Nürnberg und vice versa zieht. Insbesondere ist der Canal für den Holzhandel von nicht zu unterschätzendem Werthe, denn durch ihn können Hölzer nach dem Rhein und den Niederlanden gebracht werden, die ausserdem nicht zu den Preisen gelangen könnten, welche sie erzielen, weil sie ausserdem nicht vom Platze gebracht werden könnten. — Selbst wenn derselbe 100 000 fl. und mehr Unterhaltungskosten in Anspruch nehmen sollte, dürfte man davor nicht zurückschrecken, weil ja sogar eine ganz gewöhnliche Steinstrasse in dieser Richtung einen Unterhaltungsaufwand von 500 000 fl. erfordern würde. —

Die Ansicht, dass das Bett des Canals zum Unterkörper einer Eisenbahn dienen und man mit geringen Kosten auf diesem Bette, sowie es nur eingeworfen, die Schienen legen könne, beruhe auf einer Täuschung, denn man vergesse dabei die vielen Schleussen. Zu dem Schlusse wird man aber, nachdem er einmal geschaffen und die Baukosten getilgt sind, kommen, dass derselbe im wirthschaftlichen Interesse unterhalten werden muss und nicht vernachlässigt werden darf.“ — Die Kammer genehmigte auch die Ansätze hierzu.

+ **Norddeutscher Lloyd.** Der Abschluss für 1867 ergiebt abermals eine Dividende von 20%; er weist einen Ueberschuss von 941 321,5 Thlr. (gegen 1866 fast 140 000 Thlr. mehr) und nach Abzug der Prioritätszinsen mit 42 000 Thlr. einen Reinertrag von 896 321,5 Thlr. nach, der sich durch Hinzurechnung der bei der Bilanz abgeschriebenen 7347 Thlr. auf 903 668,6 Thlr. erhöht. Davon wurden auf die Schiffe und das übrige Inventar, sowie auf Immobilien und Zubehör 383 550 Thlr. abgesetzt. Von dem nach Hinzurechnung des 1866 gebliebenen Saldos sich ergebenden Reingewinn von 521 974 Thlr. wurden den Actionären auf das Actiencapital von 2 Mill. Thlr. 400 000 Thlr. Dividende bezahlt, 100 000 Thlr. dem Reservefonds, 21 005,7 Thlr. dem Verwaltungsrath überwiesen und 968 Thlr. auf das neue Jahr vorgetragen.

Was die Transatlantischen Fahrten nach Neuyork anlangt, so umfasst der Betrieb mit 8 Schiffen 47 volle Reisen (gegen 35 im Vorjahre) mit einer Einnahme von 2 904 904 Thlr. (durchschnittlich nur 61 807 Thlr. gegen 71 353 Thlr. in 1866) für 33 427 Personen und 28 512 Tons. Die durchschnittliche Fahrzeit von England aus war in 1866 11 Tage 4 Stunden (gegen 12 Tage 14 Stunden in 1866 und 11 Tage 19 Stunden in 1865), in umgekehrter Richtung aber 10 Tage $21^3/_4$ St. (gegen 11 T. 1 St. in 1866 und 11 T. 6 St. in 1865). Nach Vollendung von 3 im Bau begriffenen Dampfern wird die durchschnittliche Reisedauer hoffentlich noch geringer werden. — Seit 1. März d. J. haben die Fahrten nach Baltimore begonnen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

27. Mai Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenb.-Ges. zu Potsdam.

Auszahlungen.

Niederschlesische Zweigbahn $3^3/_4$% Dividende pro 1867 vom 1. Mai ab bei der Gesellschafts-Hauptcasse zu Glogau.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

München-Braunauer Bahn. Das 1. Loos der Bausection München wurde dem Accordanten Müller in Accord gegeben. — Terminvollendung 1. Mai. Bereits hergestellt.

Das 2. Loos derselben Section wurde demselben Accordanten, nachdem es im Regiebau begonnen war, mit Abschlag von 5% übergeben.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
8. Mai	zu Köln	Rheinische E.	Verpachtung der Bahnhof-Restauration Uerdingen	—
9. „	zu Rottweil	Württemb. Staatsb.	Versetzung einer Menagehütte	—
9. „	zu Rottweil	dieselbe	Brunnenanlagen im Baubezirk Rottweil	—
9. „	zu Hannover	Hannoversche Stsb.	8 Courierzug-Locomotiven	—
11. „	zu Weil der Stadt	Württb. Stsb.	Erdarbeiden am Wasserbach	—
13. „	zu Rottweil	dieselbe	Austrich von 9 Brücken	—
14. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	500 Schachtruth. Pflastersteine	—
15. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Ersatzstücke für Locomotiven und Wagen	244
16. „	zu Magdeburg	Magdb.-Leipz. E.	Kleineisenzeug	—
18. „	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Verkauf alter Materialien	244
19. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Locomotiven	244

Berichtigungen.

1) In der Bekanntmachung der Thüringischen Eisenbahn vom 9. April er. über ausgelooste Prioritäts-Obligationen, abgedruckt in No. 16. S. 195, findet sich dortselbst Z. 7 von oben in der zweiten Spalte die unrichtige No. Abtheilung C. 12 728 anstatt 19 728.

2) In No. 14 S. 160, betr. die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn ist in der zweiten Spalte Zeile 24 von unten statt Grinleiten-Gebirg zu lesen: Hainleite-Gebirg.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Bekanntmachung,

die Beförderung von Eilgutsendungen von und nach Haltestellen betreffend, vom 27. April 1868.

Nachdem die Einrichtung getroffen worden ist, dass von und nach solchen Haltestellen der Sächsischen Staats-Eisenbahnen und der in Staatsverwaltung befindlichen Privat-Eisenbahnen, welche überhaupt für Güterverkehr eingerichtet sind, auch **Eilgutsendungen** befördert werden können, so wird die Bestimmung zu § 1 des allgemeinen Reglements für den Güterverkehr vom 1. März 1862 unter 2. e. cc. x, wonach Eilgutverkehr nach Haltestellen überhaupt ausgeschlossen war, hierdurch aufgehoben.

Dresden, am 27. April 1868.

Finanz-Ministerium.
Freiherr von Friesen.

Holsteinische Eisenbahnen.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am **1. Mai d. J.** fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1867 (§ 24) auf 5 pro Cent, oder $7^1/_2$ Thlr. pro Actie festgesetzt worden ist.

Altona, den 15. April 1868.

Der Ausschuss
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Bezugnahme auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Freitag, den 1. Mai** d. J. die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1867 beginnen und bis weiter Montags, Dienstags, Donnerstags und Freitags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem **Bahnhofsgebäude** zu Altona,
„ „ „ „ Kiel,
„ Berlin bei Herrn **S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 15. April 1868.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Holsteinische Eisenbahnen.

Nachdem der Ausschuss gemäss § 64 o. p. des Statuts den Rechnungsabschluss des Jahres 1867 revidirt und richtig befunden hat, werden die Bücher und Belege gemäss § 64 q. vom **1. Mai** bis zum **12. Juni d. J.** incl. jeden Wochentag des Morgens von 9 bis 1 Uhr im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofsgebäude in Altona zur Einsicht der Herren Actionäre ausgelegt sein. Zur Legitimation genügt die Vorzeigung einer Actie mit Hinterlassung der schriftlichen Versicherung des Vorzeigenden, dass dieselbe ihm eigenthümlich gehöre.

Altona, den 30. April 1868.

Der Ausschuss
der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.
Th. Reincke, Vorsitzender.

Holsteinische Eisenbahnen.

Vom 16. Juni d. J. an werden die Tarife für Passagiere III. Classe auf den Personenzügen auf der **Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahn** für einfache Billete erhöht und auf 3 Sgr. pro Meile normirt, dagegen bleibt der Preis der Tagesbillete der bisherige; die Tarife für Passagiere I. Classe, die jetzt zum Theil auf $6^3/_4$ Sgr. pro Meile gesetzt sind, werden auf 6 Sgr. pro Meile normirt.

Altona, den 1. Mai 1868.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Vom 15. Mai cr. ab bis zum 15. October d. J. werden, wie im vorigen Jahre zu dem um 11 Uhr 5 Minuten von hier abgehenden Schnellzuge Retour-Billets II. Classe, sowie zu den durchgehenden fahrplanmässigen Personenzügen Retourbillets II. und III. Wagenclasse von Berlin nach den Stationen Greiffenberg, Reibnitz und Hirschberg der Schlesischen Gebirgsbahn und zwar:

	II. Classe.	III. Classe.
nach Greiffenberg zum Preise v.	6 Thlr. 3 Sg. 6 Pf.	4 Thlr. 11 Sg. 6 Pf.
„ Reibnitz „ „	„ 6 „ 23 „ — „	4 „ 24 „ 6 „
„ Hirschberg „ „	„ 7 „ — „ — „	5 „ — „ — „

ausgegeben.

Diese Billets sind Zettelbillets und haben für die Rückfahrt 6 Wochen zu allen durchgehenden fahrplanmässigen Zügen, in II. Classe auch zum Schnellzuge Gültigkeit. Sie sind bei Antritt der Rückfahrt, welche auf Billets nach Greiffenberg nur auf dieser Station, auf Billets nach Reibnitz nur in Greiffenberg oder Reibnitz und auf Billets nach Hirschberg nur in Greiffenberg, Reibnitz oder Hirschberg erfolgen darf, der betreffenden Billet-Casse zur nochmaligen Abstempelung vorzulegen. Eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt ist nicht, dagegen sind 50 Pfd. Freigewicht gestattet.

Berlin, den 30. April 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Fahrplan für die Holsteinischen Eisenbahnen

vom 20. April 1868.

Von Altona nach Hamburg	Vorm.	5 Uhr 20 Min.,	6 Uhr 40 Min.,	8 Uhr 15 Min.,	9 Uhr 50 Min.,	10 Uhr 15 Min.,
	Nachm.	12 „ 35 „	2 „ 10 „	3 „ 15 „	3 „ 45 „	4 „ 20 „
		5 „ 25 „	6 „ 30 „	7 „ 35 „	8 „ 5 „	9 „ 35 „
Ankunft in Hamburg	Vorm.	5 „ 50 „	7 „ 10 „	8 „ 45 „	10 „ 20 „	10 „ 45 „
	Nachm.	1 „ 5 „	2 „ 40 „	3 „ 45 „	4 „ 15 „	4 „ 50 „
		5 „ 55 „	7 „ — „	8 „ 5 „	8 „ 35 „	10 „ 5 „
Von Hamburg nach Altona	Vorm.	6 „ — „	7 „ 50 „	9 „ 10 „	10 „ 35 „	11 „ 5 „
	Nachm.	1 „ 30 „	2 „ 40 „	3 „ 50 „	4 „ 20 „	5 „ 15 „
		5 „ 55 „	7 „ 5 „	8 „ 10 „	8 „ 45 „	10 „ 20 „
Ankunft in Altona	Vorm.	6 „ 25 „	8 „ 20 „	9 „ 40 „	11 „ 5 „	11 „ 35 „
	Nachm.	2 „ — „	3 „ 10 „	4 „ 20 „	4 „ 50 „	5 „ 45 „
		6 „ 25 „	7 „ 35 „	8 „ 40 „	9 „ 15 „	10 „ 50 „
Von Altona nach Kiel	Vorm.	6 „ 45 „	8 „ 30 „	11 „ 15 „	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Kiel	„	9 „ 10 „	11 „ 30 „	Nachm.	2 Uhr 40 Min.,	8 „ 55 „
Von Altona nach Rendsburg	„	6 „ 45 „	— „ — „	11 Uhr 15 Min.,	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Rendsburg	„	9 „ 9 „	— „ — „	Nachm.	3 Uhr — Min.,	9 „ — „
Von Altona nach Itzehoe	„	— „ — „	8 „ 30 „	11 Uhr 15 Min.,	Nachm.	5 „ 55 „
Ankunft in Itzehoe	„	— „ — „	10 „ 45 „	Nachm.	3 Uhr 50 Min.,	8 „ 21 „
Von Altona nach Neustadt	„	— „ — „	8 „ 30 „	—	— „ — „	5 „ 55 „
Ankunft in Neustadt	Nachm.	— „ — „	12 „ 50 „	—	— „ — „	10 „ 15 „
Von Altona nach Blankenese	Vorm.	11 „ 10 „	Nachm.	4 Uhr 20 Min.,	6 „ 30 „	8 „ 45 „
Ankunft in Blankenese	„	11 „ 35 „	„	4 „ 45 „	6 „ 55 „	9 „ 10 „
Von Kiel nach Altona	„	7 „ 5 „	„	12 „ 10 „	5 „ — „	6 „ 55 „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	8 „ — „	9 „ 30 „
Von Rendsburg nach Altona	„	7 „ — „	„	12 „ — „	— „ — „	7 „ 6 „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	— „ — „	9 „ 30 „
Von Itzehoe nach Altona	„	7 „ 50 „	„	1 „ — „	5 „ 30 „	— „ — „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	3 „ 40 „	8 „ — „	— „ — „
Von Neustadt nach Altona	„	5 „ 35 „	„	— „ — „	3 „ 25 „	— „ — „
Ankunft in Altona	„	10 „ 10 „	„	— „ — „	8 „ — „	— „ — „
Von Blankenese nach Altona	„	7 „ 45 „	„	12 „ 5 „	4 „ 55 „	7 „ 5 „
Ankunft in Altona	„	8 „ 10 „	„	12 „ 30 „	5 „ 20 „	7 „ 30 „
Von Kiel nach Ascheberg	„	5 „ 40 „	10 Uhr 25 Min.,	Nachm.	3 „ 30 „	7 „ 50 „
Ankunft in Ascheberg	„	6 „ 40 „	11 „ 25 „	„	4 „ 25 „	8 „ 45 „
Von Ascheberg nach Kiel	„	7 „ — „	11 „ 40 „	„	4 „ 45 „	9 „ 5 „
Ankunft in Kiel	„	7 „ 55 „	Nachm.	12 Uhr 35 Min.,	5 „ 40 „	10 „ — „

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Zu einem Werkstätten-Gebäude auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe zu Berlin sollen folgende Lieferungen und Arbeiten im Wege der Submission in drei Loosen vergeben werden:

1) 2974 Ctr. schmiedeeiserne Dachconstruction, Absprengungen, Oberlicht und Dunstfänge, Heizrohre incl. Aufstellung
2) 1390 Ctr. gusseiserne Schuhe der Dachconstruction, Deckplatten, Streben, Fensterrahmen incl. Aufstellung

Die Submissions-Bedingungen liegen in meinem Bureau, Koppenstrasse 6/7 zur Einsicht aus und können gegen Einsendung von 20 Sgr. für Capitalien mit einer zur Beurtheilung der Preise genügenden Uebersichtszeichnung mitgetheilt werden. Die Detailzeichnungen können nur auf meinem Bureau eingesehen werden.

Die Offerten sind bis zum Eröffnungstermine am 16. Mai cr. Morgens 11 Uhr in meinem Bureau unter der Aufschrift: „Offerte auf Eisentheile zum Werkstattgebäude“ abzugeben.

Berlin, den 26. April 1868.

Der Eisenbahnbau-Inspector

J. V. Goering.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die auf unseren Bahnhöfen angesammelten alten unbrauchbaren Materialien, als:

Eisenbahnschienen, Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, Drehspähne, messingene Siederohre, Radreifen, Federstahl, Roststäbe etc.

sollen im Wege der Submission veräussert werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 18. Mai d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte zum Ankauf alter Materialien"

bei uns eingereicht sein müssen.

Die Verkaufs-Bedingungen und die specielle Nachweisung der zu verkaufenden Gegenstände liegen in den Wochentagen, Vormittags, im vorbezeichneten Locale, im Büreau des Ober-Maschinenmeisters Wöhler zu Frankfurt a/O., sowie auch in den Büreaus der Betriebs-Inspectionen zu Berlin, Guben, Breslau und Görlitz zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 30. April 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Preuss. Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

Neun Stück zweigekuppelten Personenzug-Locomotiven und
Neun Stück dreigekuppelten Güterzug-Locomotiven

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsofferten sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven" versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 19. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die Oeffnung der eingehenden Offerten erfolgt zu der bezeichneten Terminsstunde in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie an den Obermaschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Der Letztere wird auch auf etwaige sonstige Anfragen in Bezug auf die Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 29. April 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

1) 80 Stück Tiegel-Gussstahl-Achswellen,
2) 400 „ Puddelstahlbandagen für Wagen;
3) 140 „ Gussstahlbandagen für Locomotiven;
4) 188 Satz Gussstahlachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, wovon 150 Stück mit Puddelstahlbandagen und 38 Stück mit Gussstahlbandagen;
5) 700 Stück Spiralfedern aus Gussstahl für Buffer- und Zugapparate;
6) 1150 „ schmiedeeisernen Siederohren für Locomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in meinem Büreau einzusehen, auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Ersatzstücken für Locomotiven und Wagen"

bis zu dem am **15. Mai cur. Morgens 10 Uhr** in meinem Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, an mich einzusenden.

Paderborn, 28. April 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister
Welkner.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.











Erster Preis Chemnitz 1867.



Die Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Joh. Zimmermann in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung von:

Werkzeugmaschinen und Holzbearbeitungsmaschinen

in bekannter Qualität.

Die Werkstätten sind ausschliesslich für den Bau von Werkzeugmaschinen als Specialität eingerichtet, und werden jetzt wieder bedeutend vergrössert, wodurch selbe eine Ausdehnung erreichen, welche in dieser Branche einzig dasteht.

Das Etablissement ist hierdurch im Stande, den grössten vorkommenden Anforderungen prompt zu genügen.

Ritterkreuz der Ehrenlegion.



Ritterkreuz des Albrechtsordens.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Newyork:	Von Bremen:		Von Newyork:
D. Bremen	9. Mai.	4. Juni.	D. Hermann	30. Mai.	25. Juni.
D. America	16. Mai.	11. Juni.	D. Union	6. Juni.	2. Juli.
D. Weser	23. Mai.	18. Juni.	D. Deutschland	13. Juni	9. Juli.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Baltimore:	Von Bremen:		Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.
D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.	D. Berlin	1. August	1. September.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Bremen, 1868. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Crüsemann, Director. H. Peters, Procurant.

Die

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in **Schildau**

bei Torgau a/Elbe

empfiehlt ihre seit 15 Jahren als gut und zuverlässig bekannten Fabricate in gewöhnlichen und Gruben-Zündern, Sumpf-, Wasser- und Guttapercha-Zündern zu aussergewöhnlich billigen Preisen und erlaubt sich noch besonders auf ihre wasserdichten Patronenhülsen in div. Längen mit und ohne Zünder aufmerksam zu machen.

Gusseiserne Röhren,

Dachrinnen, Sammelbehälter, Kniestücke u. s. w.

von 2—8 Zoll Durchmesser, von 3 Sgr. an per laufenden Fuss inclusive Anstrich, empfehlen für Regenwasser- und andere Leitungen

Biegel & Wissmann in Amsterdam.

G. Kleeberg & Cie.

Fabrik Englischer Sicherheitszünder

Torgau an der Elbe

empfehlen ihre Fabricate von Engl. Sicherheitszündern in diversen Sorten zu Sprengungen in der Erde und unter Wasser den Herren Bauunternehmern und Bergwerksbesitzern.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von

M. Schlochauer & Co.

in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien — B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. April 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	0	4	B.	39 1/8	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7		4	L.	150	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/8	10	9	5	4	B.	112 1/2	% à 100 Spec.=150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 19/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	4	B.	100 1/4	% à 250 fl. holl.=145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4		ob.Z	W.	315	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6		4 1/2	F.	122 3/4	% à 200 fl. S.W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	7 1/2	4	B.	130 5/8	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/8	13	13 1/8	13 7/12	4	B.	211 3/4	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—		4	B.	75 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5		5	B.	95	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	9 1/2	4	B.	167 3/8	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	193 3/4	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/8	7 5/8	8	8 7/12		4	B.	137	% à 200 „
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5		5	W.	146 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/8	8	4	B.	118 1/2	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/3	5 5/12	5 1/2	5 1/12	4	B.	93 3/4	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtêbrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14		5	W.	690	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/8	11	8	6 1/2	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12		3 1/2	B.	133 3/4	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/3	4	4	B.	89	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	91 1/2	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	95	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5		3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb.* 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9 1/2	4	W.	207 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4 1/2	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2		ob.Z	W.	114	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/6	8 2/3	10 1/3	9 2/3	8 5/6		4	H.	—	% à 300 B.M.=150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	4	F.	134 1/2	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4		5	W.	179	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb.* ca. 5	—	—	—	—	—		5	W.	158	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5		5	W.	144 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—		5	W.	101	fl.ö.W.pr. 100 fl.Einz.i.S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	286 1/2	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	265	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	173 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0		4	L.	44 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0		4	L.	70	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24		4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz.L.-B.)*	9	9	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	4	F.	148 1/2	% à 500 fl. S.W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14		4	B.	163	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—		3 1/2	B.	72 3/4	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	18	4	L.	205	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	189 1/4	% à 100 „
do. Lit. B.*	—	—	4	4	4	4	4	L.	88 1/8	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	70	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	87 1/4	% à 200 „
Mecklenburgische	2 1/8	2 1/2	3 1/2	3	3	2 1/2	4	B.	74 1/8	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4		4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10		4 1/2	F.	105 1/2	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88 3/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	5	B.	77 1/2	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	75 5/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	92 3/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	186 1/2	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	165	% à 100 „
Oesterr. Staats* 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7		5	W.	259	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2		5	W.	168	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5		5	B.	76 3/4	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5		5	B.	76	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Nd.V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10		4 1/2	W.	141 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Nordb.* m. 25% E.	—	—	—	—	4		4	F.	80 1/2	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	77	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	90 7/8	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2		4	B.	118 3/4	% à 250 „
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2		4	B.	—	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	30 1/4	% à 200 „
Russische Bahnen*	—	5	5	5	5		5	B.	79 1/2	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—		5	W.	139	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Stargard-Posen *	6	4 5/6	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	94	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	7 1/5	ob.Z	F.	337	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	4	L.	135	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—		5	L.	119 3/4	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.)*	—	—	—	—	—		4	L.	84	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5		5	W.	147	fl. ö.W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5		5	W.	180	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—		5	B.	72 3/4	% à 100 S.-R.=107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3		5	B.	58 3/4	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10		4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10		ob.Z	Ba.	450	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8		„	Ba.	630	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0		„	Ba.	30	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0		„	Ba.	33 3/4	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5		ob.Z	P.	863 3/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2		„	P.	1185	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	552 1/2	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8		„	P.	573 3/4	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7		„	P.	550	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12		„	P.	937 1/2	fs. pr. 500 „ „

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	82 1/2	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89 3/4	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	78 1/2	% à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	5	B.	85 1/4	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	%
do. III.	4 1/2	L.	98 1/2	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i.S.	L.	99 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	L.	99	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	96	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	94	%
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	78	%
do. III. Serie B.* 3 1/4	3 1/2	B.	78	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	93 3/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. V. Serie	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	89	%
do. Nordbahn	5	B.	97 3/4	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	92	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	83	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	91 1/4	%
Berlin-Anhalt	4	B.	90 3/4	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	96 1/4	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	95 1/2	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	91	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87 1/4	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	85	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 3/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	91 3/4	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
Böhmische Nordbahn	5 i.S.	W.	89	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	84 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i.S.	L.	77	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	91 1/4	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	101 1/2	%
do. do.	4	B.	84 1/2	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B.	4 1/2	B.	93	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	82 1/2	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	90	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	95 3/8	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	93 7/8	% fl. S. W. à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84 1/8	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	82	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	77 3/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	72	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	63 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	88 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000, 500, 100 fl.
	ö.W. 5	W.	86	do. pr. 100 fl. ö.W.
ditto	5 i.S.	W.	101 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	85 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	100 1/2	do. pr. 100 fl. C. M. à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	84	do. pr. 100 fl. ö.W.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	82	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W.	81 1/2	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	104 1/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 3/4	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	70 1/2	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	97 3/4	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	87	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 3/4	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	94	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	94 3/4	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86 5/8	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 3/8	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	85 1/2	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87 3/4	%
do. III. Ser.	4	B.	85	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	95	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3 1/2	B.	77 5/8	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	85	%
do. E.	3 1/2	B.	77 7/8	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. G.	4 1/2	B.	92 1/4	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	116 3/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	116	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	97 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	204 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	78	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	84 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. *	3 1/2	B.	78	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	91 3/4	%
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	91 3/4	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	96	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92 3/4	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92 3/4	%
Riga-Düneburg * 4 1/2	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	80	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	77 1/2	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	76 1/2	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	77	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	% à 200 und 100 Thlr
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	91 1/2	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i.S.	W.	81	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	82 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	92	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	92	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	—	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	88	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	97	%
do. III. Emiss.	4	L.	87 3/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	97 1/4	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	84 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Warschau-Terespol	5	B.	75 3/4	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	93 3/4	% à 50, 200 u. 100 Thlr.

Beiblatt zu No. 19 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Zur Reform der das Eisenbahnwesen betreffenden Zollgesetzgebung.

Da bei den bereits begonnenen Verhandlungen des Zollparlaments über die Reform des Zollverfahrens die in der letzten Zeit in dieser Richtung Seitens der Deutschen Bahnverwaltungen gethanen Schritte von allgemeinem Interesse sein möchten, so theilen wir nachstehend folgende, uns von der geschäftsführenden Direction des Vereins zugesandten Schriftstücke im Auszuge mit, namentlich einen Bericht, welcher von der betreffenden Commission des Vereins im März d. J. verfasst und Namens des Vereins dem Herrn Handelsminister Preussens als Chef des Eisenbahnwesens und Mitglied des Bundesraths mit der Bitte vorgelegt wurde, die im Interesse des Eisenbahnverkehrs wünschenswerthen Erleichterungen in der zollamtlichen Behandlung der Eisenbahn-Transporte bei den gegenwärtig competenten Instanzen, dem Präsidium resp. dem Bundesrath des Zollvereins und dem Zollparlament, herbeizuführen. Dieser Bericht giebt zugleich Auskunft über den Erfolg der im Jahrg. 1866, No. 7 S. 77 fg. unserer Zeitung abgedruckten Anträge auf Abänderung der in Beziehung auf Eisenbahntransporte bestehenden Zollvorschriften.

Daran schliessen wir eine vom Präsidium des Zollvereins an den Bundesrath gerichtete Denkschrift, betreffend das Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen, sowie den im Parlament bereits berrathenen Gesetzentwurf, betreff. Abänderung einzelner Bestimmungen der Zollordnung und der Zollstrafgesetzgebung.

I. Commissions-Bericht vom 29. März 1868 über die Behandlung der Güter- und Effecten-Transporte auf den Deutschen Eisenbahnen in Bezug auf Zoll- und Steuerwesen, und auf die desfalls anzustrebenden Abänderungen der bestehenden Zoll-Vorschriften.

Aus Veranlassung des an die geschäftsführende Direction des Deutschen Eisenbahn-Vereins unterm 14. Juli 1867, auf den Inhalt des Berichts der unterfertigten Commission nebst Anlage vom 17. October 1865, ergangenen Königlich Preussischen Finanz-Ministerial-Erlasses, ist, nachdem dieser Erlass durch Druck zur Kenntniss sämmtlicher Vereins-Verwaltungen gelangt, die Angelegenheit wegen zollamtlicher Behandlung der Eisenbahn-Transporte, in Gemässheit des einstimmigen Beschlusses der General-Versammlung Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welche am 29. Juli v. J. zu Mainz stattgefunden, zur nochmaligen Berathung an die Commission zurückgewiesen worden.

In Ausführung dieses Beschlusses versammelten sich die Abgeordneten der Mehrzahl der Verwaltungen, welche die Commission bilden, auf Einladung der Direction der Königlichen Ostbahn am 13. November v. J. zu Berlin und unterzogen zunächst die zufolge des Königlichen Finanz-Ministerial-Erlasses vom 14. Juli v. J. getroffenen Entscheidungen, einer Vergleichung mit den in der Anlage zum Commissions-Berichte vom 17. Octbr. 1865 enthaltenen einzelnen Anträgen der verschiedenen darin in elf Abtheilungen behandelten Gegenstände.

Zur Feststellung des Berichts ist die Commission am 29. März d. J. (in Cassel) wieder zusammengetreten.

Derselben liegen nun ausser dem oben erwähnten Bescheide vom 14. Juli v. J. einige neuere officielle Actenstücke vor, von denen eine weitere Entwickelung der Frage zu erwarten ist. Es sind dieses:

a) ein Schreiben des Bundescanzlers an den Bundesrath des Deutschen Zollvereins vom 3. März d. J., betreffend die Vorlage des Entwurfes eines Gesetzes wegen Abänderung einzelner Bestimmungen der Zollordnung und der Zollstrafgesetzgebung nebst Denkschrift,[1]

b) ein Schreiben des Bundescanzlers an den Bundesrath des Zollvereins von demselben Tage, betreffend die Vorlage einer Denkschrift über verschiedene Anträge in Bezug auf das Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen.[2]

Aus denselben ist zu ersehen, dass sich der versammelte Bundesrath gleichfalls mit der Angelegenheit zu beschäftigen hatte, und dass einige im Bescheide unerledigt gebliebene Desiderien im Sinne der Eisenbahn-Verwaltung ihrer Erledigung entgegengehen sollen.

Es geht daraus weiter hervor, dass mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrslebens eine durchgreifende Revision der Zollgesetzgebung und Zollordnung in Angriff genommen werden soll. Die Eisenbahn-Verwaltungen begrüssen diesen Schritt, welcher Hoffnung auf eine endliche Verwirklichung schon lange gehegter Wünsche eröffnet, mit Dank und Freude.

[1] Dieser Gesetzentwurf ist theilweise abgeändert dem Zollparlament vorgelegt (und auch bereits darüber in der Vorberathung Beschluss gefasst) worden, in welcher Form wir solchen unter II mittheilen.

[2] Wir theilen diese Denkschrift, deren Anträge dem Bundesrath zur Beschlussfassung vorgelegt wurden, unter III mit. Ob und welche Beschlüsse über die S. 248 mitgetheilten erneuerten Anträge der Bahnverwaltungen vom Bundesrath gefasst worden sind, ist uns nicht bekannt.

Nach Obigem ergiebt sich nunmehr nachstehendes Resultat der Sachlage:

A. Genehmigt zur sofortigen Ausführung sind (durch Finanz-Minist.-Erlass vom 17. Juli 1867) die Anträge:

ad V. 3. des Commissionsberichtes wegen Befreiung der Eisenbahn-Transporte von Blei- und Begleitschein-Gebühren, die inzwischen allgemein gesetzlich aufgehoben waren (siehe Jahrg. 1866 S. 77);

ad VI. 2. wegen des Wegfalls der Bewachungs-Gebühren der Züge und einzelnen Transport-Wagen, welche zur Nachtzeit nicht in verschlossenen Zoll-Räumen untergebracht werden können;

ad VII. 2. wegen des Wegfalls der von den Eisenbahn-Verwaltungen verlangten Kosten der Heizung, Beleuchtung und Bewachung der Zoll-Revisions- und Abfertigungs-Räume.

B. Zur Berücksichtigung mit Aussicht auf Erfüllung gelangen folgende Anträge:

ad I. 1. dass die Angabe des Inhalts der Collis aus den Ladungsverzeichnissen wegfallen könne;

ad I. 2. dass in der Schluss-Erklärung der Ladungs-Verzeichnisse statt der Verpflichtung nach den Worten „zur planmässigen Zeit“ nur die Verpflichtung Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen übernommen werde: den Transport bis zu einem gewissen, von der Zoll-Behörde nach vorheriger Verständigung mit den Eisenbahn-Verwaltungen festzustellenden Zeitpuncte dem Bestimmungsorte zuzuführen.

Zu I. 4. dass von dem Erfordernisse der Ausfertigung der Zoll-Declarationen in zwei Exemplaren abzustehen sei.

Zu I. 5. dass die Straf-Bestimmung für die von den Eisenbahn-Verwaltungen abzugebenden Declarationen (§ 6, 1 a. des Preussischen Zollstraf-Gesetzes) gemildert werde.

Zu II. 2. dass, in dem Falle Güter aus verschlossenen Transportwagen vor Erreichung des letzten Bestimmungsorts unterwegs zur Entladung kommen sollen, dies unter amtlicher Aufsicht zu gestatten sei.

Zu IV. 1. dass ein Verzeichniss derjenigen Gegenstände festgestellt werde, welche unter Begünstigung der Vorschriften des Regulativs aus dem Auslande auf offenen mit oder ohne Schutzdecken versehenen Transportwagen eingeführt werden dürfen.[3]

Zu IV. 2. dass Transporte in offenen Wagen mit Schutzdecken von der Beschaffenheit, wie sie im Artikel 1 der Uebereinkunft mit Frankreich vom 2. August 1862 vereinbart worden und in abhebbaren Behältern von mindestens 10 Cubikfuss Inhalt, auf sämmtlichen Eisenbahngrenz-Uebergängen des Zollvereins allgemein zugelassen werden.

Zu V. 3. dass die Eisenbahn-Verwaltungen von der Traguug der Kosten der zum Verschluss der Transportwagen dienenden Schlösser, — wie es hinsichtlich der Bleie schon allgemein geschehen — entbunden werden.

Zu VI. 1. dass die gesetzliche Bestimmung wegen Beschränkung des Transports der Eisenbahn-Frachtgüter und Passagier-Effecten über die Zoll-Grenze und innerhalb des Grenzbezirks auf die Tageszeit allgemein wegfalle.

Zu VII. 1. dass für Eisenbahn-Stations-Räume, welche zur Waaren-Revision und zur Zoll-Abfertigung dienen, zu deren Herstellung die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet blieben, angemessene Entschädigungen zu gewähren seien.

Zu VIII. 2. dass die Verpflichtung der Ober-Inspectoren hinsichtlich der Beiwohnung der Revision von Manufactur- und Fabrik-Waaren aufgehoben werde.

Zu VIII. 3. dass in den Fällen, in welchen der Nachweis geführt wird, dass eine Contrebande oder Zolldefraudation nicht hat verübt werden können oder sollen, die Unrichtigkeit der Declaration nur durch eine Ordnungsstrafe gerügt werden solle, deren Festsetzung der Competenz der Haupt-Aemter anheimfällt.

C. Abgelehnt wurden dagegen folgende vierzehn Anträge:

Zu I. 1. die ausser der Angabe des Inhalts der Collis nachgesuchte Beschränkung der übrigen Angaben in den Ladungs-Verzeichnissen, sowie der beantragte Wegfall eines zweiten Exemplars derselben.

Zu I. 3. Die Uebertragung der Declarationspflicht auf den Empfänger, wenngleich die Berechtigung des Empfängers zur Declaration in Aussicht gestellt ist.

Zu II. 1. Der Wegfall der Duplicate des eingeführten combinirten Declarations- und Begleitschein-Formulars.

Zu III. 1. Die Gleichstellung des Abfertigungs-Verfahrens für Eilgüter, welche aus dem Auslande eingehen, mit dem Verfahren für eingehende Güter vermittelst der Fahrposten; sowie

Zu III. 2. Die allgemeine Errichtung von besonderen Eilgut-Zollexpeditionen.

Zu V. 1. Die Aufhebung der Folgen unabsichtlicher und unverschuldeter Verschluss-Verletzungen bei den Eisenbahn-Transporten.

[3] Ein solches Verzeichniss ist dem Bericht zur geneigten Berücksichtigung beigefügt. — Siehe auch die Denkschrift S. 250 unter 1.

Zu V. 2. Die Einführung eines allgemeinen Zoll-Verschluss-Systems.

Zu VI. 3. Die Aufhebung der Bestimmung in Alinea 2 des § 4 des Regulativs, betreffend die Uebernachtung der Wagenzüge unter Zollaufsicht ausserhalb des Grenzbezirks.

Zu VIII. 1. Die Aufhebung der für den Eisenbahn-Verkehr exceptionellen Bestimmungen, § 9 des Regulativs, die besonderen Befugnisse der oberen Zollbeamten betreffend resp. Zurückführung dieser Bestimmungen auf die allgemeinen Grundsätze des Zollgesetzes.

Zu IX. Die allgemeine Regelung der Abfertigungs-Stunden für Eisenbahn-Güter, sowohl bei den Grenz-Aemtern, als bei den Aemtern im Innern.

Zu X. 1. Die Abschaffung der Gepäck-Ladungs-Verzeichnisse (§ 14 des Regulativs.)

Zu X. 2. Die Modificirung der Schlussbestimmung, § 16 des Regulativs, wegen Behandlung des aus dem Auslande eintreffenden Reise-Gepäcks, wovon die Eigenthümer sich nicht in demselben Wagenzuge befinden.

Zu XI. 1. Die Aufhebung der in dem Zollgesetze und in der Zollordnung enthaltenen Bestimmungen über Transport-Controle im Grenzbezirk und im Binnenlande, soweit es den Eisenbahn-Verkehr betrifft.

Zu XI. 2. Die Vereinfachung der Bestimmungen über die hinsichtlich der Uebergangs-Abgaben vorgeschriebenen Revisionen und Controlen.

Nachdem die vorstehend unter Litr. B zusammengestellten Anträge bereits zu Verhandlungen zwischen den Zollvereins-Regierungen geführt haben, um bei den bevorstehenden und zum Theil bereits eingetretenen Verhandlungen des Bundesrathes des Deutschen Zollvereins und des Zollparlaments zu einer Entscheidung zu gelangen, darf sich der Deutsche Eisenbahnverein der Erwartung hingeben, dass die durch die vorerwähnten Anträge beabsichtigten Zwecke nunmehr bald in Erfüllung gehen werden.

Was die durch das mehrerwähnte Ministerial-Rescript abgelehnten Anträge des ersten Commissionsberichts, die vorstehend zu C zusammengestellt sind, betrifft, so sind solche in der Commissions-Sitzung vom 13. November v. J. und 29. März d. J. zum Gegenstand einer eingehenden Besprechung und Berathung geworden, deren Resultat die Wiederaufnahme mehrerer der abgelehnten Anträge, behufs abermaliger Vorstellung war und wird im Gesammt-Interesse des Deutschen Eisenbahn-Vereins gebeten, dieselben einer sachgemässen Prüfung unterziehen und solche zur wohlwollenden Aufnahme berücksichtigen und empfehlen zu wollen.

Am Schlusse des mehrfach gedachten Finanz-Ministerial-Erlasses wird übrigens darauf aufmerksam gemacht, dass die Bestimmungen über die Zoll-Abfertigung der Eisenbahngüter wesentlich administrativer Natur seien und sich im Einzelnen nicht für die Gesetzgebung eignen; daher und weil Aenderungen im Wege der Gesetzgebung öfters längere Zeit erfordern, Anstand genommen worden sei, dem Antrage auf Feststellung der Zoll-Abfertigungs-Vorschriften für den Eisenbahn-Verkehr im Wege der Gesetzgebung Folge zu geben.

Allein diese Entscheidung über den wichtigsten, den Gesammtbegriff aller einzeln vorgebrachten Wünsche enthaltenden Antrag der Eisenbahn-Verwaltungen, kann denselben zur Befriedigung um so weniger gereichen, als die Commission in den ihrem Berichte vom 17. Octbr. 1865 beigefügten reichhaltigen und ihres Bedünkens wohl begründeten Motiven, die Nothwendigkeit herauszustellen bemüht gewesen ist, eine eigene Gesetzgebung und Zoll-Ordnung für den über alle anderen Transport-Arten weit hervorragenden Eisenbahn-Verkehr für den Umfang des Zoll-Vereins ausgearbeitet und eingeführt zu sehen, wie solches seiner Zeit 1818 und 1838 für den gewöhnlichen Fracht- und Schifffahrts-Verkehr erfolgt ist, während diese Gesetzgebung nachgewiesener Maassen für die Gesammtheit der Eisenbahn-Transporte, in Bezug auf die Zoll-Abfertigung derselben, als nicht mehr passend zu erachten ist.

Namens des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bittet deshalb die Commission, dass der hohe Bundesrath des Deutschen Zoll-Vereins und demnächst das Zoll-Parlament sich mit dieser wichtigen Angelegenheit befasse, um so mehr, als Anträge zu dieser Reform der Zoll-Gesetzgebung und Zoll-Ordnung im Allgemeinen, insbesondere aber bezüglich auf den hervorragenden Eisenbahn-Transport-Verkehr, mehrseitig auch von verschiedenen Handelskammern und Vorsteher-Aemtern der Kaufmannschaft laut geworden sind."

Zugleich wird gebeten, dass die Beschlussfassung über die nachstehenden Anträge nicht nach vorgängiger einseitiger Berathung und Begutachtung Seitens höherer Zoll-Beamten allein erfolgen, sondern dass man zu dieser Berathung auch Vertreter der Eisenbahn-Verwaltungen zuziehen möge, weil durch mündliche Erörterungen Seitens der Letzeren die Wünsche der Verwaltungen und die Bedürfnisse des Eisenbahn-Verkehrs specieller und gründlicher dargelegt werden können, als dies auf schriftlichem Wege möglich ist.

Erneuerte Anträge.

Ad 1. Declaration und Declarations-Verfahren. Die nachgesuchte Beschränkung der Angaben in den Ladungs-Verzeichnissen hat aus den in der ersten Vorlage der Commission enthaltenen Motiven nur in soweit Berücksichtigung gefunden, als die specielle Bezeichnung des Inhalts der einzelnen Collis ausfallen dürfe; die übrigen zum Theil sehr zeitraubenden Angaben der Zahl, Verpackungsart, Zeichen und Nummern, Bruttogewicht, Gesammtzahl und Abfertigungsart aber nachzuweisen, und die Transportwagen resp. Wagen-Abtheilungen, in welchen sie verladen, nach Zeichen, Nummern und Buchstaben anzugeben bleiben sollen; und zwar aus dem Grunde, weil daraus Benachtheiligung der Zollsicherheit und Verzögerung der Abfertigung zu besorgen wäre.

Wenn man jedoch berücksichtigt, dass es sich bei dem vorliegenden Antrage nur um das Ladungs-Verzeichniss, nicht aber um die Declaration selbst handelt, welche allerdings ganz vollständig und nach Vorschrift aufgestellt sein muss, so dürfen bei der Behandlungsweise, welche die Ladungs-Verzeichnisse überhaupt und besonders an den Grenz-Eingangs-Aemtern unterliegen, durch die beantragte Beschränkung dieser Verzeichnisse auf die Angabe der Anzahl und Nummern resp. Abtheilungs-Buchstaben der Transportwagen,

des Gesammt-Inhalts eines jeden Wagens nach Anzahl der Collis und Bruttogewicht, der dazu gehörigen Frachtbriefe, des Bestimmungsortes zur Eingangs- oder Transito-Abfertigung

die Besorgnisse nicht entstehen, welche das Rescript als Motive der Ablehnung andeutet, die allerdings gegründet wären, handelte es sich dabei von der eigentlichen Declaration.

Eine anerkennenswerthe Erleichterung bei dieser zu so vielem Schreibwerk und so bedeutendem Aufenthalt des Güter-Transports, vor dem Grenz-Uebergang desselben, Anlass gebenden Aufstellung der Ladungs-Verzeichnisse, ist bereits durch den dabei in Aussicht gestellten Wegfall der Angabe des Inhalts eines jeden Collis erreicht; allein die übrigen ausserdem noch einzutragenden und bei der sich häufenden Anzahl und der Ausdehnung der Verzeichnisse so leicht zu Schreib-Irrthümern führenden Angaben wirken so nachtheilig auf die Regelmässigkeit der Eisenbahn-Transporte, durch den Aufenthalt, welche das viele Schreibwerk herbeiführt, ein, dass es im wesentlichen Interesse des Eisenbahndienstes liegt, auf die möglichst erreichbare Beschränkung desselben Bedacht zu nehmen.

Sollte daher die Gewährung eines wiederholten Antrages auf Wegfall jeder Angaben bei Aufstellung der Ladungs-Verzeichnisse nicht zu erreichen sein, welche bereits in der Anlage zum ersten Commissions-Berichte erbeten und vorstehend wieder bezeichnet worden, so erachtet die Commission, dass wenigstens darauf Rücksicht zu nehmen und anzutragen sei, dass die zu häufigen Irrthümern und jedenfalls zu verhältnissmässig grossem Zeitaufwand Veranlassung gebende Angabe der Bezeichnung der Collis durch besondere Buchstaben oder künstlich verschlungene Zeichen (Marken) wegfallen möge, ausser der bereits in Aussicht gestellten Fortlassung der Inhalts-Angabe der einzelnen Collis. Eine Berücksichtigung dieses Antrages dürfte um so eher zu hoffen sein, als auf die nachgesuchte Einstellung der eingelieferten Duplicate der Ladungs-Verzeichnisse — deren Aufstellung fast die doppelte Zeit verlangt — nicht eingegangen worden ist.

2) Zu I. 3. Der Antrag, den Eisenbahn-Verwaltungen die Befugniss einzuräumen: die Verpflichtung am Bestimmungsorte nach den Vorschriften der Zoll-Ordnung zu decլariren, auf die Partei übertragen zu können, daher die Eisenbahn-Verwaltung in solchen Fällen nur bis zum Eintritt dieser Partei als Frachtführerin haftbar blieben, ist durch das Ministerial-Rescript gänzlich von der Hand gewiesen. Nach dem § 2 der mittlerweile bekannt gewordenen, in dem heutigen Commissions-Berichte erwähnten Gesetzvorlage des Bundeskanzlers soll der Waaren-Empfänger berechtigt sein, an Stelle des Waarenführers etc. zu declariren und, wenn das geschieht, für die Richtigkeit der Declaration haften.

Wenngleich die Eisenbahn-Verwaltungen diese Vorschrift mit lebhafter Freude begrüssen, so genügt dieselbe dennoch nicht den berechtigten Wünschen derselben. Die Commission glaubt vielmehr nach abermaliger sorgfältiger Prüfung aller dabei die Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Verwaltungen so bedeutend in Anspruch nehmenden und so weit in ihre Interessen eingreifenden Verhältnisse — zumal sie überall und auch alsdann nur als Frachtführerinnen im Sinne der Zoll-Gesetzgebung und Ordnung in Betracht kommen sollen, wenn die Partei — sei es der Eigenthümer oder sonstige Adressat der Waaren — am Bestimmungsorte anwesend und meistens bereitwillig ist, die Gegenstände der Transporte selbst zu declariren und für die Declaration einzustehen — den in dieser Beziehung gestellten Antrag aufrecht halten und bitten zu müssen, in dem Gesetze geradehin aussprechen zu wollen: „dass die Eisenbahn-Verwaltung die Befugniss hat, die Verpflichtung am Bestimmungsorte nach den Vorschriften der Zoll-Ordnung zu declariren, auf die Partei zu übertragen und dass, wenn sie von diesem Rechte Gebrauch macht, sie nur bis zum Eintritt dieser Partei der Zollbehörde gegenüber als Waarenführerin haftet." Dieser Antrag hat die allseitige und laute Zustimmmung sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, welche sich in der Lage befinden, durch ihre Bevollmächtigten bona fide aufzustellenden verantwortlichen Declarationen abgeben zu müssen und es auch allerseits, wo die Abweisung dieses Antrages bekannt geworden, gewünscht worden ist, dagegen Vorstellung zu erheben, unter Wiederholung der nicht widerlegten reichhaltigen Motive, welche zur Begründung des Antrags in der Anlage zum ersten Berichte der Commission gehörigen Orts geltend gemacht worden sind. Zu denselben dürfte noch in Betracht zu ziehen sein, dass, während der Privat-Frachtfuhrmann es in seiner Hand hat, die Frachten solcher Versender zurückzuweisen, gegen welche er den Verdacht hegt, dass sie durch falsche Bezeichnung der Waaren ihn in die Lage versetzen könnten, darnach eine unrichtige Declaration abzugeben, die Eisenbahn-Verwaltungen nach dem Handelsgesetzbuche sich nicht weigern können, derartige Transporte zu übernehmen.

Es dürfte ferner in Betracht kommen, dass nicht allein die Oesterreichische Zoll-Gesetzgebung, auf welche bereits verwiesen worden und wovon die bezüglichen Vorschriften in der Beilage zum ersten Berichte der Commission aufgezeichnet wor-

den sind, ja selbst einige Regierungen, die zum Zollvereine gehören, den Eisenbahn-Verwaltungen diese Erleichterungen factisch gewähren, sondern auch die übrigen Zoll-Gesetzgebungen, so weit bekannt, namentlich die Französische, Belgische, Niederländische, von einer solchen zwingenden verantwortlichen ausschliesslichen Declaration der Eisenbahn-Verwaltung als Zuführerin der Waaren aus dem Auslande, derartige Bestimmungen nicht enthalten, vielmehr die Waaren-Bezieher, Adressaten oder sich als dazu beauftragt ausweisende Commissionäre und Spediteure überall und zwar primo loco zugelassen werden, die Eisenbahn-Verwaltungen dagegen nur so lange für die eingeführten Gegenstände verantwortlich bleiben, als die erwähnten Adressaten etc. mit ihren Waaren-Declarationen auf Grund der vorzulegenden Frachtbriefe, noch nicht eingetreten sind oder eintreten konnten.

Der betreffende Antrag ist indessen auch nur darauf gerichtet, dass den Eisenbahn-Verwaltungen die Befugniss zugestanden werde, die Verpflichtung, am Bestimmungsorte nach den Vorschriften der Zoll-Ordnung zu declariren, auf die Partei übertragen zu können; also nicht unter allen Umständen davon entbunden zu sein; insbesondere nicht für die nach dem Ansage-Verfahren bei den Grenzämtern eintretenden Zoll-Abfertigungen.

Wenn übrigens, wie in der bezüglichen Entscheidung bemerkt wird, die Uebertragung der Declarations-Pflicht auf die Waaren-Empfänger weder den Wünschen des Handelsstandes entsprechend, noch dem Verkehre erspriesslich sei, so ist Letzteres aus den Erfahrungen, die allseitig in andern Ländern bestehen, jedenfalls zu bezweifeln, zudem würden auch bei Einräumung der Befugniss zur Uebertragung der Declarations-Pflicht auf die Empfänger die Arbeiten zur Erreichung des Zweckes getheilt sein und nicht für die ganze Menge der Anmeldungen jederzeit den Eisenbahn-Bevollmächtigten allein obliegen.

Was demnächst die Wünsche des Handelsstandes in dieser Beziehung anbelangt, so vermag die Commission aus ihren Wahrnehmungen anzuführen, dass demselben sehr wohl damit gedient wäre, wenn ihm selbst — nämlich den Waaren-Beziehern und Commissionären — die Declaration nach den Vorschriften der Zoll-Ordnung zufiele; auch dürfte es im Uebrigen, bei Erwägung der Motive des Antrages, ebensowohl auf eine billige Berücksichtigung der schwierigen Verhältnisse der Eisenbahn-Verwaltungen in dieser Frage ankommen, als auf die Wünsche des Handelsstandes, wenn solche wirklich hin und wieder darauf hinausgehen sollten, dass die Bezieher oder sonstige Adressaten der Waaren sich der ihnen naturgemäss zufallenden Pflicht der verantwortlichen Declaration derselben, entzogen wissen möchten.

Bei der zu VII. 1. getroffenen Entscheidung ist es wahrscheinlich nur übersehen worden, auch die angemessene Entschädigung für die mehrseitig von den Zollbehörden verlangte und von den Eisenbahn-Verwaltungen gewährte Gestellung von Dienstwohnungen für Zoll-Beamte zu erwähnen, welche theils unentgeltlich, theils gegen Abzüge von 5 % resp. 10 % der Gehaltsbezüge der betreffenden niedrig besoldeten Zoll-Beamten geschehen und solchergestalt sich in keinem Verhältnisse zu den Herstellungs-Kosten der Wohnungen und besonderen Gebäude befinden.

Die Commission erachtet daher, dass der Antrag bezüglich auf die Gestellung von Dienstwohnungen für Zoll-Beamte, dahin zu erneuern und zu stellen sei, dass die Zoll-Verwaltungen die Dienstwohnungen für ihre Beamten künftig selbst beschaffen möchten, die Eisenbahn-Verwaltungen dazu nicht verpflichtet seien, und dass da, wo solche bereits von den Eisenbahn-Verwaltungen beschafft worden, letzteren eine den ortsüblichen Mieth-Preisen oder den Zinsen des Kosten-Betrages der Herstellung entsprechende Entschädigung, sowie Ersatz der Reparatur-Kosten gewährt werde.

4) Der zu VIII. 3. der Anlage des ersten Commissions-Berichts gestellte Antrag: Die Erweiterung der Entscheidungs- resp. Niederschlagungs-Befugnisse der ersten Instanz in Strafsachen betreffend, ist durch den darauf ergangenen Bescheid und zwar in Erwägung der zu dem Antrage I. 5 in Aussicht gestellten Abänderung des § 6. 1a des Preussischen Zollstraf-Gesetzes als erledigt betrachtet worden.

Die Commission glaubt jedoch, ihren Antrag wegen Erweiterung der Befugnisse der Haupt-Aemter und insbesondere der Herren Haupt-Amts-Dirigenten bei Entscheidung resp. Niederschlagung von Zoll-Processen wiederholen zu müssen.

Zur Begründung dieses erneuerten Antrags wird auf die in einigen Zollvereins-Staaten bereits bestehende desfallsige Praxis Bezug genommen und der öftere Zeitverlust und die vielfachen Schreibereien hervorgehoben, welche durch den Process-Instanzenzug entstehen, und mehrentheils zu einem sehr nachtheiligen Aufenthalte in der Verabfolgung oder bei der Weiterführung der mit Beschlag belegten Gegenstände Veranlassung geben.

5) Der zu X. 1. der Anlage zum ersten Commissions-Berichte gestellte Antrag betrifft die Abschaffung der Gepäck-Ladungs-Verzeichnisse bei Einführung der Passagier-Effecten mit den Personenzügen.

In der mittelst Rescripts vom 14. Juli 1867 erfolgten Entscheidung über diesen Antrag ist es gerügt worden, dass der bei demselben bezogene § 14 des allgemeinen Regulativs über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transportes in Bezug auf Zollwesen, von Passagier-Effecten gar nicht handele; worüber jedoch eine Vorschrift in der zum Regulativ erlassenen Anweisung — (ad 8 zu § 16 des Regulativs) bestehe. — Letztere ist bei Formirung obigen Antrags indessen nicht übersehen worden und hätte nur bei dem bezogenen § 14, der allein von Ladungs-Verzeichnissen handelt, auf deren Abschaffung es ankommt, mit angeführt werden können. Aus irgend einem andern § des Regulativs ist nun aber eine Herleitung der Anwendung der Lade-Verzeichnisse für den Transport von Passagier-Effecten nicht wohl zu begründen; daher eine Bezugnahme auf denselben bei Stellung dieses Antrags angemessen erscheinen musste.

Diesen Antrag nunmehr zu erneuern, hält die Commission im Interesse einer planmässigen Beförderung der Personenzüge ohne unnützen Aufenthalt derselben an den Grenz-Uebergängen des Zollvereins und um auch den Passagier-Verkehr von jeder lästigen Fessel zu befreien, für nothwendig.

Bei Aufrechthaltung ihrer in der Anlage zum ersten Commissionsberichte bezüglichen Orts darüber geltend gemachten Motive, erlaubt sich die Commission, in Entgegnung der Aeusserungen, welche in der ergangenen Ministerial-Entscheidung enthalten sind, zu bemerken, dass, wenn schon Passagier-Effecten, welche beim Grenz-Eingangsamte nicht zur schliesslichen Abfertigung gelangen und ohne Rücksicht auf den Ort, wo diese Abfertigung geschieht, in einem und demselben Wagen transportirt werden können, dabei aber eine Anmeldung dieser Effecten nach Stückzahl und Bestimmungsort zu geschehen hat — Solches nie anders, als entweder in besonderen Gepäck-Transportwagen für jeden Bestimmungsort, oder doch in getrennten Wagen-Abtheilungen, welche jede unter besonderem Zoll-Verschluss steht und auch besonders entladen wird, geschieht.

Nur hält die Commission dafür, dass Solches ohne besondere im Auslande vor der Grenz-Ueberschreitung aufzustellenden Ladungs-Verzeichnisse geschehen kann und die Anfertigung der Ansage-Bezettelung für Passagier-Effecten, wenn dieselbe überhaupt für nothwendig erachtet wird, auf Grund der Gepäck-Frachtlisten der Eisenbahn-Beamten, worin die Anzahl der Gepäckstücke genau verzeichnet ist, sehr leicht ausgeführt werden kann, weil in diesen Ansage-Zetteln auch nur die Anzahl der Gepäckstücke zur Eintragung kommt; demnächst aber bei der Ankunft am Bestimmungsorte ebenfalls auf Grund der Ansage-Zettel und nöthigenfalls unter Zuziehung der Frachtlisten der Eisenbahn-Packmeister die Entladung der Gepäckstücke, die nur der Anzahl nach controlirt wird, geschehen kann, ohne alle Rücksicht auf besondere Ladungs-Verzeichnisse, welche zu einem ferneren amtlichen Gebrauche der Zollbeamten ohnehin weiter gar nicht mehr benutzt werden.

6) Zu X. 2. erachtet die Commission dafür, dem in ihrem ersten Berichte gestellten Antrage auf Zurücknahme der Schlussbestimmung § 16 des Regulativs und gleichmässige Behandlung des sonst gehörig legitimirten Gepäcks, gleichviel, ob sich der Eigenthümer in demselben Wagenzuge befindet, oder nicht, weiteren Ausdruck geben zu sollen, als derselbe in dem mehrerwähnten Ministerial-Rescripte bezüglichen Orts Aufnahme und Zustimmung gefunden.

Die Schluss-Bestimmung jenes Paragraphen, deren Aufhebung beantragt worden ist, lautet dahin, dass: „als Passagier-Effecten im Sinne des Regulativs nur diejenigen Effecten angesehen werden, deren Eigenthümer sich als Reisende in dem nämlichen Wagenzuge befinden, und Reise-Effecten, welche ohne gleichzeitige Beförderung ihres Eigenthümers auf der Eisenbahn transportirt werden, zu dem Frachtgute gehören.“

In der Entscheidung zum dieseitigen Antrage wird erklärt, dass diese Vorschrift so sehr in der Natur der Verhältnisse liege, dass zu der beantragten Zurücknahme kein Anlass ersehen werden könne. Die Commission glaubt dagegen bemerken zu müssen, dass aus den in der Anlage zu ihrem ersten Berichte gehörigen Orts entwickelten Gründen, welche der Erfahrung von sehr oft eintretenden Fällen entnommen sind, in welchen auf verkehrsreichen Strecken und Stationen häufig Reisende aus allerlei Ursachen von ihrem Gepäcke, und zwar mehrentheils ohne ihr Verschulden, getrennt worden, eher das Gegentheil herzuleiten sein dürfte; nämlich, wie es gerade nicht in der Natur der Eisenbahn-Transport-Verhältnisse liege, dass Reise-Effecten, welche ohne gleichzeitige Beförderung ihres Eigenthümers mit demselben Zuge an dem Bestimmungsorte desselben eintreffen, als Frachtgut und nicht als Passagiergut in Bezug auf Zoll-Abfertigung zu betrachten seien.

In einem jeden solcher Fälle Seitens der Interessenten oder der Eisenbahn-Verwaltung die Entscheidung der höheren Zollbehörde in Anspruch zu nehmen und deshalb, wie es wohl nicht anders zu erzielen wäre, den schriftlichen Petitionsweg einzuschlagen, um eine Ausnahme von der ausdrücklichen vorerwähnten Bestimmung zu erlangen, würde für das reisende Publicum das in der bei weitem gröseren Anzahl von Fällen der Art ganz unverschuldet von seinem Gepäck getrennt worden, doch gar zu lästig und zeitraubend sein, um diesen Weg unter fast immer dringenden Umständen einschlagen zu können.

Wenn nun auch der in Rede stehende Antrag in soweit Berücksichtigung gefunden hat, dass nach der bezüglichen Ministerial-Entscheidung für Fälle, in denen das Gepäck des Reisenden von diesem getrennt ist, und sofern das spätere Eintreffen des Reisenden beim Grenzamte zu erwarten steht, das Gepäck während höchstens 3 Tagen unter zollamtlichem Verschlusse aufzubewahren sei, und beim Eintreffen des Reisenden innerhalb dieser Frist als Reisegepäck behandelt zu werden, so glaubt die Commission, diese Frist, im Falle eines späteren Eintreffens des Reisenden, mit 3 Tagen zu kurz gestellt, um in allen Fällen, namentlich in solchen auf weiten Reisetouren mit directer Gepäck-Einschreibung, — ein ausreichendes Mittel zu gewähren, und stellt das Gesuch, die Frist, um welche es sich handelt, auf 8 Tage festsetzen und statt des späteren Eintreffens des Reisenden beim Grenzamte, das spätere Eintreffen des Reisenden beim Grenzamte resp. auf der ersten zollamtlichen Station, auf welcher das Reisegepäck vorschriftsmässig einer Zoll-Revision unterzogen wird, bestimmen zu wollen, indem nicht in allen Fällen dabei ein Grenzamt in Betracht kommen dürfte.

Inzwischen tritt bei dem überaus grossen Reiseverkehre, besonders auf langen Coursen des internationalen Verkehrs, weit häufiger der Fall ein, dass der Reisende, statt später als seine Effecten, früher als diese, sei es am Bestimmungsorte, sei es auf einer Zoll-Revisions-Station, eintrifft; das irrig zurückgebliebene oder in falscher Richtung verlaufene Gepäck aber erst später anlangt, und der Reisende in grösster Sorge und mit Ungeduld auf dasselbe nur wartet, um es sofort, sobald die Nachsendung erfolgt ist, am Revisions- oder Bestimmungsorte in Empfang nehmen und eventuell seine Reise fortsetzen zu können.

In solchen Fällen müsste der Reisende berechtigt sein, sein Reisegepäck augenblicklich beim Eintreffen desselben zollamtlich als Gepäckstück und nicht als Frachtgut behandelt, in Empfang nehmen zu können.

Darüber spricht sich die getroffene Entscheidung, welche nur den Fall, wo der Reisende später als sein Gepäck angelangt ist, berücksichtigt, über eine zu treffende Anweisung nicht aus, und es bittet die Commission daher um Ergänzung derselben, nach dieser Richtung — sollte überhaupt noch Anstand genommen werden, den ad X. sub 2 gestellten Antrag auf gänzliche Abschaffung der mehrerwähnten Schlussbestimmung zu § 16 des Regulativs zu gewähren.

II. Gesetz-Entwurf.

Der dem Deutschen Zollparlament am 30. April zugegangene Entwurf eines Gesetzes wegen Abänderung einzelner Bestimmungen der Zollordnung und der Zollstrafgesetzgebung, welcher mit den in Anm. 5 u. 8 erwähnten Zusätzen in der Vorberathung am 4. Mai d. J. unverändert vom Parlament angenommen wurde, lautet wie folgt:

Vom 1. Juli 1868 ab treten folgende Aenderungen der unter den Regierungen der Zollvereinsstaaten vereinbarten Zollordnung und der Zollstrafgesetzgebung in Wirksamkeit.

§ 1. An die Stelle des ersten Satzes im dritten Absatze des § 7 der Zollordnung[4] tritt folgende Bestimmung: „Die Declaration über Ladungen, von welchen der Eingangszoll mehr als 10 Thlr. (17 fl. 30 kr.) beträgt, muss, wenn die Waaren zur Weitersendung unter Begleitschein-Controle bestimmt sind, zweifach ausgefertigt werden.“

§ 2. An die Stelle des § 9 der Zollordnung tritt folgende Vorschrift: „Besitzt der Waarenführer keine Frachtbriefe oder andere über seine Ladung sprechende Papiere, oder nur solche, die zur Anfertigung einer vollständigen Declaration unzureichend sind, oder über deren Richtigkeit er Zweifel hegt, und ist ihm sonst die Ladung nicht genug bekannt, um die vorgeschriebene Declaration zu fertigen oder fertigen zu lassen, so hat er, wenn er nicht den höchsten Eingangszoll zu entrichten erbötig ist, in dem Abfertigungspapiere oder besonders schriftlich[5] zu erklären, dass er ausser Stande sei, eine zuverlässige Declaration abzugeben, und hiermit den Antrag auf Vornahme der amtlichen Revision zu verbinden. Es erfolgt alsdann von Seite der Zollbehörde specielle Revision, deren Befund der Waarenführer, welcher für die richtige Stellung der Ladung zur Revision haftet, mit zu unterzeichnen hat. Der Waarenführer muss in diesem Falle sich gefallen lassen, dass die gehörig declarirten Ladungen, auch wenn sie später eintreffen, in der Abfertigung ihm vorgezogen werden, und dass die Ladung inzwischen auf seine Kosten unter amtlicher Bewachung und Verschlusse gehalten wird.

An Stelle des Waarenführers ist der Waarenempfänger berechtigt, die Menge und Gattung (§ 6 e der Zollordnung) der eingegangenen Waaren selbst oder durch einen Bevollmächtigten mit der Angabe, welche Abfertigungsweise begehrt wird, zu declariren, so wie eine bereits abgegebene Declaration, so lange die specielle Revision noch nicht begonnen hat, zu vervollständigen oder zu berichtigen; der Waarenempfänger haftet, wenn dies geschieht, für die Richtigkeit der von ihm ergänzten oder berichtigten Declaration.“

§ 3. Der § 44 der Zollordnung hat folgenden Zusatz zu erhalten: „Die Declaration über Waaren, welche auf Begleitschein I. abgefertigt worden sind, kann von dem Waarenempfänger am Bestimmungsort, insolange eine specielle Revision noch nicht stattgefunden hat, hinsichtlich der Gattung und des Nettogewichts der Waaren ergänzt und berichtigt werden. Der Waarenempfänger haftet in diesem Falle für die Richtigkeit der von ihm ergänzten oder berichtigten Declaration.“[6]

§ 4. Die im § 60 der Zollordnung bestimmte Lagerfrist für die in öffentlichen Niederlagen aufgenommenen fremden unverzollten Waaren wird auf 5 Jahre verlängert.[7]

§ 5. An die Stelle des zweiten Absatzes im § 64 der Zollordnung treten folgende Bestimmungen: „Ebenso wird von dem Mindergewicht, welches sich bei der Abfertigung der aus der Niederlage zur Eingangsverzollung oder zur Versendung mit Begleitschein abgemeldeten Waaren gegen das im Niederlage-Register angeschriebene Gewicht ergiebt, der Eingangszoll nicht erhoben, sofern anzunehmen ist, dass das Mindergewicht lediglich durch Eintrocknen, Einzehren, Verstauben, Verdunsten oder gewöhnliche Leckage entstanden sei, namentlich kein Grund zu dem Verdachte vorliegt, dass ein Theil der Waaren heimlich aus der Niederlage entfernt worden.“[8]

§ 6. Auch in denjenigen Fällen, in welchen Gewerbtreibende und Frachtführer bei der Anmeldung an der Zollstätte verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände gar nicht oder in zu geringer Menge oder in einer Beschaffenheit, die eine geringere Abgabe würde begründet haben, declariren, und deshalb die Contrebande oder Zolldefraudation als vollbracht angenommen wird, ist dem Angeschuldigten der Nachweis zu gestatten[9], dass eine Contrebande oder Zolldefraudation nicht habe verübt werden können oder nicht beabsichtigt gewesen sei. Wird dieser Nachweis geführt, so tritt nur eine Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thalern (1 bis 15 Gulden) ein.

§ 7. Der gleiche Nachweis ist fortan überall auch in dem Falle gestattet, wenn über verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände, welche aus dem Auslande eingehen, vor der Anmeldung und Revision bei der Zollstätte, oder wenn über derartige zur Durchfuhr oder zur Versendung nach einer öffentlichen Niederlageanstalt declarirte oder sonst unter Zollcontrole befindliche Gegenstände auf dem Transport eigenmächtig verfügt wird. Wird der Nachweis geführt, so tritt nur eine Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thalern (1 bis 15 Gulden) ein.

§ 8. Mit den aus den §§ 6 und 7 sich ergebenden Maassgaben tritt das in dem Fürstenthum Hohenzollern-Sigmaringen erlassene Gesetz, die Bestrafung der Zollvergehen betreffend, vom 6. März 1840 auch für das Fürstenthum Hohenzollern-Hechingen vom 1. Juli 1868 ab in Wirksamkeit.

§ 9. Ueber die zur Ausführung erforderlichen Bestimmungen wird von dem Bundesrath des Zollvereins Beschluss gefasst werden.[10]

III. Denkschrift des Vorsitzenden des Bundesraths, das Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transportes auf den Eisenbahnen betreffend.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat in einer den Regierungen der Zollvereinsstaaten mitgetheilten Denkschrift vom October 1865 verschiedene Abänderungen des allgemeinen Regulativs über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen beantragt. Die Anträge sind Seitens der Vereins-Regierungen einer näheren Erörterung unterzogen. Lässt sich danach den Anträgen auch nicht in vollem Umfange entsprechen, so ist doch nicht verkannt, dass einzelne Abänderungen des Regulativs im Interesse des Verkehrs zweckmässig und ohne Gefährdung der Zollsicherheit zulässig erscheinen.

I. Ueber folgende Puncte besteht Einverständniss unter den Vereins-Regierungen. Es wird daher eine entsprechende Abänderung des Regulativs anheimgegeben.

1) Der § 1 des Regulativs macht die Anwendung der Vorschriften desselben davon abhängig, dass zum Transporte der Frachtgüter und Passagier-Effecten Wagen benutzt werden, welche auf allen Seiten mit festen Wänden verschlossen sind (Kulissenwagen). Durch den Artikel 1 der Uebereinkunft mit Frankreich in Betreff der Zoll-Abfertigung, des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen vom 2. August 1862, ist die erleichterte Abfertigung, welche das Regulativ gewährt, auch auf Waaren ausgedehnt, welche in Wagen mit Schutzdecken von der im Artikel 1 a. a. O. beschriebenen Art, oder in abhebbare Kasten oder Körbe von mindestens zehn Kubikfuss Inhalt verladen werden. Die gleiche Erleichterung findet bereits beim Verkehr mit Belgien und Oesterreich Anwendung. Es erscheint unbedenklich, dieselbe allgemein auf allen Eisenbahnen eintreten zu lassen.

2) Nach § 4 des Regulativs ist der Transport von Frachtgütern etc. über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks in der Regel auf die Tageszeit (§ 86 der Zollordnung) beschränkt.

Nachdem durch den Artikel 1 der Uebereinkunft mit Frankreich vom 2. August 1862 bestimmt ist, dass die vorschriftsmässig verladenen Waaren, sowohl beim Eingange als beim Ausgange bei Nacht, wie bei Tage, der Revision bei den betreffenden Grenz-Zoll-Aemtern nicht unterliegen sollen, und die gleiche Bestimmung auch beim Verkehr mit Belgien und Oesterreich Platz greift, wird die oben bezeichnete Beschränkung allgemein aufzuheben sein.

3) Nach § 5 des Regulativs kann die zollamtliche Abfertigung der auf den Eisenbahnen eingehenden Güter bei Haupt-Aemtern im Innern nur dann erfolgen, wenn diese Güter in dem nämlichen Wagen, beziehungsweise der nämlichen Wagenabtheilung, in welcher sie über die Grenze eingegangen sind, und ohne dass unterwegs der Verschluss abgenommen oder irgend eine Veränderung mit der Ladung vorgenommen zu werden braucht, bis zur Abfertigungsstelle gelangen. Es ist hierdurch ein Zusammenladen von Gütern, welche nach verschiedenen Orten bestimmt sind, in denselben Wagen oder dieselbe Wagen-Abtheilung ausgeschlossen.

Um, den Wünschen der Eisenbahn-Verwaltungen entsprechend, ein solches Zusammenladen zu ermöglichen, wird es für zulässig erachtet, aus Eisenbahnwagen oder Wagen-Abtheilungen, welche mit unverzollten Waaren unter Verschluss abgelassen worden sind, unterwegs unter amtlicher Aufsicht nach Abnahme des Verschlusses einen Theil der Ladung zu entnehmen, sofern dies ohne Ausladung anderer Waaren geschehen kann. Auf dem geeignet einzurichtenden Ansagezettel würde die erfolgte Ausladung und die Wiederanlegung des amtlichen Verschlusses zu bescheinigen sein.

4) Der § 7 des Regulativs legt den Eisenbahn-Verwaltungen die Verpflichtung auf, die Kosten für die Verschluss-Einrichtung und die Schlösser zu tragen, welche zur Verschliessung der Wagen etc., sowie die Räume für die

---

[4] Dieses Erforderniss galt bisher (nach § 7 der Zollordnung) für alle solche Ladungen.

[5] Eingeschaltet wurden durch Parlamentsbeschluss hier die Worte: „oder zu Protocoll“.

[6] Die §§ 2 und 3 ändern also die bisherigen Bestimmungen der §§ 5—8 der Zollordnung, wonach die Waarenführer die Verpflichtung zur Abgabe einer Declaration über die geladenen Waaren haben, dahin ab, dass diese Verpflichtung unter Umständen auf die Waarenempfänger übertragen wird, wenn nämlich dem Waarenführer die Ladung nicht genug bekannt ist oder er über die Richtigkeit der Declaration Zweifel hegt. Der Waarenempfänger hat in diesem Falle für die Richtigkeit der vom ihm ergänzten oder berichtigten Declaration unter denselben Modalitäten zu haften, wie bisher der Waarenführer.

[7] Bisher betrug diese Lagerfrist 2 Jahre.

[8] Bei den aus der Niederlage abgemeldeten Waaren soll also künftig nur das Auslagerungsgewicht der Verzollung zu Grunde gelegt werden, so dass von dem Mindergewicht, welches lediglich durch Eintrocknen, Verstauben, Verdunsten oder gewöhnliche Leckage entstanden ist, wenn kein Grund zu dem Verdachte vorliegt, dass ein Theil der Waaren heimlich entfernt worden, kein Zoll erhoben wird.

Der Antrag des Abg. Miller (Kaufbeuern), dem § 5 ein zweites Alinea beizufügen, wonach ganz dieselben Bestimmungen, die hier für Differenzen, welche in Niederlagen entstehen, getroffen sind, auch auf Privatläden, die unter Zoll-Controle stehen, in Anwendung kommen sollen, wurde vom Parlament bei der Vorberathung angenommen.

[9] Dieser Nachweis war bisher unzulässig.

[10] Siehe die Denkschrift des Präsidiums S. 250.

nächtliche Aufbewahrung der Wagenzüge und für die Aufbewahrung von Gütern und Effecten dienen.

Es wird für die Folge jeder Vereins-Regierung überlassen werden können, diese Schlösser auf Kosten des Staates zu beschaffen.

5) Nach der Vorschrift im § 14 des Regulativs sollen die Ladungs-Verzeichnisse über die Frachtgüter, die verladenen Colli nach Verpackungsart, Zeichen oder Nummer, Inhalt und Bruttogewicht in Uebereinstimmung mit den Frachtbriefen, nachweisen.

Es erscheint zulässig, von der Angabe des Inhalts der einzelnen Colli in dem Ladungs-Verzeichniss abzusehen, so dass Ladungs-Verzeichnisse wegen des Mangels einer solchen Inhaltsangabe nicht als unvollständig zurückzuweisen sein würden. Im Uebrigen würde es bei der erwähnten Vorschrift verbleiben.

6) Nach § 17 des Regulativs hat der Zugführer, unter dessen Leitung der Zug vom Grenz-Eingangs-Amte weiter geht, die Verpflichtung, die im Ladungs-Verzeichniss genannten Wagen zur planmässigen Zeit den betreffenden Abfertigungs-Aemtern zu gestellen.

Da zweifelhaft sein kann, was unter „planmässiger Zeit" zu verstehen ist, so erscheint es zweckmässig, dem Zugführer nur die Verpflichtung aufzuerlegen, die ihm anvertrauten Wagen binnen einer im Ladungs-Verzeichniss zu bestimmenden Frist den betreffenden Abfertigungsstellen vorzuführen. Ueber die für die einzelnen Bestimmungs-Orte zu stellenden Fristen würden sich die Zoll-Behörden mit den Eisenbahn-Verwaltungen zu verständigen haben.

7) Der § 20 des Regulativs bestimmt, dass die Declaration und Abfertigung bei den Zollstellen im Innern nach den für die Declaration und Abfertigung an der Grenze bestehenden Vorschriften zu erfolgen habe. Nach § 101 der vereinbarten Geschäfts-Instruction für die Haupt-Zoll-Aemter (Münchener Vollzugs-Protocoll § 19, Nr. 1, Bd. I. der Verträge u. s. w., Seite 271) darf die Revision von Fabrik- und Manufacturwaaren nur unter Zuziehung des Ober-Inspectors geschehen.

Diese Vorschrift verzögert zuweilen die Abfertigung. Es erscheint daher zweckmässig und bei der Ausbildung, welche überhaupt die im Revisionsdienst angestellten höhern Zoll-Beamten erlangt haben, unbedenklich, diese Bestimmung nicht blos für den Eisenbahn-Verkehr, sondern allgemein aufzuheben. Die Ober-Inspectoren werden nur zu verpflichten sein, die Waaren-Revision auch ferner nach Möglichkeit zu überwachen und wichtige Abfertigungen thunlichst oft unter ihrer Aufsicht vornehmen zu lassen.

II. Ueber einen Antrag ist eine Meinungs-Verschiedenheit hervorgetreten.

Nach § 5 des Regulativs sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, auf den für die zollamtliche Abfertigung bestimmten Stationsplätzen, sowohl zur Revision, als zur einstweiligen Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Gegenstände, für Räume zu sorgen, welche von den Zollbehörden dazu als geeignet anerkannt werden. Es soll jedoch durch diese Bestimmung nach der bei der neunten General-Conferenz in Zollvereins-Angelegenheiten (§ 7, Ziffer 8 des Haupt-Protocolls) getroffenen Vereinbarung, denjenigen besondern Verträgen und Verhältnissen nicht zu nahe getreten werden, welche zwischen einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen und dem Staate oder den Communen in dieser Beziehung bestehen möchten.

Diesseits wird die Gewährung einer angemessenen Entschädigung an die Eisenbahn-Verwaltungen für die Herstellung jener Räumlichkeiten für billig erachtet und ist eine Verständigung in diesem Sinne anheimgegeben.

Die Mehrzahl der Vereins-Regierungen hat sich damit einverstanden erklärt etc.

III. Hinsichtlich einzelner Anträge, welche nicht blos für den Eisenbahn-Verkehr, sondern für alle Arten des Verkehrs von Bedeutung sind, namentlich wegen Uebertragung der Declarationspflicht auf die Waaren-Empfänger und wegen Erweiterung der Competenz der Haupt-Aemter zur Festsetzung von Ordnungsstrafen in Zoll-Defraudationsfällen, wird auf den in dieser Beziehung eingebrachten Gesetz-Entwurf Bezug genommen.

Die projectirten Süd-Thüringischen Eisenbahnen.*

Als vor 25 Jahren unsere grösseren Eisenbahnen entstanden, schloss man sich vielfach eng an die vorhandenen Kunststrassen an, wollte rasch Resultate, scheute vor technischen Schwierigkeiten, welche heute keine solchen mehr sind, und tracirte die Hauptlinien des Landes noch vollständig systemlos, so dass sich jetzt vielfach eine Correctur der Verkehrsstrassen vollzieht und fast die meisten neuen Linien ihre Subsistenzberechnung auf die Einrenkung der Schienenstrassen in ihre natürliche Gliederung begründen.

Unter andern gilt das von der Linie, welche Leipzig resp. Dresden und Berlin mit Frankfurt a/M. und Süddeutschland verbinden, und welche von Erfurt resp. Gotha aus wegen der Schwierigkeiten, die ein Uebergang über den Thüringer Wald entgegenstellte, mit einem Umwege von fast 15 Meilen über Bebra, Cassel und Marburg gelegt ward und erst 20 Jahre später ihr Correctiv, wenigstens theilweise, in der Bebra-Hanauer Bahn fand, wogegen für die Tour nach Würzburg, Heidelberg, Stuttgart und den tieferen Süden noch heute das corrigirende Verbindungsglied fehlt.

Während man nun im Südwesten Deutschlands alle Schwierigkeiten überwindet, welche der Schwarzwald und Jura, die Schwäbischen und Schweizer Alpen entgegenstellen, steht im Herzen von Deutschland als mächtige Länder- und Völkerscheide noch der Thüringer Wald da, nicht besiegt von der Technik, weil noch nie angegriffen und nur an seinen Grenzen berührt resp. umgangen durch die Werrabahn, welche nicht in Eisenach, sondern an der Werramündung, noch besser aber in Arenshausen enden musste, um selbstständig und bedeutend zu werden. Aehnliche Lücken zeigt die grosse Tour aus dem Nordwesten nach dem Südosten Deutschlands. Von Hamburg, Bremen, Hannover und Holland hat man, um den Weg nach dem östlichen Bayern und Oesterreich zu finden, über Cassel, Eisenach und Lichtenfels, oder über Halle, Leipzig und Hof sich winden müssen; in beiden Fällen mit grossen Umwegen, die nicht einmal durch günstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse aufgewogen werden können.

Nachdem nun in jüngster Zeit zwei neue Bahnen aus dem N.-O. und N.-W. genehmigt sind und eine davon im Bau begriffen ist, welche sich beide in Erfurt zusammenspitzen (Nordhausen-Erfurt und Sangerhausen-Erfurt), ist nichts natürlicher, als dass dieser Platz berufen ist, der Kreuzungspunct zu werden für die Fortsetzung jener nach Franken, Bayern und Oesterreich gerichteten Linien, als deren Ausgangspuncte jene Hauptknotenpuncte des südwestlichen und südöstlichen Verkehrs Würzburg und Eger betrachtet werden müssen.

Die pr. Linie aus dem Nordwesten — fast überall schon im Bau begriffen — zweigt sich in der Nähe des Geleisecentrums bei Kreiensen, nämlich in Gandersheim oder Seesen, aus dem grossen Bahnnetze des Wesergebietes ab und führt über Herzberg und Nordhausen nach Erfurt, findet seine Verlängerung schon jetzt bis Arnstadt und würde über Ilmenau nach Saalfeld zu führen sein, um von hier aus sowohl über Sonneberg mit Coburg verbunden zu werden, namentlich aber auf möglichst kürzester Trace den Weg nach Hof zu suchen, von wo aus die Bahn nach Eger bereits in Betrieb ist, während von hier aus die grosse im Bau begriffene Franz-Joseph-Bahn direct nach Wien und dem Orient führen wird und die projectirte Bahn über Rakonitz den Weg nach Prag gewinnen lässt. Der Weg von Hannover bis Hof und Eger wird durch diese Linie beispielsweise um 16 Meilen abgekürzt.

Aus dem Nordosten her ist eine Bahn vorbereitet worden, welche Magdeburg über Aschersleben und Sangerhausen direct mit Erfurt zu verbinden bestimmt ist und von der Unternehmerin, der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, binnen einigen Jahren hergestellt, mit unwiderstehlicher Gewalt ihre Fortsetzung über Ilmenau, Suhl, Meiningen (Grimmenthal) und Schweinfurt nach dem mit diesem schon in Schienenverkehr stehenden Würzburg suchen wird. Würzburg aber ist sowohl der mercantile als der strategische Hauptpunct von ganz Westfranken, dominirt die Mainlinie und ist berufen, der grösste Knotenpunct aller Bahnen zu werden, welche aus der Schweiz und Italien, aus dem südwestlichen Frankreich, Baden und Württemberg den Weg nach dem Nord-Osten suchen.

Bringen wir ferner die soeben für den Baubeginn vorbereitete Oberhessische Bahn Giessen-Fulda dazu, denken wir uns die in der Tracirung begriffene Linie Meiningen-Fulda als kommend und verfolgen die Beziehungen, in welche die Südthüringer Linie mit der für den Bau gesicherten Linie von Saalfeld nach Gera treten wird, so bekommen wir ein deutliches Bild, wie diese beiden Bahnen, welche sich gegenseitig ergänzen, auch so recht eigentlich berufen sind, das Correctiv zu werden für die vielfach zerknickte und umherschweifende Linie vom Mittelrhein nach Leipzig, Dresden, Breslau und dem ganzen Osten von Mitteldeutschland.

In grossen Zügen sind das die Hauptmomente, welche den Ausbau des Südthüringischen Bahnnetzes motiviren und ein herrliches Land von gegen 100 Quadratmeilen mit mehr denn 600000 Einwohnern und allen Vorbedingungen für die schönste Entfaltung der Industrie dem Eisenbahn-Verkehr erschliessen sollen.

Betrachten wir uns nunmehr die locale Bedeutung der projectirten Bahn, welche in Beziehung auf die Ertragsfähigkeit derselben ebenso sehr zu berücksichtigen ist als der zu erwartende Durchgangsverkehr.

Was das Verbindungsglied Ilmenau-Suhl betrifft, welchem hauptsächlich eine dereinstige Bedeutung für den durchgehenden Verkehr zu vindiciren ist, so ist zu erwähnen, dass der Localverkehr von Schleusingen, Suhl, Mehlis, Zelle und Schmiedfeld schon jetzt selbst

* Aus der Denkschrift zur Begründung der Richtung und Bauwürdigkeit der Süd-Thüringischen Eisenbahnen a) von Erfurt über Ilmenau, Suhl und Grimmenthal nach der Bayerischen Grenze; b) von Ilmenau nach Rudolstadt und Saalfeld. Im Auftrage der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft und des Central-Comités der Süd-Thüringischen Eisenbahn bearbeitet von Ferdinand Plessner. Berlin, im Februar 1868.

Wir halten eine Besprechung dieses Projects für zeitgemäss, da soeben, wie uns aus guter Quelle mitgetheilt wird, vom Königl. Preuss. Handelsministerium die Arbeiten für Erfurt-Grimmenthal zur Prüfung eingefordert werden. Nachdem die Linie Schweinfurt-Meiningen nunmehr gesichert ist, liegt hiernach die Annahme nicht fern, dass die Preuss. Regierung sich für die Süd-thüringische Bahn interessirt.

Wir fügen die der Denkschrift beigegebene Karte als Anlage bei, da solche eine Uebersicht über die sämmtlichen in Mittel-Deutschland im Bau begriffenen und projectirten Bahnlinien gewährt. Bemerken müssen wir dabei jedoch, dass die Bebra-Hanauer Bahn nicht richtig angegeben ist, indem Fulda-Wächtersbach (nördlich von Gelnhausen) noch im Bau. Wächtersbach-Hanau dagegen im Betrieb befindlich ist. Ebenso ist die Württembergische Strecke Hall-Crailsheim bereits dem Betriebe übergeben.

nach dem Norden hin ein ziemlich erheblicher ist und als Ausgangspuncte Gotha und Erfurt findet.

Es sind die weltberühmten Gewehrfabriken jener Städte, die Bleiweiss- und Leder-, die Porzellan und Hohlglasfabriken, und die für Holz- und Papiermasse, die Parchentmanufactur, die Eisen- und Stahlhämmer und die Fabriken für feinere Holzwaaren, welche zusammen 2—3000 Industriearbeiter beschäftigen und die unausgesetzt eine Menge von Frachtwagen belasten und schon jetzt jährlich gegen 200 000 Ctr. nordwärts versenden, auch dagegen 140—150 000 Centner Kornfrüchte, Mehl und Rohstoffe empfangen, wiewohl sich die Fracht von Gotha auf 6 Meilen Entfernung zu 7 Sgr. und von Erfurt auf $9^1/_2$ Meilen Weges auf 10—11 Sgr. stellt.

Es ist gewiss eine mässige Annahme, welche diesen Localverkehr als verdoppelt annimmt nach dem Herstellen der Eisenbahn.

Weit grössere Frachten werden sich aber auf der Bahn bewegen, wenn man erwägt, dass die eigentliche Bergindustrie, welche einst so blühend in jener Gegend war und jetzt der mangelnden oder zu theuren Kohlenzufuhr wegen ganz ruht, nach dem Bau der Bahn wieder aufgenommen wird und tausende von Kohlen- und Erzwagen das Gebirge passiren werden, von denen nur der kleinste Theil jetzt Suhl auf dem Wege der Werrabahn erreicht. Eisen- und Braunsteinlager, Silbergruben und Farberdelager warten alle nur jener neuen Verkehrsader, um in neuem Leben zu pulsiren und die Steuerkraft des Waldes zu erhöhen. Nicht minder wichtig namentlich für die fiscalischen Interessen ist die erleichterte Abfuhr des Nutz- und Brennholzes aus den mächtigen Forsten des Gothaischen Oberlandes und des Kreises Schleusingen (welcher letztere allein 103 728 Morgen Waldungen, darunter 89 726 Morgen Staatsforsten) besitzt, welche der Bahn voraussichtlich 800 000 Ctr. Frachten zuführen wird, während der Verkehr von Suhl mit seinem Hinterland allein nach Analogie des Verkehrs von Sonneberg auf 500 000 Ctr. geschätzt wird.

Wenden wir uns jetzt der anderen Linie Erfurt-Saalfeld mit Zweigbahn nach Rudolstadt zu.

Diese Linie kommt ganz besonders den beiden Fürstenthümern Schwarzburg, Weimar und Meiningen zu statten und ist berufen, sowohl die Mineralschätze des ganzen Waldlandes zu heben, als auch diesem Lieblingskinde der Touristen (wir erinnern an Elgersburg, Ilmenau, Paulinzelle, Schwarzburg und Rudolstadt, diesen Lieblingszielen des reichen Handelsherrn und ärmsten Schülers) neue Tausende von diesen zuzuführen.

Der Güterverkehr auf dieser Linie ist, wie die Erfolge auf der kleinen Arnstadt-Dietendorfer Linie schon zeigen, ein sehr bedeutender, und setzt sich ausser dem durchgehenden Verkehr vom Norden her resp. von Bayern nach dem Norden hinab zusammen aus denjenigen Frachten, welche aus den Gerathälern kommen, aus denen des Ilmthales, Rinne- und Schwarzathales mit seinem industriellen Hinterlande, und aus dem, was das Loquitz- und Sormitzthal bietet. Die letzteren produciren namentlich Schiefer, Farberden und einen vorzüglichen Eisenstein, und werden, den jetzigen Verkehr in diesen Weg geleitet, gegen 300 000 Ctr. über die ganze Bahn senden, während 140—150 000 Ctr. von dem vorderen Theile der Strecke Gera-Saalfeld her erwartet werden können.

Nach einer statistischen Zusammenstellung, welche durch das Comité aufgestellt wurde, gehen von den Orten an der Bahn und deren Hinterlande folgende Frachten schon jetzt in der Richtung auf Erfurt:

von Ilmenau und dem Walde dahinter gegen	200 000 Ctr.	geschnittene Bretter und Bauhölzer
	5 000 „	Brausteine,
	40 000 „	Porzellan, Glas, Leder, Felle, Spielwaaren, Thonwaaren, Stahl, Leim und Tapeten,
von Langwiesen	13 000 „	Brausteine,
	600 „	Farberden,
	64 200 „	Bretter, Bauholz, Brennholz und Lohe,
	4 500 „	Thonwaaren,
von Gehren und Breitenbach	360 000 „	Bretter, Bauholz und Brennholz,
	1 500 „	Landsprdct.,
	18 000 „	Gusseisen, Stabeisen, Thonwaaren, Glas, Leimwaaren etc.
von Königsee	78 700 „	Bretter und Bauholz,
	80 000 „	Porzellan, Bleiweiss, Glas, Spielwaaren, Weberwaaren und Farben,
aus dem Geragebiet, Elgersburg, angehend von Plaue etc.	62 600 „	Bretter, Bau- und Brennholz,
	60 000 „	Brausteine,
endlich die Stadt Plaue	20 000 „	Porzellan, Glas und Landesproducte,
	15 000	an Porzellan und Bier.
	Summa bis hier 1 145 600 Ctr.	

Nimmt man hierzu den Verkehr von Arnstadt und Dietendorf etc. nach Erfurt mit 170 000 Centner, so resultiren beinahe 1 300 000 Ctr., welche die Bahn auf durchschnittlich $7^1/_2$ Meilen-Länge passiren, und bei 12 Meilen Gesammtlänge derselben einen specifischen Verkehr von 822 500 Ctr. repräsentiren, der sich auf mehr als 900 000 Ctr. erhöhen wird, wenn der noch nicht in Calcül gezogene Verkehr von Blankenburg, Schwarzburg und Rudolstadt zutritt und mit dem oben erwähnten Verkehr aus dem Saal-, Loquitz- und Sorbitzthal einen specifischen Gesammtverkehr in der Richtung auf Erfurt von 1360000 Centner schon jetzt ergiebt.

In der umgekehrten Richtung ist der Verkehr einstweilen noch kleiner. Ilmenau empfängt zwar schon jetzt 20 000 Ctr. Brodfrüchte, 10 000 Ctr. Colonialwaaren und 10 000 Ctr. Steinkohlen; Langewiesen an ähnlichen Gütern 9500 Ctr.; Gehren und Breitenbach 52 000 Ctr.; Königsee 70 000 Ctr.; das Geragebiet 32 200 Ctr., und die Stadt Plaue an Steinkohlen, Porzellan, Spath, Getreide, Mehl, Eisen 41 100 Ctr.; Arnstadt 65 000 Ctr.; Blankenburg, Schwarzburg und Rudolstadt 35 000 Ctr.; und das weitere Bahngebiet etc. 75 000 Ctr.; inzwischen darf man den specifischen Verkehr von Erfurt nach dem Walde doch einstweilen nur mit 380—400 000 Ctrn. beziffern, welcher mit den oben berechneten in der anderen Richtung sich bewegenden zusammen $1^3/_4$ Millionen Ctr. ergeben, welche die ganze Bahnlänge passiren.

Wir kommen zur Beschreibung der Linie und der muthmaasslichen Baukosten.

Von dem neuen Bahnhof, welchen die Nordhausen-Erfurter (und Magdeburg-Erfurter) Bahn soeben vor den Thoren dieser Stadt zu etabliren im Begriff ist, ausgehend, will man im Anschluss mit der Thüringischen Bahn bei Dietendorf nach Arnstadt gehen.** Von Arnstadt ab hält sich die Linie im Gerathal bis Plaue und wendet sich dann etwas mehr östlich, um den grossen Berg, welchen die Bahn bei Neusiss übersteigt, zu umgehen, geht rechts von Martinrode vorbei, etablirt eine Haltestelle in der Nähe ($^1/_5$ Meile) von Elgersburg und steigt nun allerdings zum Theil mit 1 : 60 nach dem gegen 1560 Fuss hohen Plateau von Ilmenau hinauf, wobei einige erhebliche Erdarbeiten und auch wohl ein Tunnel von 120—130 Ruthen Länge kaum zu vermeiden sind.

Bei Ilmenau wird ein grösserer Kreuzbahnhof etablirt und wendet sich von diesem aus die Saalfelder Linie im Ilmthale nach WSW. über Langewiesen und Gehren an die Strassenkreuzung bei der Sorge vorbei, um die Wasserscheide zwischen dem Ilm- und Saalgebiet an dem Rinnequelle zu gewinnen und nach Königsee zu gelangen, auf diesen Linien aber noch zweimal Haltestellen und Güterbahnhöfe anzulegen, um den Verkehr sowohl der berührten Orte selbst, als des ganzen Hinterlandes bis Breitenbach, Katzhütte und Oberweissbach aufzunehmen.

Von Königsee fällt die Bahn stark im Rinnethale hinab, wobei jedoch nur ein Seitenthal mit einem Viaduct zu überschreiten ist und die Thalsohle bei Unter-Rottenbach erreicht wird, wo wiederum eine Haltestelle angelegt wird, weil von hier aus am leichtesten und mit nur $^3/_4$ Meile Entfernung der berühmte Wallfahrtsort der Vergnügungsreisenden Paulinzelle erreicht und viele Ortschaften in ihrem Verkehr dahin zeigen.

Von Unter-Rottenbach an wird die Bahn eine vollständige Thalbahn und führt nach Blankenburg (für Schwarzburg) und Schwarza, von wo aus sie links einen Zweig nach Rudolstadt entsendet, dann aber die Saale überschreitet und auf dem rechten Ufer weiter bis Saalfeld führt, um sich hier mit der Gera-Saalfelder Linie zu vereinigen. Die Bahn hat allerdings einige starke Steigungen von 1 : 60 auf $^1/_2$ resp. $^3/_4$ Meilen Länge; bei einer nochmaligen genauen Tracirung wird sich indess wohl noch etwas längere Entwickelung finden und die Steigung zu mildern sein. Dagegen kommt 1 : 70 und 1 : 80 öfter vor, wie solches bei Gebirgsbahnen unvermeidlich ist.

Schwieriger zu beschreiben ist die Linie von Ilmenau über Suhl und Grimmenthal nach Mühlenfeld. Dieselbe soll von Ilmenau im Ilmthale hinauf, dieses mit einer Brücke und einem grossen Viaduct überspannend, nach Manebach und Meyersgrund führen, letzteren mit einem Viaduct überschreiten und dann im Freibachthale in Steigungen von 1 : 60 und 1 : 55 bis zum blauen Stein hinaufsteigen, um zwischen Finsterberg und Schmücke den Wald auf 2145 Pariser Fuss Höhe über dem Meere mit einem 6000 Fuss langen Tunnel unter dem Rennstiege zu durchbrechen und mit einem Gefälle von 1 : 52 und 1 : 60 an der linken Seite des langen Lauterthales hinabzusteigen, worauf sie, den Dölln und Ringberg umgehend, mit einer langen Entwickelung bei Suhler Neuendorf ankommt, wo der Bahnhof für Suhl in 1650 (oder eventuell in 1710) Fuss Höhe über dem Meere angelegt wird. Von hier steigt die Bahn weiter hinab und etablirt eine Haltestelle bei Heinrichs, nachdem sie auf drei ferneren Viaducten bis hierher vorgedrungen, fällt ferner immer stark absteigend hinab bis Dietzhausen und erreicht hier das Thal der Hasel, in welchem dann ohne alle ferneren Schwierigkeiten nach ferneren $1^1/_2$ Meilen Länge die Werrabahn bei Grimmenthal erreicht wird.

Eine event. Verlängerung bis zur Bayerischen Grenze bei Mühlenfeld wird noch eine Ueberbrückung der Werra bei Maasfeld nöthig

** Ueber die zu wählende Trace bis Dietendorf ist man noch nicht schlüssig geworden, es werden die verschiedenen möglichen Tracen beschrieben, welche wir hier übergehen.

machen, im Uebrigen aber über Bibra und Nordheim am Grabfeld führend keinen weiteren Schwierigkeiten begegnen.

Einem Ueberschlage des Verfassers zufolge kostet die ganze Bahn von Erfurt bis Grimmenthal und von Ilmenau nach Saalfeld überhaupt bei 18⅕ Meilen Länge 8 400 000 Thaler oder pro Meile 463 000 Thaler.***

Die $2^1/_{10}$ Meilen lange Strecke von Grimmenthal nach der Bayerischen Grenze bei Mühlenfeld kostet noch 600 000—700 000 Thlr.

Würde nur von Erfurt nach Saalfeld gebaut, so käme die in diesem Falle nur auf 12 Meilen sich ausdehnende Strecke auf 4 250 000 Thlr. oder 364 000 Thlr. pro Meile zu stehen. Da die Linie Erfurt-Saalfeld-Rudolstadt sich am besten für die Nordhausen-Erfurter Bahn eignet, so befürwortet die Denkschrift, das Capital in 2¼ Millionen mit 4½% garantirter Stammactien und 2 Mill. 5% Stammprioritäten zu theilen. Von den 4½% hätten die sechs adjacirenden Staaten 4%, die Nordhausen-Erfurter Gesellschaft ½% zu garantiren. Nach den Modalitäten, welche der Verfasser für die respectiven Leistungen der Garanten empfiehlt, fiele der Nordhausen-Erfurter Bahn nur eine Vertretung von 5625 Thlr. jährlich zur Last, während die sechs Regierungen zusammen für 90 000 Thlr. jährlich aufzukommen hätten. Bei Voraussetzung normaler Verhältnisse kommt die Denkschrift zu einem Rentabilitäts-Ergebniss von 7 Procent für das gesammte Anlagecapital.

*** Dabei ist gerechnet auf den Neubau 1) von Erfurt bis Dietendorf incl. der Vergrösserung des Nordhausen-Erfurter Bahnhofes bei Erfurt, $1^9/_{10}$ Meilen = 630 000 Thlr. 2) Uebernahme der Strecke von Dietendorf nach Arnstadt, $1^3/_{10}$ Meile = 400 000 Thlr. 3) Die Bahn von Arnstadt nach Ilmenau, Saalfeld und Rudolstadt, $8^8/_{10}$ Meilen = 3 250 000 Thlr. 4) Von Ilmenau über Suhl bis Bahnhof Grimmenthal, $6,_{20}$ Meilen = 4 120 000 Thlr.

Wir machen jedoch darauf aufmerksam, dass die veranschlagten Summen stets excl. Grunderwerb gelten, von dem angenommen ist, dass ihn die betreffenden Kreise und Regierungen frei gewähren. Sollte dies nicht zu erreichen sein, so treten jeder Meile an Baukosten 31 000 Thlr. zu und wird daher die Bahn von Erfurt bis Saalfeld und Rudolstadt pro Meile 395 000 Thaler oder überhaupt in runder Summe 4¾ Millionen Thaler kosten, die Bahn von Ilmenau bis Grimmenthal bei Meiningen pro Meile 700 000 Thlr., oder überhaupt 4¼ Mill. Thlr., das ganze Netz aber von 18⅕ Meile 9 Mill. Thlr. oder pro Meile nahezu 500 000 Thlr., also so viel als der Durchschnittspreis aller Mitteldeutschen Bahnen.

Die Fusion der Hessischen Nordbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Nachdem die General-Versammlungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 12. October 1867 und der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft vom 30. November 1867 den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, sowie demnächst auch des Eigenthums an dem gesammten Unternehmen der letztgenannten Gesellschaft auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt des nachstehenden Vertrages vom 7./10. März 1868 beschlossen hat, ist unterm 17. April die erbetene landesherrliche Bestätigung dieser Beschlüsse (unbeschadet der Rechte Dritter), insbesondere auch zu dem gedachten Vertrage 7./10. März 1868, sowie zu dem Nachtrage zu dem Statute der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ertheilt worden.

Aus dem zwischen beiden Gesellschaften abgeschlossenen Vertrage theilen wir folgende Bestimmungen mit:

§ 1. Sogleich nach Allerh. Genehmigung dieses Vertrags überträgt die Nordbahn-Gesellschaft bis zu dem nachstehenden im § 7 stipulirten Eigenthums-Uebergange zunächst die Verwaltung und den Betrieb ihres gesammten Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu diesem Zwecke übergiebt die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel nach Allerh. Genehmigung dieses Vertrags Verwaltung und Besitz des gesammten unbeweglichen und beweglichen Vermögens der Nordahn-Gesellschaft an die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche fortan den Vorstand auch der Nordbahn-Gesellschaft bilden und auch für die Nordbahn alle diejenigen Befugnisse ausüben soll, welche ihr für die Bergisch-Märkische Bahn laut deren Statuten zustehen, und welche dem Vorstande einer Actien-Gesellschaft gesetzlich beigelegt sind.

Die im Statut-Nachtrage der Nordbahn vom 18. Februar 1867 eingesetzte Deputation der Actionäre bleibt in ihrer dort bestimmten Zusammensetzung bis zu dem im § 7 stipulirten Eigenthums-Uebergange zu dem Zwecke bestehen, um das Interesse der Nordbahn-Gesellschaft gegenüber der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, soweit es sich um Erfüllung dieses Vertrags handelt, mit wahrzunehmen.

Die Sitzungen dieser Deputation, wie auch der Generalversammlungen der Actionäre der Nordbahn werden auch künftig in Cassel abgehalten.

§ 2. Verwaltung und Betrieb der Nordbahn erfolgt vom 1. Januar 1868 für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. Auf dieselbe gehen demnach von diesem Zeitpuncte an die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Hessischen Nordbahn ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, so wie der Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds, so wie endlich der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der jetzigen und künftigen Anleihen der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft erforderlichen Beträge etwa verbleibende Reinertrag ausschliesslich der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu.

§ 3. Als Entgeld hierfür resp. als vorläufige Verzinsung des im § 7 stipulirten, späterhin zahlbaren Kaufpreises zahlt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft aus dem statutenmässigen Reinertrag ihres Unternehmens an die Actionäre der Hessischen Nordbahn auf eine jede Actie von 100 Thlr. eine feste, den Vorzug vor der Dividende der Bergisch-Märkischen Actionäre geniessende, jährliche Rente von 5 Thlr. Die Zahlung erfolgt gegen Zurückgabe des den Actien beigefügten Dividendenscheins des betreffenden Jahres in Cassel, Berlin und an den sonst von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu bestimmenden Zahlstellen und wird am 1. April des nächstfolgenden Jahres — zuerst also am 1. April 1869 — fällig. Nach Einlösung der jetzt ausgegebenen Dividendenscheine sollen Zins-Coupons und Talons ausgehändigt werden, wonach demnächst die Zahlung der jährlichen Rente in 2 halbjährlichen Raten vom nächstfolgenden 2. Januar und 1. Juli an geschieht.

Dividendenscheine resp Zinscoupons, welche nicht innerhalb 4 Jahren nach dem Fälligkeits-Termine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, sind ohne Weiteres zum Vortheile der Pensions- und Unterstützungs-Casse der Nordbahn verjährt.

Angeblich verlorene oder vernichtete Dividendenscheine resp. Zins-Coupons können weder aufgeboten noch mortifizirt werden; jedoch soll Demjenigen, welcher den Verlust vor Ablauf der Verjährungsfrist bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Direction anmeldet und den gehabten Besitz derselben durch Vorzeigung der Actie oder sonst in glaubhafter Weise nachweist, nach Ablauf der Verjährungsfrist der Betrag der angemeldeten und bis dahin nicht realisirten Dividendenscheine resp. Zins-Coupons ausgezahlt werden.

Behufs Mortification angeblich vernichteter oder verlorener oder sonst abhanden gekommener Actien wird hierdurch unter Aufhebung des § 29 des Statuts der Nordbahn, der § 30 des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Statuts mit der Maassgabe anwendbar erklärt, dass das öffentliche Aufgebot in den durch § 3 des Statut-Nachtrags der Nordbahn vom 18. Februar 1867 bezeichneten öffentlichen Blättern erfolgt.

§ 4. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft offerirt hierdurch allen Actionären der Nordbahn, welche von dieser Offerte bis zum Schlusse des Jahres 1870 Gebrauch machen, den Umtausch einer Nordbahn-Actie gegen eine mit 5 pCt. verzinsliche Prioritäts-Obligation und tritt durch den Umtausch, wobei ihr die umzutauschenden Actien nebst den noch nicht fällig gewordenen Dividendenscheinen resp. Zins-Coupons auszuhändigen sind, ohne Weiteres in die Rechte der solchergestalt abgefundenen Actionäre der Nordbahn. Für die beim Umtausche etwa nicht mit abgelieferten Dividenden- resp. Zinsscheine ist deren obenbezeichneter Werthbetrag vom Actionär an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu vergüten. Die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf diese Weise erworbenen Nordbahn-Actien werden für immer ausser Cours gesetzt.

Die fünfprocentigen Zinsen der an die Stelle der Nordbahn-Actien tretenden Prioritäts-Obligationen werden zunächst auf die der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zufliessenden Ueberschüsse der Nordbahn-, bezw. auf die Dividende der von ihr erworbenen Nordbahn-Actien und soweit diese Beträge zur Deckung der Zinsen nicht ausreichen sollten, auf den Ertrag der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecken, vorbehaltlich der Vorzugsrechte der bereits früher für das Unternehmen der Nordbahn und der Bergisch-Märkischen emittirten Prioritäts-Obligationen radicirt.

Die zum Zwecke jenes Umtausches zu creirenden Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag den Nominalwerth der umzutauschenden Actien nicht übersteigen soll, unterliegen der allmähligen Amortisation durch Ausloosung, welche im Jahre 1880 beginnen und wozu alljährlich ausser den Zinsen der eingelösten Prioritäts-Obligationen der Betrag von zwanzigtausend Thalern aus dem Rein-Ertrage des Bergisch-Märkischen Unternehmens verwendet werden soll.

§ 5. Den bisherigen Prioritäts-Gläubigern der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft bleiben ihre Vorzugsrechte auf die Nordbahn, deren Betriebsmittel und Betriebs-Einnahmen ungeschmälert vorbehalten. Bis sie bezahlt, oder sonst abgefunden sind, verwaltet die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld die Nordbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör, als einen getrennten Vermögenscomplex, und bewahrt dieselbe durch ordnungsmässige Unterhaltung, namentlich durch gehörige Ergänzung aller Abgänge und durch die den statutarischen Bestimmungen der Nordbahn und den staatlichen Anordnungen entsprechenden Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds von einer Werthsverminderung.

Den Gläubigern des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unterneh-

mens soll erst nach völliger Befriedigung der Prioritäts-Gläubiger der Nordbahn und nach dem im § 7 stipulirten Eigenthums-Uebergange das Vermögen der Nordbahn hafthar werden.

Als Selbstschuldnerin tritt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft in die von der Nordbahn-Gesellschaft bisher contrahirten Prioritäts-Obligationen nicht ein. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Nordbahn-Gesellschaft behält diese ihren Gerichtsstand in Cassel, und soll in dieser Beziehung die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld der Gerichtsbarkeit in Cassel unterworfen sein. Im Uebrigen hat für die Folge die Hessische Nordbahn-Gesellschaft ihren Sitz und ihren Gerichtsstand im Domicile der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Nordbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, ihre $3^1/_2$procentigen Prioritäts-Obligationen II. Serie noch im Laufe dieses Jahres einzuziehen und zu cassiren.

Die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld wird hierdurch ermächtigt, die nach ihrem Ermessen zur Erweiterung der Bahnanlagen oder zur Vermehrung des Betriebs-Materials der Hessischen Nordbahn etwa nöthigen Capitalien durch Aufnahme fernerer, auf die Nordbahn radicirter Prioritäts-Anleihen mit Genehmigung der Kgl. Staats-Regierung und unbeschadet der Vorzugsrechte der früheren Prioritäts-Gläubiger und der im § 3 dieses Vertrages den Actionären der Nordbahn garantirten Rente zu beschaffen.

§ 6. Als Vergütung für die von der Nordbahn-Gesellschaft bewirkte theilweise Amortisation ihrer 4procentigen Prioritäts-Anleihe, sowie für die Tilgung ihrer $3^1/_2$procentigen Obligationen II. Serie verpflichtet sich die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Summe von 350 000 Thlr. — Dreihundertfünfzig Tausend Thaler — zu erstatten; jedoch sind beide Gesellschaften darüber einverstanden, dass die Zahlung dieses Betrages nicht an die Nordbahn-Gesellschaft, sondern an die Victoria-National-Invaliden-Stiftung, welcher derselbe hierdurch überwiesen wird, erfolgt — auch dass die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft berechtigt ist, das gedachte Capital so lange zu behalten und an die Victoria-National-Invaliden-Stiftung nur die Zinsen desselben mit 4 Proc. vom 1. Januar 1868 ab in halbjährigen Raten abzuführen, bis sie sich nach vorhergegangener sechsmonatlicher Kündigung dasselbe baar auszuzahlen entschliesst.

§ 7. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft soll berechtigt und verpflichtet sein, nach dem Ablauf des Jahres, worin die letzte Ausloosung oder Kündigung der ersten Emission von 2 Millionen Thalern Prioritäts-Obligationen der Nordbahn in Gemässheit des § 4 des betreffenden Privilegiums stattgefunden hat, sämmtliche in Gemässheit des § 4 dieses Vertrages nicht umgetauschte Actien der Nordbahn gegen Zahlung von 70 Thalern pro Actie nach einer sechs Monate vorhergehenden Kündigung einzulösen. Hierdurch wird die Nordbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebs-Material, den Reserve- und Erneuerungsfonds, überhaupt mit allen dem Unternehmen der Nordbahn anklebenden Rechten und Verpflichtungen ohne weiteres Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und die Auflösung der Nordbahn-Gesellschaft ohne Weiteres herbeigeführt, deren Liquidation die Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für deren Rechnung hierdurch übernimmt. Die Hessische Nordbahn-Gesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern, oder — abgesehen von der im § 6 des jüngsten Statut-Nachtrages der Nordbahn event. bereits beschlossenen Erweiterung — auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen (mit Ausnahme der vorstehend am Schlusse des § 5 bezeichneten) zu erhöhen.

Die Nummern der in Gemässheit des § 4 nicht umgetauschten Nordbahn-Actien, welche in Folge der vorbemerkten Kündigung zur bestimmten Zahlungszeit nicht eingelöst werden möchten, werden zehn Jahre hintereinander Behufs Empfangnahme der Zahlung jährlich öffentlich aufgerufen. Diejenigen Actien, welche nicht innerhalb eines Jahres nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung präsentirt sind, werden durch diese Säumniss ohne Weiteres werthlos, welches alsdann unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Actien öffentlich bekannt gemacht wird. Die Kosten dieser Bekanntmachungen werden aus dem auf die nicht eingelösten Actien fallenden Capitalbetrage entnommen, dessen Ueberschuss sodann der Pensions- und Unterstützungs-Casse der Bergisch-Märkischen Bahn zufällt.

Bei der Einlösung der Actien sind die beim Ablaufe jener, im Eingange dieses Paragraphen stipulirten sechsmonatlichen Kündigungsfrist noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine resp. Zins-Coupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von der Abfindung ad 70 Thlr. in Abzug gebracht wird.

§ 8. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Hessischen Nordbahn geht mit Auflösung der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel (cfr. § 1) in den Dienst der Kgl. Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft über, welche die mit jenem Personal zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat. — Die für die Beamten der Nordbahn, deren Wittwen und Kinder bestehende Pensions- und Unterstützungscasse, die Beamten-Sterbecasse, sowie die Arbeiter-Kranken- und Unterstützungscasse bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden der Bergisch-Märkischen Bahn zu Stande kommt. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Hessischen Nordbahn übernommenen Verbindlichkeiten ein.

§ 9. Die auf das Jahr 1867 fallende Dividende der Actionäre der Nordbahn wird von der seitherigen Vertretung der Gesellschaft oder aber — sofern die Verwaltung der Bahn schon früher an die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld übergegangen sein möchte — von dieser letzteren berechnet und nach Anhörung des Gutachtens der Deputation der Nordbahn-Actionäre vom Kgl. Handels-Ministerium festgesetzt.

§ 10. Die Behufs dieses Vertrags-Abschlusses entstehenden gerichtlichen resp. notariellen und Stempel-Kosten übernimmt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft. Behufs Berechnung der Letzteren wird bemerkt, dass das für die Uebertragung des Eigenthums der Nordbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft stipulirte, im § 7 bezeichnete Entgeld zu $^7/_{13}$ für das Mobiliar- und zu $^6/_{13}$ für das Immobiliar-Vermögen der Nordbahn gewährt ist.

Cassel und Elberfeld, den 7/10. März 1868.

Der Nachtrag zu dem Statute der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft lautet:

§ 1. Auf die Hessische Nordbahn, deren Betrieb nach Maassgabe des zwischen der Nordbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages von letzterer übernommen wird, finden nach dieser Uebernahme die im § 5 des mittelst Allerh. Concession vom 5. August 1861 (Ges.-Sl. pro 1861 S. 760 seq.) für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn bestätigten Statut-Nachtrages enthaltenen Bestimmungen, sowie die in dem Vertrage über Bau und Betrieb der Ruhr-Sieg-Bahn vom 13./14. Februar 1856 wegen Vertheilung der Betriebskosten enthaltenen Festsetzungen, ingleichen die über die Beschaffung und Verzinsung der Betriebsmittel mit der Kgl. Staatsregierung getroffenen Vereinbarungen uneingeschränkte Anwendung.

§ 2. Bezüglich der im § 3 des am 1. October 1866 Allerh. genehmigten Statut-Nachtrags (Ges.-Slg. pro 1866 S. 619) vorgesehenen Fortführung der Ruhrthalbahn wird nunmehr unter Zustimmung der Kgl. Staats-Regierung definitiv bestimmt, dass die Bahn nicht direct nach Cassel, sondern nach Warburg geführt und nach näherer Festsetzung des Kgl. Handelsministeriums dort an die Westfälische Staatsbahn angeschlossen oder zum unmittelbaren Anschlusse an die Nordbahn weitergeführt werden soll.

Im Falle des Anschlusses an die Westfälische Bahn ist die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sofern, nicht eine anderweite Verständigung mit der Kgl. Staats-Eisenbahn-Verwaltung erfolgt, verpflichtet und berechtigt, den Betrieb auf der Strecke Warburg-Haueda unter den vom Staate mit der Hessischen Nordbahn vereinbarten, zur Zeit gültigen Bedingungen fortzuführen.

§ 3. Der § 1 dieses Statut-Nachtrages findet auch auf die in §§ 2 und 3 vorstehend bezeichneten Eisenbahnstrecken Anwendung.

§ 4. Die im § 5 des für die Ruhrthal-Bahn am 1. October 1866 genehmigten Statut-Nachtrages dem Unternehmer einer Bahn von Cöln nach Meschede und Cassel event. auferlegte Verpflichtung wird dahin erweitert, dass dieser Unternehmer ausser den dort bezeichneten Bahnstrecken auch die Nordbahn und deren etwa von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unternommenen Erweiterungen mit allen auf beiden ruhenden Verpflichtungen zu übernehmen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft alle von ihr für den Nordbahn-Erwerb vertragsmässig geleisteten Zahlungen, insbesondere den Nominal-Betrag der an die Nordbahn-Actionäre für deren Actien umgetauschten 5procentigen Prioritäts-Obligationen (cfr. § 4 des betr. Vertrags) zu ersetzen und die gesammten Anlagekosten der Erweiterungen zu erstatten hat.

Ein Privilegium vom 17. April 1868 ermächtigt schliesslich die Gesellschaft der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Emission von 8 Millionen Thalern Nordbahn-Prioritäts-Obligationen in Apoints von 500 und 100 Thlr., wie solche in § 4 des vorstehenden Vertrags vorgesehen war.

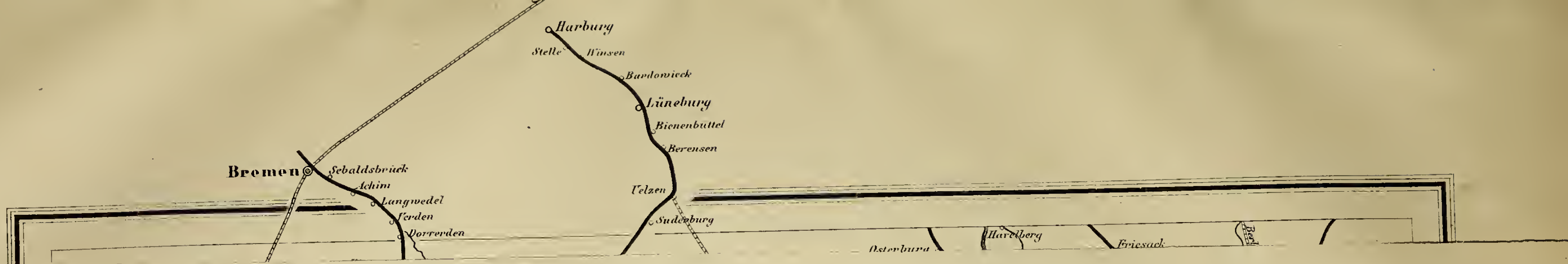
Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat März und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Einnahme für: Güter und Vieh	Einnahme für: in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. März 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen .	123227	650433	773660	+216169	1987423	+517679
Bayer. Staatsbahnen	361671	1404116	1765789	+460833	4571646	+986289

NB. In voriger Nummer sind die Einnahmen der „Bayer. Ostbahnen“ aus Versehen in die Rubrik der „Staatsbahnen“ gekommen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.



Harburg
Stelle
Winsen
Bardowieck
Lüneburg
Bienenbüttel
Berensen
Uelzen
Bremen
Sebaldsbrück
Achim
Langwedel
Verden
Dörverden
Osterburg
Friesack
Berl

mens soll erst nach völliger Befriedigung der Prioritäts-Gläubiger der Nordbahn und nach dem im § 7 stipulirten Eigenthums-Uebergange das Vermögen der Nordbahn haftbar werden.

Als Selbstschuldnerin tritt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft in die von der Nordbahn-Gesellschaft bisher contrahirten Prioritäts-Obligationen nicht ein. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Nordbahn-Gesellschaft behält diese ihren Gerichtsstand in Cassel, und soll in dieser Beziehung die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld der Gerichtsbarkeit in Cassel unterworfen sein. Im Uebrigen hat für die Folge die Hessische Nordbahn-Gesellschaft ihren Sitz und ihren Gerichtsstand im Domicile der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Nordbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, ihre $3^1/_2$procentigen Prioritäts-Obligationen II. Serie noch im Laufe dieses Jahres einzuziehen und zu cassiren.

Die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld wird hierdurch ermächtigt, die nach ihrem Ermessen zur Erweiterung der Bahnanlagen oder zur Vermehrung des Betriebs-Materials der Hessischen Nordbahn etwa nöthigen Capitalien durch Aufnahme fernerer, auf die Nordbahn radicirter Prioritäts-Anleihen mit Genehmigung der Kgl. Staats-Regierung und unbeschadet der Vorzugsrechte der früheren Prioritäts-Gläubiger und der im § 3 dieses Vertrages den Actionären der Nordbahn garantirten Rente zu beschaffen.

§ 6. Als Vergütung für die von der Nordbahn-Gesellschaft bewirkte theilweise Amortisation ihrer 4procentigen Prioritäts-Anleihe, sowie für die Tilgung ihrer $3^1/_2$procentigen Obligationen II. Serie verpflichtet sich die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Summe von 350 000 Thlr. — Dreihundertfünfzig Tausend Thaler — zu erstatten; jedoch sind beide Gesellschaften darüber einverstanden, dass die Zahlung dieses Betrages nicht an die Nordbahn-Gesellschaft, sondern an die Victoria-National-Invaliden-Stiftung, welcher derselbe hierdurch überwiesen wird, erfolgt — auch dass die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft berechtigt ist, das gedachte Capital so lange zu behalten und an die Victoria-National-Invaliden-Stiftung nur die Zinsen desselben mit 4 Proc. vom 1. Januar 1868 ab in halbjährigen Raten abzuführen, bis sie sich nach vorbergegangener sechsmonatlicher Kündigung dasselbe baar auszuzahlen entschliesst.

§ 7. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft soll berechtigt und verpflichtet sein, nach dem Ablauf des Jahres, worin die letzte Ausloosung oder Kündigung der ersten Emission von 2 Millionen Thalern Prioritäts-Obligationen der Nordbahn in Gemässheit des § 4 des betreffenden Privilegiums stattgefunden hat, sämmtliche in Gemässheit des § 4 dieses Vertrages nicht umgetauschte Actien der Nordbahn gegen Zahlung von 70 Thalern pro Actie nach einer sechs Monate vorhergehenden Kündigung einzulösen. Hierdurch wird die Nordbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebs-Material, den Reserve- und Erneuerungsfonds, überhaupt mit allen dem Unternehmen der Nordbahn anklebenden Rechten und Verpflichtungen ohne weiteres Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und die Auflösung der Nordbahn-Gesellschaft ohne Weiteres herbeigeführt, deren Liquidation die Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für deren Rechnung hierdurch übernimmt. Die Hessische Nordbahn-Gesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern, oder — abgesehen von der im § 6 des jüngsten Statut-Nachtrages der Nordbahn event. bereits beschlossenen Erweiterung — anszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen (mit Ausnahme der vorstehend am Schlusse des § 5 bezeichneten) zu erhöhen.

Die Nummern der in Gemässheit des § 4 nicht umgetauschten Nordbahn-Actien, welche in Folge der vorbemerkten Kündigung zur bestimmten Zahlungszeit nicht eingelöst werden möchten, werden zehn Jahre hintereinander Behufs Empfangnahme der Zahlung jährlich öffentlich aufgerufen. Diejenigen Actien, welche nicht innerhalb eines Jahres nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung präsentirt sind, werden durch diese Säumniss ohne Weiteres werthlos, welches alsdann unter Angabe der Nummern der werthlos gewordenen Actien öffentlich bekannt gemacht wird. Die Kosten dieser Bekanntmachungen werden aus dem auf die nicht eingelösten Actien fallenden Capitalbetrage entnommen, dessen Ueberschuss sodann der Pensions- und Unterstützungs-Casse der Bergisch-Märkischen Bahn zufällt.

Bei der Einlösung der Actien sind die beim Ablaufe jener, im Eingange dieses Paragraphen stipulirten sechsmonatlichen Kündigungsfrist noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine resp. Zins-Coupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von der Abfindung ad 70 Thlr. in Abzug gebracht wird.

§ 8. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Hessischen Nordbahn geht mit Auflösung der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel (cfr. § 1) in den Dienst der Kgl. Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft über, welche die mit jenem Personal zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat. — Die für die Beamten der Nordbahn, deren Wittwen und Kinder bestehende Pensions- und Unterstützungscasse, die Beamten-Sterbecasse, sowie die Arbeiter-Kranken- und Unterstützungscasse bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden der Bergisch-Märkischen Bahn zu Stande kommt. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Hessischen Nordbahn übernommenen Verbindlichkeiten ein.

§ 9. Die auf das Jahr 1867 fallende Dividende der Actionäre der Nordbahn wird von der seitherigen Vertretung der Gesellschaft oder aber — sofern die Verwaltung der Bahn schon früher an die Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld übergegangen sein möchte — von dieser letzteren berechnet und nach Anhörung des Gutachtens der Deputation der Nordbahn-Actionäre vom Kgl. Handels-Ministerium festgesetzt.

§ 10. Die Behufs dieses Vertrags-Abschlusses entstehenden gerichtlichen resp. notariellen und Stempel-Kosten übernimmt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft. Behufs Berechnung der Letzteren wird bemerkt, dass das für die Uebertragung des Eigenthums der Nordbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft stipulirte, im § 7 bezeichnete Entgeld zu $^7/_{13}$ für das Mobiliar- und zu $^6/_{13}$ für das Immobiliar-Vermögen der Nordbahn gewährt ist.

Cassel und Elberfeld, den 7/10. März 1868.

Der Nachtrag zu dem Statute der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft lautet:

§ 1. Auf die Hessische Nordbahn, deren Betrieb nach Maassgabe des zwischen der Nordbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages von letzterer übernommen wird, finden nach dieser Uebernahme die im § 5 des mittelst Allerh. Concession vom 5. August 1861 (Ges.-Sl. pro 1861 S. 760 seq.) für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn bestätigten Statut-Nachtrages enthaltenen Bestimmungen, sowie die in dem Vertrage über Bau und Betrieb der Ruhr-Sieg-Bahn vom 13./14. Februar 1856 wegen Vertheilung der Betriebskosten enthaltenen Festsetzungen, ingleichen die über die Beschaffung und Verzinsung der Betriebsmittel mit der Kgl. Staatsregierung getroffenen Vereinbarungen uneingeschränkte Anwendung.

§ 2. Bezüglich der im § 3 des am 1. October 1866 Allerh. genehmigten Statut-Nachtrags (Ges.-Slg. pro 1866 S. 619) vorgesehenen Fortführung der Ruhrthalbahn wird nunmehr unter Zustimmung der Kgl. Staats-Regierung definitiv bestimmt, dass die Bahn nicht direct nach Cassel, sondern nach Warburg geführt und nach näherer Festsetzung des Kgl. Handelsministeriums dort an die Westfälische Staatsbahn angeschlossen oder zum unmittelbaren Anschlusse an die Nordbahn weitergeführt werden soll.

Im Falle des Anschlusses an die Westfälische Bahn ist die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sofern, nicht eine anderweite Verständigung mit der Kgl. Staats-Eisenbahn-Verwaltung erfolgt, verpflichtet und berechtigt, den Betrieb auf der Strecke Warburg-Haueda unter den vom Staate mit der Hessischen Nordbahn vereinbarten, zur Zeit gültigen Bedingungen fortzuführen.

§ 3. Der § 1 dieses Statut-Nachtrages findet auch auf die in §§ 2 und 3 vorstehend bezeichneten Eisenbahnstrecken Anwendung.

§ 4. Die im § 5 des für die Ruhrthal-Bahn am 1. October 1866 genehmigten Statut-Nachtrages dem Unternehmer einer Bahn von Cöln nach Meschede und Cassel event. auferlegte Verpflichtung wird dahin erweitert, dass dieser Unternehmer ausser den dort bezeichneten Bahnstrecken auch die Nordbahn und deren etwa von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unternommenen Erweiterungen mit allen auf beiden ruhenden Verpflichtungen zu übernehmen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft alle von ihr für den Nordbahn-Erwerb vertragsmässig geleisteten Zahlungen, insbesondere den Nominal-Betrag der an die Nordbahn-Actionäre für deren Actien umgetauschten 5procentigen Prioritäts-Obligationen (cfr. § 4 des betr. Vertrags) zu ersetzen und die gesammten Anlagekosten der Erweiterungen zu erstatten hat.

Ein Privilegium vom 17. April 1868 ermächtigt schliesslich die Gesellschaft der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Emission von 8 Millionen Thalern Nordbahn-Prioritäts-Obligationen in Apoints von 500 und 100 Thlr., wie solche in § 4 des vorstehenden Vertrags vorgesehen war.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat März und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. März 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	123227	650433	773660	+216169	1987423	+517679
Bayer. Staatsbahnen	361671	1404116	1765789	+460833	4571646	+986289

NB. In voriger Nummer sind die Einnahmen der „Bayer. Ostbahnen“ aus Versehen in die Rubrik der „Staatsbahnen“ gekommen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

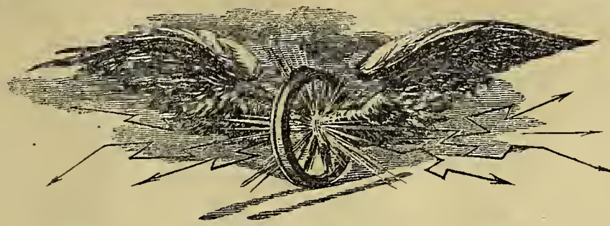


Die projectirten
Süd-Thüringischen
Eisenbahnen
und ihre Beziehungen zum
mitteldeutschen Eisenbahnnetz
zusammengest von
Plessner 1868.
Hamburg
Bremen
Hannover
Braunschweig
Magdeburg
BERLIN
Dresden
Leipzig
Cassel
Göttingen
Nordhausen
Erfurt
Weimar
Coburg
Bamberg
Würzburg
Frankfurt
Wiesbaden
Darmstadt
Mannheim
Heidelberg
Karlsruhe
Stuttgart
Ulm
Augsburg
München
Nürnberg
Regensburg
Strassburg
Coblenz
Berliner Lith. Inst.
10 Meilen.
Bahnen in Betrieb
Bahnen in Bau
zur Ausführung vorbereitete Projekte

N°. 20.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 15. Mai 1868. (Schluss der Nummer: 14. Mai Vormittags 11 Uhr.)

☞ **Wir ersuchen die geehrten Bahnverwaltungen, deren 1867er Geschäftsberichte bereits erschienen und uns noch nicht zugegangen sind, ergebenst um rechtbaldgefällige Zusendung derselben.** **Die Redaction.**

Zur Statistik der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Frühjahre 1868 in Bau befindlichen Eisenbahn-Linien.

(Fortsetzung aus No. 17).

29. Königlich Bayerische Staatseisenbahn-Bauten.

a) München-Braunau, genehmigt durch Gesetz vom 5. October 1863, 16,9 Meilen = 125,6 Kilom. lang, im Frühjahr 1868 in Angriff genommen, soll bis zum Juni 1870 vollendet sein.

Was die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass die Linie München-Braunau (-Neumarkt) die Route nach Wien um circa $6^1/_2$ Meilen abkürzt. — Die im Localverkehr vorkommenden Bodenproducte sind Holz, Getreide, Vieh.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: München, Haidhausen 1,3 M., Schwaben 2,8 M., Dorfen 3,5 M., Ampfing 2,7 M., Mühldorf 1,1 M., Neuötting 1,7 M., Marktl 1,8 M., Simbach 1,7 M., Braunau (auf Oesterr. Gebiete) 0,3 M.[1]

Die Bahn wird von München bis Haidhausen auf 1,3 Meilen als Doppelbahn, der übrige Theil als einfache Bahn ausgeführt. Das Terrain wird durchgehends für 2 Geleise erworben und ist in der Erwerbung begriffen.

Technische Schwierigkeiten: Brücke über die Isar bei München mit 3 Oeffnungen à 166'; Brücke über den Inn zwischen Simbach und Braunau mit 6 Oeffnungen à 190'; grössere Inn-Correction bei Marktl.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 8 800 000 Thlr., d. i. pro Meile 520 000 Thlr. veranschlagt.

b) München-Ingolstadt-Gunzenhausen mit einer Abzweigung von Treuchtlingen nach Pleinfeld, genehmigt durch Gesetz vom 5. October 1863, 24,1 Meilen = 178,75 Kilom. lang.

Mit dem Bau der Strecke München-Ingolstadt wurde im August 1864, mit den übrigen Strecken im Herbt 1866 begonnen. München-Ingolstadt ($11^1/_2$ Meilen) wurde am 14. Novbr. 1867 dem Betrieb bereits eröffnet; die übrigen Strecken sollen bis Herbst 1869 vollendet sein.

Die Linie München-Ingolstadt-Gunzenhausen mit einer Abzweigung von Treuchtlingen nach Pleinfeld ist für den durchgehenden Verkehr von Bedeutung; sie verkürzt die bisherigen Routen von München über Augsburg nach Würzburg um 1,50 und nach Nürnberg um 4,5 Meilen. Durch die Berührung der Festung Ingolstadt ist sie auch in strategischer Hinsicht von Wichtigkeit.

Die Berührung vieler gewerbtreibender Städte und Märkte lässt in Bezug auf den Localverkehr ein nicht ungünstiges Resultat erwarten. Als Bodenproducte sind zu erwähnen: Holz aus dem Feilnforst bei Ingolstadt etc., dann Dachplatten und Lithographiesteine in der ganzen Ausdehnung des Altmülthales, namentlich bei Solnhofen.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: München, Dachau 2,40 M., Pfaffenhofen 4,30 M., Ingolstadt 4,24 M., Eichstädt 3,58 M., Solnhofen 2,34 M., Pappenheim 0,70 M., Treuchtlingen 0,87 M., Gunzenhausen 3,19 M.; auf der Zweigbahn: Treuchtlingen, Weissenburg 1,18 M., Pleinfeld 1,30 M.[2]

Der Unterbau wird im Allgemeinen für ein Geleise hergestellt, das Terrain ist jedoch für 2 Geleise erworben. Die Acquisition des Terrains wurde im Herbst 1867 vollendet.

Technische Schwierigkeiten. Die Durchführung einer Maximalsteigung von 1:200 und eines Minimalradius der Bahn von 2000 Fuss Bayer. = 584 Meter hat trotz der grossen Bauschwierigkeiten überall Anwendung gefunden.

Grössere Bauobjecte sind:

1) Bahnbrücke über die Donau mit 3 Oeffnungen à 53^m und mehreren Fluthbrücken.

2) 7 Brücken über die Altmül mit je 4 bis 5 Oeffnungen von je 24 bis 30^m Lichtweite.

3) 2 Tunnel mit 634^m und 108^m Länge.

4) Sehr bedeutende Erdarbeiten bei Eichstädt.

Das Baucapital beträgt im Gauzen 10 857 000 Thaler, d. i. pro Meile 450 000 Thaler.

c) Schweinfurt-Kissingen, genehmigt durch Gesetz vom 28. April 1867, 3,4 Meilen = 25,26 Kilom. lang. Diese Bahn, auf welcher die Bauarbeiten noch nicht begonnen haben, soll bis Herbst 1870 vollendet werden.

Die Weiterführung der Bahn bis Meiningen ist beabsichtigt, der betreffende Staatsvertrag zwischen der Kgl. Bayerischen und der Herzogl. Sachsen-Meiningischen Regierung unterm 21. März d. J. abgeschlossen, nach welchem die Bayerische Regierung auch den Betrieb der Strecke von der Bayer. Grenze bis Meiningen unter Anschluss an

---

[1] Zwischenstationen mit Entfernungen ab München: Thalkirchen 1,483 Stdn., Feldkirchen 5,391 Std., Haltestelle Poing 7,009 Std., Hörlkofen 10,350 Std., Haltest. Walpertskirchen 11,271 Std., Schwindeck 17,121 Std., Haltest. Buch 31,057 Std

[2] Zwischenstationen mit ihren Entfernungen ab München: Geimersheim 1,535 Std., Adelschlag 5,003 Std., Dollnstein 9,067 Std., Haltest. Wettelsheim 15,239 Std., Berolzheim 16,302 Std., Dittenheim 18,233 Std.; auf der Zweigbahn mit Entfernungen ab Pleinfeld: Haltest. Grönhard 1,023 Std., Ellingen 3,574 Std.

die Werrabahn bei Untermassfeld übernimmt.[3] — Der Badeort Kissingen stellt einen lebhaften Local-Verkehr in Aussicht. Bodenproducte: Sandsteine bei Kronungen.

Hauptstationen und deren Entfernungen untereinander: Schweinfurt, Oerlenbach $2_{,1}$ M., Kissingen $1_{,3}$ M.[4]

Der Unterbau wird für 1 Geleise ausgeführt, die Terrainerwerbung erfolgt jedoch für 2 Geleise und sind die Vorbereitungsarbeiten für die Acquisition des Terrains im Gange.

Technisches: Maximalsteigung 1 : 50, Minimalradius = 1500′ = 438m. Grössere Bauobjecte sind der Einschnitt bei Oerlenbach bei 21m grösster Tiefe und der Damm bei Arnshausen mit 27m grösster Höhe.

Das Baucapital beträgt im Ganzen 2 217 000 Thaler, oder 652 000 Thaler pro Meile.

Den Bau der sämmtlichen vorstehend unter a—c sowie der nachstehend unter d—f genannten Bahnlinien leitet die Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten, Abtheilung für Bahnbau.[5]

Hinsichtlich der durch Landtagsbeschluss vom 25. April 1868 der II. Kammer und vom 2. Mai d. J. der I. Kammer genehmigten Bahnlinien erfahren wir aus guter Quelle (jedoch nicht von der Kgl. General-Direction der Bayer. Verkehrs-Anstalten, welcher wir die vorstehenden im Text enthaltenen Mittheilungen verdanken) Folgendes.

d) Miesbach-Schliersee. Für diese $1_{,0865}$ D. Meilen = $8_{,0401}$ Kilom. lange Linie sind durch Landtagsbeschluss nunmehr 590 000 fl. bewilligt. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt.

Die Erdarbeiten haben noch nicht begonnen. — Die Bahn soll nach Ueberbrückung der Schlierach am linksseitigen Ufer derselben bei Mühlstatt, Loheu und Agatharied vorüber geführt werden, zwischen Aigner und Kasten die Schlierach abermals überschreiten, um die Station Hausham, den Ladeplatz für die Kohlen des Miesbacher Bergbaues, zu erreichen. Von da ersteigt die Bahn auf günstigem Terrain die Höhe von Schliersee, woselbst sich eine für die Bahnhofaulage günstige Fläche darbietet. Die Linie Miesbach-Hausham soll bis zum Herbste 1868 noch vollendet werden.

Die Grunderwerbung ist noch nicht vollendet. Dieselbe wird in dem Schlierachthal aus Anlass der Bonität der zu erwerbenden Wiesen und einiger Auwesen, die beseitigt werden müssen, kostspielig werden. Der Grunderwerb ist deshalb dotirt mit 130 000 fl.

Im Localverkehr erschliesst die Bahn die Kohlengrube bei Hausham. Für den Sommer verspricht sie grosse Frequenz für die besonders gern besuchten Gegenden in und um Schliersee.

An technischen Schwierigkeiten kommen Steigungen mit 1 : 60 vor. — Um mit dieser Steigung nicht schon vom Bahnhofe in Miesbach weg anfahren zu müssen, muss dortselbst dessen nördliche Seite höher gelegt werden. Die Bahn, welche nur eine Zwischenstation (Hausham) erhält, bildet nur die eine Bausection Miesbach unter Leitung des Abtheilungs-Ingenieurs J. Rasp.

e) München-Kirchseeon-Rosenheim. Diese Linie wird zur Beseitigung eines allseitig anerkannten Missstandes auf der Eisenbahnroute von München nach Kufstein, speciell bis Rosenheim, auf welcher Strecke sich Curvenradien bis auf 200′ herabgemindert vorfinden, ausgeführt werden. — Das weitere Glonthalproject ist länger als dieses und würde grössere Kosten verursachen.

Die Länge beträgt $8_{,815}$ D. Meilen = $65_{,231}$ Kilom. Die Richtung der Bahn, deren Unterbau auf der Strecke Haidhausen-Rosenheim eingeleisig hergestellt wird, ist schon in No. 6 Seite 61 dies. Zeitung beschrieben.

Durch Landtagsbeschluss sind zum Bau 4 Mill. fl. bewilligt.

Die Detailprojectirung ist noch nicht beendigt und die Grunderwerbung hat noch nicht begonnen. Wahrscheinliche Eröffnung im Jahre 1870.

Für den durchgehenden Verkehr kürzt die Bahn den Weg um $2_{,50}$ Std. und kann später die Strecke von Rosenheim bis Grafing zur Fortsetzung der directen Verbindung der Brennerbahn — des Südens mit dem Norden — nach Landshut verwendet werden.

Im Localverkehr werden bedeutende Torflager in der Nähe von Rosenheim bei Carolinenfeld, bei Klostermünchen, Grafing, Ebersberg, ebenso die grossen Forste bei Ebersberg erschlossen.

Die Stationen sind ministeriell noch nicht festgestellt; von München aus hat die Bahn die Stationen Thalkirchen und Haidhausen mit der Braunauer Bahn gemeinsam und werden wahrscheinlich solche in Trudering, Haar, Zorneding, Kirchseeon für Ebersberg, Grafing, Assling, Ostermünchen und Gross-Carolinenfeld errichtet werden. — Die Bausectionen sind noch nicht errichtet.

f) Die Kohlenbahn vom Bahnhofe Unterpeissenberg zum Kohlenwerke ist ebenfalls durch obige Landtagsbeschlüsse genehmigt, $0_{,335}$ D. M. = $2_{,479}$ Kilom. lang, zu 200 000 fl. veranschlagt, und erschliesst das 3. Kohlenbergwerk Bayerns, dessen Producte sie concurrenzfähig macht. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt.

30. Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft.

a) Keresztbur-Barcs, concessionirt unterm 13. April 1867, $9_{,36}$ Meilen (à 24 000′) = $71_{,01}$ Kilom. lang.

Die Inangriffnahme der Arbeiten erfolgte im August 1867; der in Aussicht genommene Vollendungstermin ist der 1. Juli 1868.

Was die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so bringt die Linie Kottori-Barcs mittelst der von der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu bauenden Strecke: Barcs-Fünfkirchen und der schon bestehenden Fünfkirchen-Mohács-Linie in erster Reihe die Süddeutschen Staaten und dadurch den Nordwesten Europa's in kürzeste Schienenverbindung mit den unteren Donaugebieten. Der Ausgangspunct Mohács (Donauhafen) selbst schon Mittelpunct eines mit Wein (Szeczard), Bodenfrüchten aller Art, Hölzern, Horn-, Borstenvieh und Schafheerden reich gesegneten Gebietes, wird dem Productenhandel ein neuer bedeutender Stapelplatz werden.

Die im Localverkehr vorkommenden wichtigsten Podenproducte und Industriezweige, welche durch die Bahn aufgeschlossen werden, sind, und zwar: gegen Nordwest (nach Steiermark und Kärnthen) die Fünfkirchener Kohle, welche sich zum grossen Theile vorzüglich zum Vercoaksen eignet (nach Wien), Wolle, Vieh und Bodenerzeugnisse, auch Nutzhölzer (nach Triest) und Getreide; gegen Südost Colonialwaaren, Eisenwaaren, weiche Nutzhölzer (an denen Ungarn arm — aus Steiermark und Kärnthen), Manufactur- und Wollwaaren-Maschinen.

Die wichtigsten Stationen und deren Entfernungen (ab Keresztthur) sind: Kereszthur, Zákány $1_{,93}$ M., Góla $3_{,16}$ M., Berzencze $4_{,22}$ M., Vizvár $6_{,06}$ M., Babócsa $7_{,58}$ M., Barcs $9_{,36}$ M.

Die Herstellung des Unterbaues erfolgt für 1 Geleise und ist die Grundeinlösung vollzogen.

Das Baucapital ist veranschlagt

	Im Ganzen		pro Meile	
für den Unterbau	1 506 000	Thlr.,	160 900	Thlr.
„ Bahnabschluss etc.	45 000	„	4 900	„
„ den Oberbau	845 000	„	90 280	„
„ für mechanische Einrichtungen, Wasserstationen etc.	21 270	„	2 280	„
„ Telegraphen-Glocken-Signale .	20 240	„	2 170	„
„ den Hochbau incl. Mobilia . .	244 000	„	26 130	„
„ die Einfriedung der Stationen .	8 000	„	855	„

Technische Schwierigkeiten. Die beinahe 1½ Meilen lange Uferversicherung der Drau, an der Legrad'er Lehne, zwischen Kereszthur und Zákány, wo die Bahn in den Draustrom ein- oder an denselben anzubauen ist; sowie die Uferversicherung der Drau bei der Anlage des Bahnhofes Barcs auf eine Länge von ca. 3000 Fuss.

An der Spitze des gesammten Baudienstes der Südbahn steht der General-Director A. Tostain. — Bauleiter für den Unterbau ist Director W. Pressel, für den Oberbau, Mechanik, Telegraphen und Signale der Ober-Inspector R. Paulus, für den Hochbau Ober-Inspector W. Flattich. — Die Ueberwachung des Baues an Ort und Stelle ist dem Inspector W. Renschler, dem für die Section I Kanizsa (Keresztur-Berzencze) Sections-Ingenieur Sauer und für die Section II Barcs (Berzencze-Barcs) Sections-Ingenieur Knaffl beigegeben ist, anvertraut. Die Section Kanizsa zerfällt wieder in 4 und die Section Barcs in 3 Unterbauloose, mit je einem Bauführer. Die ersten 2 Loose (Kereszthur-Zákány) mit den Uferversicherungen an der Legrad'er Lehne werden in eigener Regie der Gesellschaft ausgeführt. Die Unterbauarbeiten der Strecke Zákány-Berzencze werden durch den Unternehmer J. Müller aus Pest, und jene der Strecke Berzencze-Barcs durch den Unternehmer Fröhlich aus Graz hergestellt.

b) Bruck-Leoben, concessionirt unterm 13. April 1867, $2_{,25}$ Meilen (à 24 000′) = $17_{,07}$ Kilom. lang.

Die Inangriffnahme der Arbeiten erfolgte im September 1867, der in Aussicht genommene Vollendungstermin ist der 1. August 1868.

Im durchgehenden Verkehre verbindet die Linie Bruck-Leoben die im Bau begriffene Kronprinz Rudolfs-Bahn mit dem Südbahn-Netze und stellt somit eine neue Verbindung des letzteren Netzes mit den Centralpuncten der Innerösterreichischen Montan-Industrie her.

In Betreff der Bedeutung des Localverkehrs dieser Bahnstrecke ist zu bemerken, dass Leoben in seiner unmittelbaren Umgebung sehr bedeutende Lignitflötze besitzt, deren Ausbeutung durch die directe Bahnverbindung eine bedeutende Steigerung erfahren wird, in Folge dessen, sowie wegen des wohlfeilen Bahntransportes auch ein Sinken der Preise der Leobener Kohle zu erwarten steht.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen (ab Bruck) sind: Bruck, Niklasdorf $1_{,46}$ M., Leoben $2_{,25}$ M.

Die Herstellung des Unterbaues erfolgt für ein Geleis und ist die Grundeinlösung vollzogen. Das Baucapital beträgt

[3] Siehe die officielle Mittheilung in No. 18, S. 219.

[4] Weiter sind folgende Zwischenstationen in Aussicht genommen: Wern oder Kronungen, Popenhausen und Arnshausen.

[5] Auf der Bahn unter a sind 6 Bausectionen etablirt: München, Betriebsingenieur C. von Schnorr; Schwaben, Abthl.-Ingenieur E. Hässler; Dorfen, Abth.-Ingenieur A. Rottmüller; Mühldorf, Abth.-Ingenieur M. Rossmann; Neuötting, Abthl.-Ingenieur C. Creitner; Simbach, Abth.-Ingenieur H. Fraas. — Auf der Bahn unter b (Ingolstadt-Gunzenhausen mit Zweigbahn) 5 Bausectionen: Ingolstadt, Abth.-Ingenieur C. Röhrer; Eichstädt, Abth.-Ing. F. Mayer; Dollnstein, Abth.-Ing. J. Joachimbauer; Treuchtlingen, Abth.-Ing. F. Volkert; Gunzenhausen, Abth.-Ing. L. Pfändler; Weissenburg, Abth.-Ing. G. A. Bauer. Auf der Bahn Schweinfurt-Kissingen bestehen 2 Bausectionen: Schweinfurt, Abth.-Ing. R. Lohbauer und Kissingen, Abth.-Ing. C. Wiss.

	im Ganzen	pro Meile
für den Unterbau	538 700 Thlr.,	239 400 Thlr
„ „ Bahnabschluss	14 600 „	6 500 „

Technische Schwierigkeiten. Die eiserne Bahnbrücke über die Mur bei Bruck mit 2 Oeffnungen à $107_{,56}$', 1 Oeffn. à $132_{,86}$'.

Die Ueberwachung des Baues an Ort und Stelle ist dem Sections-Ingenieur Max Mauch anvertraut.

Die ganze Strecke ist in 5 Bauloose abgetheilt. Der Unterbau im 1. Theile des 1. Looses ist dem Unternehmer Nikoletti in Bruck übertragen. Der übrige Theil des 1. Looses, das 4. und 5. Loos werden von der Bauunternehmung Jochem & Praschniker ausgeführt; das 2. Loos von der Unternehmung Linhardt & Schweizer; das 3. Loos von dem Unternehmer Frz. Vas. — Die Anfertigung der eisernen Brückenconstructionen besorgt die Maschinenfabrik J. Körösi in Graz.

In der Projectirung begriffen sind die Linien
c) Villach-Franzensfeste und
d) St. Peter-Fiume.

31. Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.[6]

Die im Bau begriffene Bahnlinie Czernowitz-Suczawa geht in gerader Verlängerung des Stationsplatzes Czernowitz durch den im Weichbilde der Stadt gelegenen sogenannten Judengraben, und ersteigt abwechselnd mit Steigungen 1 : 70 und 1 : 80 die noch im Territorium der Stadt gelegene Hochebene, zieht sich dann durch die Gemeinden Csahor, Molodia, Korowia und Woloka und übersetzt nächst Derelui die Kaiserstrasse, um dann abermals im Derelui-Thale ansteigend den Ort Kuczurmare zu erreichen. Von da geht die Bahn, mehrere grössere Bäche übersetzend, in grösseren Einschnitten und Aufdämmungen durch die gebirgige Gegend bei Kiczera und Hliboka, und führt dann herab in das Sereth-Thal, welchen Fluss sie mit einer grösseren Brücke in Czerepkoutz übersetzt. Von dort ansteigend erreicht sie die zwischen dem Sereth- und Suczawa-Thale gelegene Hochebene bei Baincze und gelangt im Orte Hadikfalva nächst der Stadt Radautz an die Ufer der Suczawa; hier zieht sich die Bahn nunmehr fortwährend zwischen diesem Flusse und der Kaiserstrasse bis Itzkany, in welchem Orte auch die Endstation der Bahn projectirt ist, da in der angrenzenden Stadt Suczawa die Local-Verhältnisse eine solche Anlage nicht zulassen.

Die Maximal-Steigung der Bahn ist 1 : 70 in der Richtung Czernowitz-Suczawa und 1 : 90 in der Richtung Suczawa-Czernowitz, der kleinste Krümmungshalbmesser der Curven 1000 Fuss; die Bahnlänge beträgt genau $11_{,820}$ Meilen und zählt 6 Stationsplätze und 1 Haltepunct, und zwar: Czernowitz (Station), Czernowitz (Haltepunct) $0_{,710}$ M., Kuczumare $2_{,490}$ M., Hliboka $4_{,445}$ M., Czerepkoutz-Sereth $5_{,320}$ M., Hadikfalva-Radautz $7_{,800}$ M., Slobodzia-Mileschoutz $9_{,420}$ M., und Itzkany-Suczawa $11_{,820}$ Meilen von Czernowitz.

Die grossen in dieser Bahn liegenden Dämme werden gewölbt und wo dies nicht möglich ist, in Eisenconstructionen in Ausführung gebracht.

Der Oberbau wird im Allgemeinen nach demselben Systeme wie bei der Betriebs-Strecke Lemberg-Czernowitz zur Ausführung kommen, nur bei den grösseren Steigungen und in den kleinen Curven wird eine Versteifung und Verstärkung desselben beabsichtigt, wie dies bei mehreren Gebirgsbahnen Oesterreichs vortheilhaft zur Ausführung kam.

Die Schienen werden zum grössten Theile von Witkowitz und Zöptau bezogen, die Schwellen aus den längs der Strecke gelegenen mächtigen Eichenwäldern beschafft, die ein vorzügliches Material liefern.

Die Hochbauten werden auf sämmtlichen Stationen definitiv und in dem Style der auf der Betriebsstrecke ausgeführten Bauten hergestellt. In der Station Suczawa wird das Aufnahmsgebäude in grösseren Dimensionen hergestellt, da diese Grenzstation alle für die Zollmanipulation erforderlichen Räumlichkeiten und die nothwendigen Localitäten zur Unterbringung der Zoll-, Post- und Polizei-Beamten enthalten muss, die Stationen Czerekoutz und Suczawa erhalten definitive Heizhäuser und entsprechende Reparatur-Werkstätten, in den Stationen Hliboka, Hadikfalva und Suczawa werden Wasserstationen mit Dampfpumpen errichtet und mit Krahnen mittelst Röhrenleitung behufs Speisung der Locomotiven in Verbindung gebracht. In allen Stationen werden Viehverlade-Rampen und Magazine ausgeführt, und werden alle Stationen mit einer Einfriedigung versehen werden. Ausser den Stationsplätzen erhält die Bahn 63 Wächterhäuser.

Der Bau der Strecke Czernowitz-Suczawa ist bereits an den meisten der schwierigen Puncte in Angriff genommen. Die Expropriationsverhandlungen sind so weit gediehen, dass man dieselben in wenigen Wochen zu beendigen hofft. — Ungeachtet des überaus strengen Winters sind unaufgehalten die Arbeiten fortgesetzt und wurden namentlich die Pilotirungsarbeiten für die grösseren Objecte und die Brücke über den Sereth während des Winters beendigt, auch wurde der Winter zweckmässig dazu benutzt, um die Zufuhr der nothwendigen Materialien, als: Steine, Ziegel, Schwellen, ferner den Transport der Maschinen, Schotterwagen und des übrigen Bauparkes zu bewerkstelligen. Gegenwärtig wird bereits an 17 Puncten gearbeitet und sind mehrere tausend Arbeiter beschäftigt, welche bei Eintritt der günstigen Witterung noch wesentlich vermehrt werden sollen. Die Direction hofft noch im Laufe dieses Jahres die Strecken Czerepkoutz bis Hliboka und Hadikfalva bis Suczawa soweit zu vollenden, um die Bahn zur Material- und Schotterverführung verwenden zu können, zu welchem Ende die Bauunternehmung bereits 3 Arbeitslocomotiven und eine genügende Anzahl von Schotterwagen in Bestellung gebracht hat.

Die grössten Schwierigkeiten bietet die Strecke Czernowitz-Hliboka, welche aber gleichwohl, wenn nicht besondere Elementarereignisse eintreten sollten, zur rechten Zeit beendigt werden wird.

Die Fundirungsarbeiten an der Sereth-Brücke haben bereits begonnen und dürfte noch im Herbste die Eisenconstruction aufgestellt werden. Die übrigen Brücken, Durchlässe und Unterfahrten werden noch heuer der Vollendung zugeführt werden.

Die Schienen, sowie sämmtliches Oberbau-Eisen-Material sind vertragsmässig gesichert und haben auch bereits Ablieferungen auf die Bauplätze stattgefunden, welche die Benutzung dieser Materialien zu provisorischen Geleisen gestatten.

Die Projecte für die Stationsbauten, welche die Gesellschaft in eigener Regie herzustellen beabsichtigt, sind beendet, und werden diese noch im heurigen Jahre nach Zulässigkeit der Witterung unter Dach gebracht werden.

Der concessionsmässige Vollendungstermin der Bahn ist auf den 15. Mai 1870 festgesetzt; nach dem mit dem Bauunternehmer Thomas Brassey abgeschlossenen Bauvertrage muss jedoch die Bahn bereits Ende künftigen Jahres dem Verkehre übergeben werden.

Zur Ueberwachung des Baues wurde von der Gesellschaft eine Bauleitung aufgestellt, welche, aus einem Inspector mit dem nöthigen technischen Hilfspersonale bestehend, derart organisirt ist, dass der Bau der ganzen Linie streckenweise mit der grössten Aufmerksamkeit überwacht wird und überdies noch die einzelnen Objecte der besonderen Aufsicht eines gesellschaftlichen Baubeamten anvertraut sind.

Auch ist bereits ein Theil des für die Strecke Czernowitz-Suczawa bestimmten Fahrparkes billig, nämlich zwei Locomotiven und 100 Waggons von guter Construction acquirirt, während gegenwärtig durch die regere Entwicklung von Eisenbahnbauten in Oesterreich im Allgemeinen die Preise für Eisen und Fahrbetriebsmittel bedeutend gestiegen sind, und ist durch Vermiethung dieses Fahrparkes an fremde Bahnanstalten, welche bei dem heurigen Güterandrange an Wagenmangel zu leiden hatten, bereits eine ansehnliche Einnahme der Czernowitz-Suczawa Linie zu verzeichnen.

Für den durchgehenden Verkehr wird die neue Bahn von grosser Bedeutung, sobald sie von Suczawa nach Jassy resp. bis zur Russischen Grenze weiter gebaut ist, wozu Aussicht vorhanden zu sein scheint, indem nach Mittheilung des General-Directors der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft in deren Generalversammlung am 27. April d. J. der Fürst von Rumänien der genannten Gesellschaft den Bau jener Strecke übertragen will und die Concessionsertheilung baldigst zu erwarten ist.

32. Die Böhmische Nordbahn

führt von Bakow nach Rumburg mit dem Anschlusse an Löbau und von Bodenbach nach Warnsdorf mit dem Anschlusse an Grossschönau, nach Concession vom 5. October 1865. Bahnlänge 18 Meilen = 75 Kilom.

Der Bau hat am 20. October 1866 begonnen. Die Strecke Bakow-Böhmisch Leipa (6 Meilen) ist am 14. November 1867 eröffnet, die weiteren Strecken sollen im November 1868 eröffnet werden.

Für den durchgehenden Verkehr bildet die Böhmische Nordbahn in Verbindung mit Löbau und Grossschönau, dann der projectirten Oesterreichischen Nordwestbahn über Kolin und Iglau nach Wien die kürzeste Eisenbahnlinie zwischen Wien und Dresden, Leipzig, Magdeburg, Bremen und Berlin, so z. B. nach Dresden, Leipzig u. s. w. um 15 Meilen näher, nach Berlin um 18 Meilen näher, als die bisherige Verbindung über Brünn.

Was den Localverkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass die Nordbahn die dichtbevölkertste und industriereichste Gegend der Oesterreichischen Monarchie durchzieht, daher ein sehr lebhafter Personenverkehr und durch die billige Zufuhr der Kohle aus den reichen Kohlenlagern des westlichen Böhmens die weitere Emporhebung der dortigen Leinen- und Baumwoll-Industrie, der Glashütten, Glasschleifereien und anderen Fabriken. Nebstbei besteht lebhafter Frachtenverkehr in Getreide, Holz, Kalk, Feldfrüchten, Obst, Glas, Zucker u. s. w.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Bakow sind: Böhmisch Leipa $5_{,86}$ M., Haida $7_{,46}$ M., Tannenberg $9_{,27}$ M., Kreibitz-Neudörfel $10_{,48}$ M., Schönlinde $11_{,12}$ M., Rumburg $11_{,91}$ M., Warnsdorf $11_{,97}$ M., Bensen $13_{,05}$ M., Tetschen $14_{,14}$ M.

Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt und ist das Terrain bereits acquirirt. Das Baucapital ist im Ganzen zu 14 000 000 fl., d. i. 720 000 fl. pro Meile veranschlagt.

Technische Schwierigkeiten. Die Bahn ist Gebirgsbahn mit starken Steigungen bis 1 : 60 und 1 : 55, bedeutende Felssprengungen und hohe Dämme. Ueber die Elbe bei Bodenbach grosse Brücke und Viaduct.

Director Georg Löw. Bauleitender Ober-Ingenieur Jacob Hasel. 6 Ingenieur-Sectionen. Bauunternehmer Lanna und Schebeck.

[6] Nach dem dem 1867er Geschäftsbericht der genannten Bahn beigefügten Baubericht.

33. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Dieselbe erhielt im Juni 1867 Concession zum Bau und Betrieb a) der Bahn von Berlin nach Lehrte zum Anschluss an die Hannoversche Staatsbahn, ca. 31¾ Meilen = 239,9 Kilom. lang. Der Bau der Bahn, welche zweigeleisig ausgebaut wird, hat am 1. Mai 1868 begonnen und soll im Herbst 1870 vollendet werden.

Die Bahn bildet die nächste Route zwischen Berlin und dem Rhein in Verbindung mit der Köln-Mindener und Hannoverschen Bahn und durchschneidet Ackerbau treibende Gegenden, welche keine anderen für die Industrie wichtigen Producte liefern.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen unter einander sind: Berlin, Spandau 1,50 M., Rathenow 8,00 M., Stendal 4,25 M., Gardelegen 4,25 M., Gifhorn 8,25 M., Lehrte 5,50 M.

Technische Schwierigkeiten verursachen die Bahnanlage in Berlin, sowie die Elbbrücke bei Haemerten.

b) einer Zweigbahn von Stendal nach Uelzen, ca. 13¾ Mln. = 103,6 Kilom. lang.

Auch auf der Zweigbahn, deren Unterbau für 2 Geleise hergestellt, aber zunächst nur eingeleisig ausgeführt wird, haben die Bauarbeiten am 1. Mai 1868 begonnen und sollen dieselben im Herbst 1870 vollendet werden.

Die Zweigbahn bildet eine neue Verbindung zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Magdeburg und Berlin anderseits im Anschluss an die Hannoversche Staatsbahn und die Venlo-Hamburger Bahn und durchschneidet ebenfalls Ackerbau treibende Gegenden, welche keine anderen für die Industrie wichtigen Producte liefern.

Die wichtigsten Stationen und deren Entferungen unter einander sind: Stendal, Bismark 3 M., Salzwedel 5 M., Uelzen 5¾ M.

Technische Schwierigkeiten bietet diese Linie nicht.

Der Grunderwerb hat auf beiden Linien begonnen, die specielle Veranschlagung derselben aber noch nicht erfolgt.

c) Bezüglich der Halle-Vienenburger Bahn ist den Mittheilungen in No. 8 S. 83 hinzuzufügen, dass der Grunderwerb auf der Strecke Aschersleben-Sandersleben jetzt in Angriff genommen ist und dass der Umbau des Bahnhofes zu Cöthen begonnen hat, durch welchen die Cöthen-Wegelebener Strecke in directe Geleisverbindung mit der Berlin-Anhaltischen Bahn gebracht wird. Der neue Bahnhof wird von beiden Verwaltungen gemeinschaftlich benutzt werden. Die Verbindungscurve von der Anhaltischen nach der Magdeburg-Halberstädter Bahn kreuzt mittelst Unterführung die dazwischen liegende Magdeburg-Leipziger Bahn.

Die Verwaltung der Eisenbahnen.

In einer Versammlung der Socity of Arts zu London wurde kürzlich vom Ingenieur R. F. Fairlie ein Vortrag über die Verwaltung der Eisenbahnen gehalten, worin manches Beachtungswerthe vorkommt. Nach Mr. Fairlie's Ansicht sind mindestens 20 Procent der existirenden Eisenbahnen nicht rentabel, können aber durch ein angemessenes System der Verwaltung und des Betriebes rentabel gemacht werden. In dieser Hinsicht liefert Irland Gelegenheit zur Entwickelung der Principien, wodurch solche Resultate erstrebt werden müssen. Eine Staatsgarantie von 3½ Procent, die dem Staat vielleicht 100 000 £ jährlich kosten würde, wäre z. B. genügend, um noch etwa 1000 Engl. Meilen Eisenbahnen in Irland in das Leben zu rufen, wodurch die entferntesten Puncte der Insel mit den besten Absatzmärkten der Landesproducte in directe Verbindung gebracht werden würden. Diese Zinsgarantie könnte überdies nicht lange Zeit hindurch dem Staat zur Last fallen, wenn die Verwaltung der Eisenbahnen nur rationell betrieben würde, was bisher durchaus nicht der Fall war. Jetzt hat nämlich Irland, mit weniger als 2000 Engl. Meilen Eisenbahnen, zwischen 30 und 40 Eisenbahn-Verwaltungsbehörden, die von einander ganz unabhängig sind. Eine Folge davon ist, dass die Tarife unnatürlich hoch sind und dass keine Einheit im Betriebe der verschiedenen Irischen Bahnen ist, zumal da eine möglichst grosse Centralisation der Verwaltung in dieser Hinsicht sich als sehr zweckmässig bewährt hat. Ferner ist Mr. Fairlie durchaus nicht mit dem Bau so kostbarer, palastähnlicher Bahnhofs-Gebäude, wie man solche jetzt bei vielen grossen Städten findet, einverstanden und behauptet, dass die Bahnen und Bahnhöfe so billig gebaut werden müssen, dass, während einerseits auf die Sicherheit des Betriebes und die Bequemlichkeit des reisenden Publicums genügende Rücksicht genommen wird, andererseits die Rentabilität der Bahn gesichert bleibt. Mr. Fairlie verurtheilte ferner das bei manchen Englischen Eisenbahnen gebräuchliche Verfahren, die Ausgaben für Erneuerung des Oberbaumaterials, Betriebsmaterials, der Brücken etc. als Vergrösserung des Actiencapitals zu behandeln, und empfahl, die Kosten der Ergänzungsbauten aus den Betriebs-Ueberschüssen zu bestreiten. Er verurtheilte ferner die Handlungsweise derjenigen Verwaltungen, die, um das nöthige Geld zu ihren Bauten aufzutreiben, ihre Actien erheblich unter Pari verkaufen und dadurch dem Credit ihrer Bahn schaden, anstatt das Geld in einfachen Anleihen aufzunehmen und diese Anleihen nach und nach, durch halbjährliche Abzahlungen aus den Betriebs-Ueberschüssen, zu amortisiren. Mr. Fairlie zeigte sodann, dass bei den meisten Bahnen recht wohl die Betriebs-Einnahmen zu erhöhen und die Betriebs-Ausgaben zu verringern seien. Da nämlich die Eisenbahn-Verwaltungen sich selten die Mühe gehen, die Kosten der einzelnen Züge zu berechnen, so stehen die Tarife sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr in keinem richtigen Verhältniss zu den betreffenden Ausgaben; theils sind sie zu hoch, theils zu niedrig, und eine genaue Buchführung über die Kosten der einzelnen Züge (freilich eine schwierige Aufgabe) und über die betreffenden Einnahmen wäre nach Mr. Fairlie's Ansicht das einzige Mittel, um die Tarife angemessen zu reguliren und zu beurtheilen, ob gewisse Züge überhaupt sich bezahlt machen. Z. B. beträgt die Brutto-Einnahme der London and North Western Bahn pro 1866 im Personenverkehr 5 Sh. pro Zugmeile und im Güterverkehr 6 Sh. 3¾ Pence pro Zugmeile, während nach Mr. Fairlie's Ansicht die Einnahme, um den Betriebskosten zu entsprechen, etwa in demselben Verhältniss wie die Geschwindigkeit der Züge stehen, also für Personenzüge höher sein müsste wie für Güterzüge. (Mr. Fairlie scheint dabei nicht bedacht zu haben, dass die Güterzüge in der Regel viel mehr Achsen enthalten wie die Personenzüge und dass der Güterverkehr weit mehr Stations- und Expeditionskosten verursacht wie der Personenverkehr, so dass es bei Vergleichung der Betriebs-Ausgaben, welche dem Personen- und dem Güterverkehr entsprechen, doch nicht allein auf die verschiedene Geschwindigkeit der Personen- und Güterzüge ankommt).

Nach Mr. Fairlie's Ansicht sollte die Brutto-Einnahme, welche einem Personenzug von 20 Engl. Meilen Geschwindigkeit pro Stunde entspricht, nicht geringer als 7½ Sh. pro Zugmeile, bei 30 Meilen nicht geringer als 10 Sh., bei 40 Mln. 14 Sh., bei 50 Mln. 20 Sh. und bei 60 Mln. 30 Sh. sein, während in Wirklichkeit die Verschiedenheit der Preise für gewöhnliche Personenzüge und für Schnellzüge verhältnissmässig gering ist. Alle Züge, die sich nicht bezahlt machen, wie die Schnellzüge auf vielen Bahnen, müssten also aufgegeben werden. Mr. Fairlie räth ferner an, so viel wie möglich von Tender-Maschinen (anstatt der Locomotiven mit besonderem Tender) Gebrauch zu machen, um das todte Gewicht des Zuges möglichst zu verringern und gleichzeitig das Gewicht des Wassers und des Brennmaterials zur Vermehrung der Adhäsion nutzbar zu machen. Mr. Fairlie empfahl bei dieser Gelegenheit die von ihm construirten Doppel-Locomotiven mit einem Kessel, welche auf einer Eisenbahn in Wales im Betrieb sind und wobei das Adhäsionsgewicht auf eine grosse Zahl von Treibrädern vertheilt ist, so dass auf jedes Rad nur eine mässige Belastung kommt.

Mr. Fairlie verglich schliesslich die Beförderung in einem gewöhnlichen Omnibus, der 20 Ctr. wiegt und 28 Passagiere trägt, wobei also die todte Last zur Nutzlast sich wie 1 : 2 verhält, mit der Beförderung auf der Eisenbahn, wo häufig, wie auf der Metropolitan Bahn in London, die Nutzlast zur todten Last des Zuges wie 1 : 30 sich verhält. (Nach dem Engineer.) H. T.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 12. Mai. Vom Eisenbahn-Actien-Markt habe ich heute eine etwas bessere Stimmung zu notificiren; das Eis scheint gebrochen und endlich der Moment gekommen zu sein, in welchem sich eine genügende Theilnahme entwickelt, um dem Cours-Rückgange eine Grenze zu ziehen. Es war in der That hohe Zeit, denn fast jeder Tag brachte auf diesem Gebiete eine mehr oder minder grosse Geschäftsstille und einen zwar nur langsam fortschreitenden, aber doch einen Coursdruck, welcher bereits einer abzehrenden Krankheit ähnlich zu werden drohte. Die Capitalisten schienen auf die Börse, diese aber auf die ersteren warten, beide Theile sich gegenseitig die Initiative zuschieben zu wollen. Ich hoffe, dass diese Situation der Vergangenheit angehört, aber noch fehlt diejenige durchgreifende Lebhaftigkeit, welche vor längerer Zeit den Berliner Eisenbahn-Actien-Markt characterisirte. Eine äussere Anregung für die bessere Haltung lag wohl in den April-Einnahmen, in denen sich unverkennbar ein erneuter Verkehrs-Aufschwung ausspricht. Ich sehe natürlich von solchen Linien ab, welche wie diejenige von Oderberg über Breslau und Posen nach Stettin von starken Getreide-Transporten unterstützt wurden. Auch die Berlin-Hamburger, Anhaltische und Breslau-Schweidnitz-Freiburger schlossen mit Mehr-Erträgen; die letztere, ungeachtet die Concurrenz der Schlesischen Gebirgsbahn in vollem Gange ist. Die Bergisch-Märkische hat nicht allein summarisch, d. h. ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit der Betriebsstrecke, sondern auch pro Meile ein Plus erzielt, an welchem der Personen- und Güter-Verkehr betheiligt war und welches aufs Neue bestätigt, dass sich das Unternehmen einer ausserordentlichen Verkehrs-Entwickelung erfreut. Die Mehr-Einnahme pro Meile berechnet sich mit 681 Thlr. oder 8½ Proc. Die Oberschlesische und Cosel-Oderberger Bahn laufen allen anderen den Rang ab; die erstere hat mit ihren Zweigen, der Breslau-

Posen-Glogauer und Stargard-Posener, 153335 Thlr. oder 26½ Proc., die Cosel-Oderberger 50983 Thlr. oder 120¼ Proc. Plus erzielt. Die letztere erfreute sich auch im inneren Güter-Verkehr einer sehr guten Einnahme, ohne dass über die Entstehung derselben Näheres bekannt ist. Die Aussichten und die Nähe der Ernte, so wie die Nachricht, dass die Getreide-Vorräthe in Ungarn sehr stark gelichtet sind, berechtigen zu der Voraussetzung einer baldigen Stockung der Getreide-Transporte; eine Eventualität, deren Eintritt für viele Bahnen sehr empfindlich werden kann.

Nach dieser Abschweifung kehre ich zur Börse zurück. Ich habe schon früher bemerkt, dass, je weiter das Jahr vorrückt, desto mehr in der Regel die speculative Theilnahme für leichte Actien zu schwinden beginnt. In diesem Jahre scheint dieser Moment früher als sonst einzutreten, vielleicht weil die Speculation zu früh die Liste der leichten Devisen erschöpft hat und keinerlei Motive vorliegen, um eine neue Bewegung improvisiren zu können. Die letzten Tage characterisirten sich also durch eine ziemlich scharf hervortretende Vernachlässigung der leichten Devisen. Die Hausse in Löbau-Zittauern hatte sich zu stürmisch entwickelt, um von Dauer zu sein, denn der an einem Tage um mehrere Procente gestiegene Cours rief ein so starkes Angebot hervor, dass der Rückgang nicht weniger rapide war, wohl unter Mitwirkung der Nachricht, die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtige von Görlitz nach Zittau zu bauen. Von den schweren Actien waren Köln-Mindener beliebt und lebhaft, man rechnet auf eine gute Dividende; Bergisch-Märkische und Oberschlesische fanden in den oben erwähnten April-Einnahmen eine Stütze.

Auf speculativem Gebiete haben die „Lombarden" die „Franzosen" geschlagen, d. h. die Oesterr. Südbahn-Actien haben die „Staatsbahn" in den Hintergrund gedrängt und mit wirklich colossalen Umsätzen die Theilnahme der Börse in Anspruch genommen. Südbahn-Actien spielten bis vor nicht langer Zeit die Rolle des Aschenbrödels, mit einem gewissen Raffiniment fand man immer neue Puncte, um das Unternehmen zu discreditiren. Ich erinnere mich, dass man eines Tages im vollen Ernst erzählte, dass Herr von Rothschild, welcher das Unternehmen polemisirt, habe Güter spazieren „fahren lassen", um grosse Einnahmen zu erzielen. Diese Taktik musste eines Tages zusammenbrechen, man hat endlich gestehen müssen, dass die Sachlage nicht allein nicht so schlecht ist, wie man glauben machen wollte, sondern auch viele recht gute Seiten hat. Unterstützt wurde die Bewegung dadurch, dass auf das bisherige Lieblings-Object der Speculation, die Staatsbahn-Actien, einige schwere Schatten fielen. Zunächst soll die Concession für die „Böhmische", jetzt „Oesterreichische Nordwestbahn" in die Hände eines Consortiums und nicht der Staatsbahn gelegt und dieselbe auf „Znaim-Wien" ausgedehnt werden; die letztgenannte Strecke beabsichtigt, wie es heisst, auch die Kaiser Ferdinands Nordbahn von Stockerau aus zu bauen. Das gäbe für die Böhmische Strecke der Staatsbahn eine gefährliche Concurrenz. Dann sieht man aber auch einem Rückgang der Einnahme der letzteren in Folge verminderter Getreide-Transporte entgegen. Genug, Südbahn-Actien traten in den Vordergrund, weil sich eine bessere Meinung für das Unternehmen entwickelte und weil Staatsbahn-Actien nicht mehr die Theilnahme der Speculation absorbirten.

Inländische Prioritäten waren zwar fest, aber still, Russische dagegen lebhaft und theilweise steigend. Das Capital nimmt letztere fortdauernd auf; auf die Consequenzen dieser Erscheinung habe ich schon neulich aufmerksam gemacht.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

*** Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft. Vom 3. Februar 1868.** Nachdem sich zur Herstellung einer Eisenbahn von Halla a/S. über Torgau nach Cottbus und von da nach Sorau und nach Guben eine Actiengesellschaft gebildet hat, ist derselben zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahn die landesherrliche Genehmigung unterm 3. Februar 1868 ertheilt, das am 15. Januar 1868 notariell vollzogene Statut bestätigt und zugleich bestimmt worden, dass die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen Vorschriften über die Expropriation und das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke auf das in Rede stehende Unternehmen Anwendung finden sollen.

Aus dem Statut theilen wir Nachstehendes mit, indem wir im Uebrigen auf das in No. 20 S. 266 und No. 22 S. 303 vor. Jahrg. abgedruckte Statut der Märkisch-Posener Eisenb.-Ges. verweisen, mit dem die nicht wiedergegebenen Bestimmungen im Wesentlichen übereinstimmen.

Unter der Benennung „Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft" wird eine Actien-Gesellschaft errichtet, welche den Bau und Betrieb einer bis zum 31. December 1870 zu vollendenden Eisenbahn von Halle über Torgau nach Cottbus und von hier nach Sorau und nach Guben zum Zweck hat.

Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn Halle a/S., bis dahin Berlin.

Das Gesellschaftscapital besteht

a) in einem Grundcapital von 13 000 000 Thlr. = 48 750 000 fr.;

b) in einem Reserve-Baucapital von 500 000 Thlr. = 1 875 000 fr., welche Summen zu einer Hälfte durch Stammactien und zur anderen durch Stamm-Prioritäts-Actien aufgebracht werden. Während der Bauzeit werden die Stammactien mit 4, die Stamm-Prioritäts-Actien mit 5 Procent per anno verzinst. Das Reservecapital darf nur in Anspruch genommen werden, sofern und soweit zum Grunderwerb, zur Herstellung der Bahnhöfe und zur Verzinsung des Baucapitals zusammen mehr als 3 000 000 Thlr erforderlich sein sollten.

Die Höhe des nach Ablauf des ersten Betriebsjahres zu bildenden Reservefonds ist auf 200 000 Thlr. festgesetzt, auch ist und zwar ebenfalls nach Ablauf des ersten Betriebsjahres ein Erneuerungsfonds zu bilden. (Von einem Amortisationsfonds ist im Statut keine Rede.)

Was das Verhältniss der Gesellschaft zur Postverwaltung anlangt, so ist neu folgende Bestimmung: „Ferner hat die Gesellschaft, soweit die Postverwaltung es verlangt, bei Errichtung der Stationsgebäude auf den Bahnhöfen in denselben geeignete Postlocale vorzusehen und diese der Postverwaltung gegen eine jährliche Miethsentschädigung zu überlassen, welche in Ermangelung der Vereinbarung vom Handelsministerium festgestellt wird."

Vom Actiencapital müssen innerhalb sechs Wochen nach erfolgter Allerh. Bestätigung des Statuts und Eintragung in das Handels-Register in Berlin: 20% auf die Stammactien und 10% auf die Stamm-Prioritäts-Actien, nach anderen drei Monaten: 20% auf die Stammactien, im Laufe des ersten Jahres wenigstens noch 10% auf die Stamm-Prioritäts-Actien eingezahlt werden.

Die Gesellschaft wird in allen ihren Vermögens- und Rechtsverhältnissen, über welche sie sich nicht ausdrücklich die unmittelbare Verfügung in Generalversammlungen vorbehalten hat, durch einen Verwaltungsrath und eine Direction sowohl der Staatsregierung und den Behörden, als auch Privaten und einzelnen Actionärs gegenüber repräsentirt.

Die Direction besteht aus wenigstens drei und höchstens fünf ordentlichen Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern, welche sämmtlich vom Verwaltungsrathe erwählt werden.

Die Direction hat ihren Sitz in Berlin resp. Halle und müssen mindestens drei Directionsmitglieder nebst ebenso vielen Stellvertretern an dem Directionssitze wohnen, wogegen die etwa mehr gewählten zwei Directionsmitglieder und deren Stellvertreter auch anderswo ihren Wohnsitz haben können.

Ueber Amtsdauer, Gehalte und sonstige Zuständigkeiten der ordentlichen Mitglieder der Direction bestimmen die mit ihnen durch den Verwaltungsrath zu schliessenden Verträge das Nähere.

Der jeweiligen Mitgliederzahl der Direction entsprechend werden drei, vier oder fünf Mitglieder des Verwaltungsrathes von diesem als stellvertretende Directoren erwählt und zwar auf die jedesmalige Dauer ihrer Wahlperiode. Die Stellvertreter sind sofort wieder wählbar. Dieselben können von dem Vorsitzenden der Direction oder seinem Stellvertreter in Fällen längerer Abwesenheit oder Krankheit eines resp. mehrerer ordentlichen Mitglieder der Direction zur Wahrnehmung von Directionsgeschäften einberufen werden.

Für diese ihre Thätigkeit, während welcher sie die Pflichten und Rechte der ordentlichen Mitglieder der Direction zu üben haben, erhalten sie Diäten und event. Reisekosten, deren Höhe der Verwaltungsrath bestimmt; hierbei dürfen die höchsten den ordentlichen Directoren verwilligten Sätze indess nicht überschritten werden.

Die Wahl der stellvertretenden Mitglieder der Direction muss jedesmal in der ersten Sitzung des Verwaltungsrathes stattfinden, welche der Neuwahl der Mitglieder des letzteren durch die Generalversammlung folgt.

Sofern und sobald ein Stellvertreter aufhört, Mitglied des Verwaltungsrathes zu sein, erlischt auch sein Recht und seine Pflicht, als stellvertrendender Director zu fungiren.

Die Direction ist beschlussfähig, wenn mindestens drei Mitglieder, einschliesslich des Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter anwesend sind.

Die Direction verwaltet sämmtliche Angelegenheiten der Gesellschaft, soweit sie nicht ausdrücklich durch gegenwärtiges Statut zur Competenz der Generalversammlung oder des Verwaltungsrathes gewiesen sind. Sie bringt ihre eigenen sowie die Beschlüsse des Verwaltungsrathes in Ausführung und ernennt und entlässt die Beamten der Gesellschaft. Sie verwaltet den Gesellschaftsfonds und die künftig eingehenden Bahn- und Transportgelder, sowie alle sonstigen Einnahmen der Gesellschaft, erwirkt die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes erforderlichen Grundstücke und sonstiges bewegliches und unbewegliches Eigenthum, bewirkt die vollständige Erbauung der Bahn nach dem genehmigten Bauplane, sowie demnächst ihre Unterhaltung, desgleichen die Aufführung, Anschaffung, Unterhaltung der erforderlichen Gebäude, Materialien, Transportmittel und Utensilien, organisirt und leitet den Transportbetrieb, schliesst alle im Interesse der Gesellschaft erforderlichen Verträge Namens derselben und repräsentirt allein die Gesellschaft in ihren Verhältnissen nach Aussen.

Sie hat hierbei alle diejenigen Rechte und Pflichten, welche das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 227—241) und das Einführungsgesetz dazu vom 24. Juni 1861 (Art. 12 § 6) dem Vorstande einer Actien-Gesellschaft beilegen.

Insbesondere ist die Direction legitimirt, die Gesellschaft in allen gerichtlichen Handlungen zu vertreten, Eintragungen jeder Art in die Hypothekenbücher und Löschungen in denselben zu bewilligen, Wiederveräusserungen vorzunehmen, Vergleiche zu schliessen und Streitigkeiten schiedsrichterlichen Entscheidungen zu unterwerfen.

Alle Erklärungen, Urkunden, Verträge und Verhandlungen, welche die Direction ausstellt resp. vollzieht, sind verbindlich für die Gesellschaft, sobald sie vom Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter und mindestens noch einem Mitgliede der Direction unterschrieben sind.

Zur Ausübung aller der Direction ertheilten Befugnisse bedarf dieselbe gegen dritte Personen und Behörden keiner weiteren Legitimation, als eines, auf Grund der von der Gerichtsperson oder dem Notar aufgenommenen Wahlverhandlung ausgefertigten, gerichtlichen oder notariellen Attestes über die Personen ihrer jedesmaligen Mitglieder.

Sämmtliche ordentliche Mitglieder der Direction müssen in Berlin resp. Halle ihr Domicil haben. Sie verwalten ihr Amt nach bester Einsicht und sind der Gesellschaft nach Maassgabe des Gesetzes (§ 132 Titel 6 Theil II. des Allgemeinen Landrechts) für ihre Handlungen verhaftet.

Der Verwaltungsrath ist ein Organ der Actionäre, durch welches diese möglichst genaue fortlaufende Kenntniss vom gesammten Betriebe der Angelegenheiten der Gesellschaft nehmen und in den Generalversammlungen die ihnen nöthig scheinenden Aufschlüsse erlangen können.

Der Verwaltungsrath kann deshalb auch von der Direction jederzeit Bericht über ihre Thätigkeit im Allgemeinen und über specielle Fragen insbesondere erfordern. Ihm sind von der Direction regelmässig die jährlichen Bilanzen zur Prüfung und Dechargirung vorzulegen. Zu diesem Behufe wählt der Verwaltungsrath aus seiner Mitte oder aus der Zahl der in Preussen wohnhaften Actionäre drei Revisoren, welche die vorgelegten Bilanzen speciell zu prüfen und über den Befund dem Verwaltungsrathe schriftlichen Bericht zu erstatten haben. Letzterer ist ermächtigt, auf diesen Bericht der Direction Decharge zu ertheilen, wenn sich gegen die Bilanz nichts zu erinnern gefunden, oder wenn die gemachten Erinnerungen erledigt sind. Entgegengetzten Falles hat der Verwaltungsrath der nächsten Generalversammlung, welcher das Resultat der Prüfung stets mitzutheilen ist, die Beschlussnahme über die Verfolgung oder die Bestätigung der unerledigten Erinnerungen resp. über die Ertheilung der Decharge anheimzustellen. Die in der ersten ordentlichen Generalversammlung nach Ablauf der Bauzeit zu wählenden Revisoren haben die Baurechnung, sowie die Bilanzen für die Bauzeit und für das erste Betriebsjahr zu prüfen; die in jedem folgenden Jahre zu wählenden Revisoren prüfen die Bilanz desjenigen Jahres, in welchem sie gewählt sind. Zur Berathung und Beschlussnahme des Verwaltungsraths gehören insbesondere: 1) die Bestimmung der Einzahlungen auf die Actien, Ausfertigung der Actien, Dividendenscheine, Coupons und Talons; 2) die Wahl sämmtlicher Mitglieder der Direction und die Feststellung der mit denselben abzuschliessenden Verträge, sowie der ihnen zu ertheilenden Instructionen; 3) die Anlage eines zweiten Bahngeleises, sowie alle demnächst noch zum Beschluss der Generalversammlung zu bringenden Gegenstände*; 4) die Feststellung des von der Direction vorzulegenden Einnahme- und Ausgabe-Etats; 5) die Feststellung der Inventur und Bilanz; 6) die Bestimmung über die Höhe der jährlichen Dividende; 7) die Normirung der Procentsätze, welche aus der Betriebscasse zum Erneuerungsfonds zu zahlen sind; 8) die Bewilligung von Gratificationen, Remunerationen oder Unterstützungen an die Mitglieder der Direction oder deren Angehörige.

Alle Erklärungen, Urkunden, Verträge und Verhandlungen, die der Verwaltungsrath Namens der Gesellschaft ausstellt, resp. vollzieht, sind verbindlich für die Gesellschaft, sobald sie von dem Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter und mindestens noch zweien Mitgliedern des Verwaltungsraths unterschrieben sind.

Mannheim-Carlsruher Eisenbahn. Das Badische Regierungsblatt vom 5. Mai enthält eine Bekanntmachung des Handelsministeriums, betreffend den Bau einer von der Staatsbahn über Schwetzingen nach Carlsruhe führenden Eisenbahn. Wir entnehmen derselben folgende Bestimmungen: Die Concession zum Bau wird der Stadtgemeinde Mannheim ertheilt, welche denselben so herzustellen hat, dass die Bahn nach Ablauf von 4 Jahren dem Verkehr übergeben werden kann. Die Bahn ist der Staatsbahnverwaltung zum Betriebe pachtweise zu überlassen. Die letztere bezahlt für die pachtweise Benutzung der Bahn auf die Dauer von 25 Jahren — von der Betriebsübernahme der ganzen Bahn an gerechnet — einen in halbjährlichen Raten fälligen Pachtzins von jährlich 145 000 fl. Die Unterhaltung der Bahn, sowie deren während der Pachtzeit nothwendige Erneuerung oder Verständigung übernimmt die Staatsbahn-Verwaltung auf ihre Kosten. Auch macht die Staatsbahn-Verwaltung an die Bahneigenthümerin keine Ansprüche auf Ersatz, Schadloshaltung oder Pachtzins-Nachlass, wenn während der Pachtzeit die Bahn im Kriege beschädigt oder der Betrieb im öffentlichen Interesse oder durch höhere Gewalt zeitweise beschränkt oder gänzlich eingestellt werden sollte. Sollte die ganze Bahn nicht auf einmal dem Betrieb übergeben werden können, so ist die Staatsbahn-Verwaltung auch für einen Theil der Bahn den Betrieb zu übernehmen bereit, wenn die Bahneigenthümerin für die Betriebs- und Unterhaltungskosten mindestens vollen Ersatz leistet. Nach Ablauf des fünften Betriebsjahrs, von der Inpachtnahme der ganzen Bahn an gerechnet, ist die Staatsbahnverwaltung verpflichtet, jährlich 5% des Anlagecapitals, aber auch berechtigt, das Anlagecapital ganz oder theilweise zu bezahlen, in welchem Falle der Pachtzins entsprechend gemindert wird. (Nat.-Ztg.)

* Hierher sollen gehören 1) Zur Ausdehnung des Unternehmens über den im § 1 angegebenen Zweck hinaus und auf die im § 2 des Statuts vorbehaltene anderweitige Benutzungsart; 2) zur Vermehrung des Grundcapitals der Gesellschaft und Contrahirung von Anlehen für dieselbe; 3) zur Fusion der Gesellschaft mit einer anderen und Feststellung der desfallsigen Bedingungen; 4) zur Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen und zur Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft oder an den Staat; 5) zu Abänderungen und Ergänzungen des Statuts auch in anderen, als den unter 1 und 2 genannten Fällen; 6) zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen; 7) zur Auflösung der Gesellschaft; 8) zum Verkauf der Bahn.

Oesterreichische Nordwestbahn. Die Berathung des Gesetzes in Betreff dieser Eisenbahn nahm die Sitzungen des Abgeordnetenhauses am 1. und 2. Mai d. J. in Anspruch. Der Antrag des volkswirthschaftlichen Ausschusses wurde im Wesentlichen nur hinsichtlich des Bautermines abgeändert und das Gesetz sodann in der 3. Lesung angenommen.

Art. I. „Bei Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Wien über Znaim, Iglau, Deutschbrod, Czaslau und Kolin nach Jungbunzlau mit Zweigbahnen von Znaim an die Franz Josefs-Bahn, von Deutschbrod nach Pardubitz und von einem geeigneten Puncte der Kolin-Jungbunzlauer Strecke nach Trautenau kann für diesen Gesammtcomplex von Eisenbahnen vom Staate die Garantie eines jährlichen 5procentigen Reinerträgnisses in Silber von dem wirklich aufgewendeten und gehörig nachzuweisenden Anlagecapital, welches jedoch im Durchschnitte den Nominalbetrag von 985 000 fl. Oesterr. Währ. per Meile nicht überschreiten darf, nebst der erforderlichen Tilgungsquote zugesichert werden. Die Garantie hat für jede der drei Sectionen: a) Wien-Znaim mit der Flügelbahn an die Franz Josefs-Bahn, b) Znaim-Iglau-Deutschbrod-Kolin mit der Flügelbahn nach Pardubitz, c) Kolin-Jungbunzlau mit der Flügelbahn nach Trautenau, mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf jeder einzelnen Strecke in Wirksamkeit zu treten.“

Die Steuerbefreiung wurde auf 9 Jahre festgesetzt; im Falle die Bahn ohne Staatsgarantie concedirt wird, kann dieselbe auf 20 Jahre ausgedehnt werden.

Die Baufrist, welche vom Ausschusse für das ganze Netz mit dem Beginne innerhalb sechs Monaten auf sechs Jahre beantragt war, wurde auf Antrag des Abg. Dr. Sturm nach Strecken abgetheilt, und zwar ist a) die Strecke Znaim-Iglau-Kolin mit der Abzweigung nach Pardubitz innerhalb 3 Monaten vom Tage der Concessions-Ertheilung zu beginnen und binnen 3 Jahren zu vollenden, b) Kolin-Jungbunzlau mit der Flügelbahn nach Trautenau innerhalb 6 Monaten zu beginnen und binnen 4 Jahren zu vollenden und Wien-Znaim mit der Flügelbahn zur Franz Josefs-Bahn innerhalb 1 Jahr zu beginnen und binnen 5 Jahren zu vollenden. — Wenn die über Jungbunzlau erzielte indirecte Verbindung mit der Böhmischen Nordbahn den Concessionären nicht genügen sollte, so sollen dieselben berechtigt sein, von einem Puncte der Kolin-Jungbunzlauer Linie eine Abzweigung nach Bakov zum Anschlusse an die Böhmische Nordbahn — jedoch ohne Anspruch irgend einer finanziellen Begünstigung herzustellen.

Die Personenfahrpreise sind für die I. Cl. mit 30 kr., II. 25 kr. III. 15 und IV. (Stehwagen) mit 9 kr. per Meile, die Normalfrachttarife für die I. Cl. mit 2 kr., II. $2^1/_4$ und III. mit 3 kr. per Centner und Meile festgesetzt. Die ermässigten Wagenladungssätze betragen: für Getreide und Salz in den ersten 10 Meilen $1_{,5}$ kr., in den zweiten 10 M. $1_{,4}$, in den dritten 10 M. $1_{,2}$ und für weitere Entfernungen $1_{,0}$ kr.; für Brenn- und Schnittholz in den gleichen Distanzen $1_{,2}$, $1_{,0}$, $0_{,9}$ und $0_{,7}$ kr., endlich für Mineralkohle, Coaks, gepressten Torf, Erze, Eisenflossen, Kalk- und Bausteine desgleichen $1_{,0}$, $0_{,8}$, $0_{,6}$ und $0_{,5}$ kr. per Centner und Meile. Für letztere Artikel hatte der Ausschuss in den ersten zwei Positionen $0_{,9}$ und $0_{,7}$ kr. beantragt.

Als Expeditionsgebühr werden 2 kr. per Centner eingehoben, worin die Auf- und Abladegebühr und allgemeine Assecuranz einbezogen ist. Für Strecken mit einer Steigung von 1 : 60 und darüber kann die Berechnung der Frachtgebühr mit $1^1/_2$facher Länge gestattet werden.

Oesterreich. (Eisenbahn-Tarifgesetz.) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Mai überreichte der Handelsminister v. Plener unter Beziehung auf den (in No. 18 S. 217 mitgetheilten) Beschluss des Hauses einen Gesetzentwurf, betreffend die Herabsetzung und Regelung der Eisenbahntarife. Derselbe ist dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zur Vorberathung zugewiesen worden.

Projecte.

* **Thüringische Eisenbahn.** Dem vom Verwaltungsrath und Direction für die am 16. d. M. zu Weissenfels stattfindende ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Thüringischen

Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlichten Erläuterungs-Bericht, betreff. die Ausführung einer Eisenbahn 1) von Gera über Weida, Neustadt a. O., Pösneck, Saalfeld nach Eichicht und 2) von Leipzig über Pegau nach Zeitz entnehmen wir Folgendes:

Bereits als die Generalversammlung der Actionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1855 die Ausführung der Strecke von Weissenfels nach Gera beschloss, war das Streben dahin gerichtet, die Bahn bis Hof weiter zu führen. Mannigfache ungünstige Verhältnisse liessen es unthunlich erscheinen, das Project in diesem ganzen Umfange zur Ausführung zu bringen, und während dasselbe hinsichtlich der Strecke Gera-Hof bis auf Weiteres auf sich beruhen blieb, lenkte sich die Aufmerksamkeit der betheiligten Gegenden auf die Weiterführung der Gera-Weissenfelser Zweigbahn nach einer anderen Richtung. Man glaubte nämlich durch Gewinnung eines Anschlusses in Sonneberg oder Stockheim nicht blos den beabsichtigten Anschluss an die Bayerischen Eisenbahnlinien besser zu erreichen, sondern war auch der Ansicht, dass auf einer von Gera über Weida, Neustadt, Pösneck und Saalfeld zu führenden Linie sich ein lebhafterer Localverkehr entwickeln werde, als dies zwischen Gera und Hof zu erwarten stehe.

Die Jahre lang fortgesetzten und durch die betheiligten Staatsregierungen unterstützten Bestrebungen, das Project zu verwirklichen, führten endlich im Frühjahre 1866 zu einer Vereinbarung zwischen diesen Regierungen, nach welcher unter Gewährung einer entsprechenden Staatssubvention die Zweigbahn Weissenfels-Gera gleichzeitig bis Hof und bis zum Fusse des Thüringer Waldes zur Ausführung gebracht werden sollte. Die alsbaldige gleichzeitige Ausführung auch dieser letzteren Linie bis zum Anschluss an die eine der bestehenden südlichen Bahnen musste späteren Verhandlungen vorbehalten werden.

Die kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 hinderten ein weiteres Vorgehen in der Sache und änderten die Sachlage insoweit, dass bei der Wiederaufnahme der Verhandlungen die Fürstl. Reussische Regierung sich nicht in der Lage befand, die entsprechende, auf ihren Antheil fallende erhebliche Subvention für die Strecke nach Hof in Aussicht stellen zu können. Die Verhandlungen erstreckten sich deshalb auf die Ausführung der Strecke Gera-Saalfeld-Eichicht, und führten unter dem 18. März 1867 zum Abschlusse eines Staatsvertrags zwischen den betheiligten Regierungen. Unterm 4. December v. J. ist sodann zwischen Bevollmächtigten der betheiligten Staatsregierungen und der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen worden, durch welchen die letztere sich verpflichtet, eine $10_{,7}$ Meilen lange Eisenbahn von Gera über Weida, Triptis, Neustadt a/O., Pösneck, Saalfeld bis zu dem an der Ausmündung des Loquitzgrundes am Fusse des Thüringer Waldes gelegenen Orte Eichicht auszuführen und auf derselben den Betrieb zu übernehmen. Das Anlagecapital wird auf 6 Millionen Thaler angenommen und ist von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Ausgabe von Stamm-Actien Litt. C zu beschaffen, welche mit $4^1/_2$% verzinst werden und innerhalb gewisser Grenzen an einer Super-Dividende Theil nehmen. Der niedrigste Emissionscours dieser Actien ist auf 90% angenommen, der desfallsige Ausfall bei dem Anschlage berücksichtigt, und die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft nicht verpflichtet den Bau auszuführen, wenn es nicht möglich sein sollte, die Actien zu dem vorerwähnten Course zu begeben. Die Verzinsung von $4^1/_2$% wird in der Weise garantirt, dass, falls der Reinertrag des neuen Unternehmens zur Deckung jener Zinsen nicht ausreichen sollte, zunächst die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft mit $^1/_4$% aufzukommen hat, sodann die contrahirenden Staaten mit $3^1/_2$% folgen, und die letzten $^3/_4$% wieder von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu tragen sind.

Bezüglich der Bahn von Leipzig über Pegau nach Zeitz wird darauf hingewiesen, dass die unter 1 erwähnte Eisenbahnstrecke nur einen Theil einer neuen grossen Linie nach dem Main bildet, welche, von Leipzig ausgehend, ihren Anschluss in Sonneberg finden soll. Die naturgemässe Voraussetzung, dass jene grosse Linie die Stadt Leipzig zum Ausgangspunct nehmen soll, erheischt nothwendigerweise die Abkürzung der jetzt zwischen Leipzig und Gera bestehenden Eisenbahnverbindung, und diese Abkürzung geschieht am zweckmässigsten durch die Linie Leipzig-Pegau-Zeitz. Nach dem entworfenen Projecte wird die Bahn von dem Thüringer Bahnhofe zu Leipzig ausgehen, unter Mitbenutzung der Thüringer Bahn bis Barneck im Elsterthale aufwärts über Pegau nach Zeitz geführt werden und in den dortigen Bahnhof einmünden. Die ganze Länge der Bahn beträgt $5_{,93}$ Meilen und abzüglich der Strecke Leipzig-Barneck $4_{,96}$ Meilen. Die Linie selbst wird vorläufig eingeleisig hergestellt, der Grund und Boden jedoch für 2 Geleise erworben. Die Gesammtkosten für die Strecke Leipzig-Zeitz einschliesslich der Kosten für die Herstellung des durch diesen Bau nöthig werdenden zweiten Geleises auf der Strecke Zeitz-Gera, jedoch mit Ausschluss eines durch die Beschaffung der Geldmittel etwa erwachsenden Coursverlustes stellen sich auf rund 2 380 000 Thlr. Hierzu kommen noch für Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Markranstedt-Corbetha mit rund 140 000 Thlr., so dass sich das Gesammtbedürfniss auf 2 520 000 Thlr. beläuft.

Die Gesellschafts-Vorstände richten an die Generalversammlung den Antrag: „Dieselbe wolle unter Genehmigung des unter dem 4. December v. J. zwischen den betheiligten Staatsregierungen und der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft abeschlossenen Vertrags beschliessen, dass die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Gera durch den Neustädter Kreis nach Eichicht und den Bau einer Eisenbahn von Leipzig über Pegau nach Zeitz unter gleichzeitiger Herstellung des zweiten Geleises von Zeitz nach Gera übernimmt und wolle die Direction ermächtigen, im Einverständnisse mit dem Verwaltungsrathe die erforderlichen Nachträge zum Gesellschaftsstatute mit den betheiligten Staatsregierungen zu vereinbaren, sowie die nöthigen Geldmittel zu beschaffen."

Bau.

Kronprinz Rudolfsbahn. In einer Kundmachung der Anglo-Oesterr. Bank liegt nunmehr das Ergebniss der am 4. d. M. stattgefundenen Subcription auf die neue Serie von Actien der Kronprinz-Rudolfsbahn vor. Auf die zur Emission gelangten 50 000 Actien wurden durch Anmeldung des Bezugrechtes der Actien erster Emission 19 605 Stücke, durch directe Zeichnung 367 919 Stücke subscribirt. Es blieben demnach zur Vertheilung auf 367 919 direct gezeichnete Stücke 30 395 Actien und erhalten die Subscribenten: für directe Zeichnung von 1 bis incl. 7 Actien $^1/_2$ Actie, von 8 bis incl. 14 Actien 1 Actie, von 15 bis incl. 21 Actien $1^1/_4$ Actie und sofort für je weitere 7 oder darunter $^1/_2$ Actie. Die erste Einzahlung von 40 fl. per Stück hat vom 15. bis 18. Mai d. J. gegen die Rücknahme der erlegten Caution bei der Anglo-Oesterreichischen Bank zu geschehen.

Eisenbahn-Betrieb.

Fünfkirchen-Bárcs. (Betriebs-Eröffnung.) Nachdem die am 2. Mai d. J. vorgenommene commissionelle Untersuchung dieser Bahn zur vollsten Zufriedenheit ausgefallen war, hat am 4. d. M. die feierliche Eröffnung derselben im Beisein des Communications-Ministers Grafen Mikó, einer Anzahl von Deputirten, des Präses des Verwaltungsrathes der Gesellschaft v. Majláth, des Directors der ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft v. Cassian, und mehrerer Delegirten des Communications- und des Finanz-Ministeriums stattgefunden. Am 6. Mai wurde die Bahn für den Verkehr eröffnet. Die Eröffnung der Südbahnstrecke Bárcs-Mura-Keresztur soll am 1. Juli d. J. erfolgen.

* **Buschtěhrader Eisenbahn.** Die Eröffnung der Verbindungsbahn vom Bahnhofe nächst dem Sandthore nach Bubna hat nach officieller Bekanntmachung am 27. April d. J. stattgefunden. Nach dem Fahrplan verkehren täglich in jeder Richtung 2 Züge (Abgang 8. 17 früh vom Prager Staatsbahnhof, 8. 14 Abs. von Bubna), welche in 14 Minuten bis Bubna und in weiteren 13 Minuten zum Sandthor-Bahnhof gelangen.

Mit genanntem Tage ward die Station Bubna auch für den Güterverkehr eröffnet.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. In der am 30. April d. J. abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre stellte Director Dr. Gross im Namen des Verwaltungsrathes den Antrag, wegen Consolidirung der aus dem Titel der Zinsengarantie herrührenden schwebenden Schuld im Betrage von 5 052 397 fl. 71 kr. mit der Staatsverwaltung in Verhandlung zu treten, wodurch die Betriebs-Ueberschüsse anstatt gänzlich zur Rückzahlung der Staatsvorschüsse, zur Aufbesserung des Erträgnisses der Actien verwendet werden könnten. Die Versammlung wolle daher den Verwaltungsrath ermächtigen und beauftragen, mit der Staatsverwaltung diesfalls ein Uebereinkommen zu treffen, welches jedoch zur Genehmigung einer späteren General-Versammlung vorzulegen ist.

Dieser Antrag wurde angenommen und eine Anfrage, ob Aussicht vorhanden sei, dass die Regierung ein solches Uebereinkommen treffen werde, von dem Vorsitzenden F. A. Rogge dahin beantwortet, dass der Finanzminister ihm wohl keine bestimmte Zusicherung, jedoch seine Geneigtheit zu erkennen gegeben, mit allen subventionirten Bahnen diesfalls in Verhandlung zu treten. Ueber den Stand der Concessions-Verhandlungen der Bahn Znaim-Iglau-Pardubitz theilt Director Gross noch mit, dass sich der Verwaltungsrath mit dem Consortium Salm-Haber-Taxis vereinigt habe, und auf eine günstige Entscheidung hoffe. Bei dem Umstande, dass die Angelegenheit am Vorabend der parlamentarischen Behandlung stehe, könne er nicht mehr mittheilen. Der Verwaltungsrath hofft durch die Erwerbung dieser Concession die glückliche Entwickelung des Unternehmens zu fördern.

* **Galiz. Carl Ludwig-Bahn.** Bei der zu Wien am 4. Mai 1868 stattgefundenen 12. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn wurde die Superdividende für das Jahr 1867 mit 9 fl. Ö. W. pro Actie resp. Genussschein festgesetzt, welche im Monat Juli d. J. zugleich mit den halbjährigen 5% Zinsen der Actien ausbezahlt werden wird.

Die vom Verwaltungsrathe im Sinne des § 40 der Statuten für das ausgetretene Mitglied Grafen Starzénski getroffene Ersatzwahl des Grafen Casimir Dzieduszycki wurde bestätigt. Zu Mitgliedern des Verwaltungsraths wurden wiedergewählt die Austretenden: Graf Wladimir Borkowski, Carl Klein und Graf Casimir Krasicki.

Theiss-Eisenbahn. In der am 30. April d. J. abgehaltenen General-Versammlung constatirte der Vorsitzende Graf Andrassy mit Befriedigung, dass die Betriebseinuahmen im Jahre 1867 einen Ueberschuss von 2 753 583 fl. ergeben, was einer $6_{,44}$procentigen Verzinsung des Actien-Capitals entspricht. Das Unternehmen werde in Zukunft noch mehr Aufschwung nehmen, wenn durch den Anschluss an die Arad-Carlsburger und andere Bahnlinien der Verkehr ein erhöhter werden wird. Der Vorsitzende referirte sodann über zwei Angelegenheiten, mit welchen sich der Verwaltungsrath in jüngster Zeit beschäftigte: Den Ausbau der Bahnstrecke Pest-Miskolcz und die Verlegung der Direction nach Pest. Um den Ausbau der genannten Bahnlinie habe sich der Verwaltungsrath schon früher beworben, er glaubte, ein Vorrecht hierauf aus der Concession ableiten zu können. Seine Bemühungen waren aber erfolglos, obwohl er den Vorschlag machte, den Bau für die Regierung zu übernehmen, wenn der Gesellschaft der Betrieb überlassen werde.

Betreffend die Verlegung der Direction nach Pest werde solche nach Abwickelung der geschäftlichen und finanziellen Angelegenheiten auf dem Wiener Platz erfolgen. Bei der in Pest herrschenden Wohnungsnoth habe sich der Verwaltungsrath zur Aufführung eines eigenen Directionsgebäudes veranlasst gefunden. Für die Dislocirung der Betriebs-Direction sei inzwischen Sorge getragen.

Der Director der Creditanstalt, v. Hornbostel, legte sodann dar, dass, wie die guten Erfolge der Bahn diese von der Staatsgarantie emancipirt haben, man nunmehr auch dahin streben solle, sich von der aus dem Titel der Staatsgarantie herrührenden schwebenden Schuld an die Regierung zu befreien, indem dieselbe aus dem nach Verzinsung des Actiencapitales restireuden Betriebs-Ueberschusse fundirt werden solle, wodurch die Titel verkehrsfähig würden. Auch wäre es wünschenswerth, die mit 70 Proc. eingezahlten Actien in voll eingezahlte zu verwandeln und die äussere Form der Papiere überhaupt zu ändern, dieselben mit Coupons und Talons zu versehen, damit dieselben verkäuflich und belehnbar werden. Director Hornbostel stellte nun folgenden Antrag, welcher einstimmig angenommen wurde:

I. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt und beauftragt, durch einzuleitende Verhandlungen mit der hohen Regierung anzustreben:

1) Die Fundirung der durch die aus dem Titel der Staatsgarantie erhaltenen Vorschüsse herrührenden flottanten Schuld der Gesellschaft an die hohe Staatsverwaltung im Betrage per 4 566 978 fl. 31 kr. und deren sogleiche Rückzahlung durch Titel der Gesellschaft gegen dem, dass a) die Staatsgarantie und den zur Verzinsung und Amortisation dieser der hohen Staatsverwaltung in Zahlung zu gebenden Schuldtitel erforderlichen Betrag erhöht werde, und dass b) im Falle, wenn künftig aus dem Titel der Garantie Staatsvorschüsse noch erforderlich sein sollten, zu deren Rückzahlung nur die Hälfte des die gewährleistete Annuität übersteigenden Ueberschusses zu verwenden und die andere Hälfte aber den Actionären als Superdividende zuzukommen habe.

2) Die Umwandlung der bisher auf Conventionsmünze lautenden, theilweise voll, grösstentheils aber mit 70 Procent eingezahlten Actien, bezw. Interimsscheine in volleingezahlte, auf 200 fl. Oesterr. Währ. lautende und mit Coupons und Talons zu versehende Actien in Erwägung zu ziehen und die dem Interesse der Actionäre zusagenden Modalitäten zu beantragen.

II. Der Verwaltungsrath wird ersucht, baldigst, jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres, eine ausserordentliche General-Versammlung einzuberufen, bei welcher über die gestellten Anträge Bericht zu erstatten und zu beschliessen sein wird.

tz. — **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Betriebs-Resultate der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn pro 1867 haben in der am 29. April 1868 stattgefundenen Generalversammlung der Actionäre durch Festsetzung einer Dividende von $13^{7}/_{12}$ Procent einen befriedigenden Abschluss gefunden.

Im Allgemeinen sind die Verhältnisse dieser, $47_{,4}$ Meilen langen Eisenbahn folgende:

Obgleich dieselbe zu den rentabelsten Bahnen Deutschlands zählt, bewegt sich sowohl der Personen- als Güterverkehr nur in Höhe des mittleren Durchschnittssatzes der Deutschen Bahnen von 185 000 Personen- und 5 000 000 Centnermeilen pro Meile. Oft haben die Betriebs-Ergebnisse diesen Durchschnittssatz auch nicht erreicht. Bei mässigen Tarifsätzen übersteigen die Einnahmen den für die Deutschen Bahnen sich ergebenden Durchschnittssatz, während die Ausgaben weit unter demselben stehen, so dass sich immer ein erheblicher Ueberschuss herausstellt, von dem die Hälfte des Anlagecapitals feste Zinsen zu beanspruchen hat. Jedoch sind es nicht die geringen Betriebs-Ausgaben allein, aus denen die hohe Rentabilität der Actien entspringt, sondern auch das geringe für die Bahnanlage verwendete Capital. Es ist ja selbstverständlich, dass, je geringer das Anlagecapital, desto höher der aus dem Unternehmen auf die Antheilscheine desselben (die Actien) zu vertheilende Gewinn und umgekehrt, je grösser das Anlagecapital, desto kleiner die Rente.

Das Anlagecapital ist nun zwar durch Emission von 1 500 000 Thlr. auf 17 000 000 Thlr. gestiegen, von welchem ult. 1867 873 900 Thlr. Prioritäts-Obligationen amortisirt sind, es beträgt aber dennoch das pro Meile Bahnlänge verwendete Anlagecapital nur 345950 Thlr. Dabei ist die Bahn zu 40 Proc. ihrer Länge doppelgeleisig und mit ausreichenden Betriebsmitteln, nämlich: 73 Locomotiven mit Tendern, 151 Personenwagen mit 6424 Plätzen, 21 Gepäck- und 1304 Lastwagen von 225 860 Ctr. Tragfähigkeit versehen, so dass umfangreiche Neubeschaffungen nicht erforderlich scheinen. Ausserdem stehen für aussergewöhnliche Fälle ein Reservefonds mit 50 000 Thlrn. und ein Erneuerungsfonds mit 487 822 Thlrn. zur Disposition. Für Reparatur- und Erweiterungsbauten ist ein Fonds begründet, welchem alljährlich 40 000 Thlr. überwiesen werden sollen und der nach erfolgter Genehmigung des Regulativs einen Bestand von 63921 Thlrn. pro 1867 haben wird.

Ausser der Berlin-Görlitzer Bahn beeinträchtigt keine die Verkehrs-Richtung der Anhaltischen Bahn, die Concurrenz der genannten nach dem Südosten Deutschlands hin ist aber gegenwärtig noch nicht entwickelt, auch ist es noch zweifelhaft, ob dieselbe Bedingungen erfüllen kann, welche den gewohnten Weg der Güter abzuleiten vermögen.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn dient in ziemlich gleichen Verhältnissen dem Reise- und Handelsverkehre. Der Güterverkehr ist zu $^{2}/_{3}$ local und zu $^{1}/_{3}$ direct. Einzelgüter sind überwiegend.

Die Tarifsätze wurden im Jahre 1867 sowohl im Personen- als im Güterverkehre herabgesetzt.

Im Speciellen haben sich die Betriebs-Ergebnisse im Jahre 1867 wie folgt gestaltet:

Befördert wurden 1 096 140 Personen, wovon 15 312 in der I., 247 088 in der II., 778 296 in der III. Classe und 55 414 Militärs. Dies Resultat ist günstiger wie im Vorjahre, denn wenn auch 161 546 Personen = $12_{,8}$% der Gesammtzahl nach weniger befördert wurden, so muss man doch berücksichtigen, dass dieser Ausfall sich lediglich auf Militärs bezieht, wogegen die Anzahl der Civil-Personen um 131 858 = $14_{,5}$% gegen die des Jahres 1866 gestiegen ist. Durchschnittlich durchfuhr jede Person $8_{,304}$ Meilen, es berechnet sich deshalb die specifische Personenfrequenz zu 183 880 Personenmeilen. Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile betrug $3_{,636}$ Silbergroschen.

Im Güterverkehre kamen zur Beförderung 237 740 Ctr. Eilgüter, 2 374 647 Ctr. Güter der Normalclasse, 15 298 586 Ctr. der ermässigten Classen, 3500 Ctr. Equipagen, 55 656 Ctr. Pferde und 321 226 Ctr. sonstige Thiere, zusammen **18 291 355** Ctr., also 2 680 576 Ctr. = $17_{,2}$% mehr wie im Jahre 1866. Dabei hat jeder Centner durchschnittlich $13_{,092}$ Meilen durchfahren, so dass die specifische Frequenz 4 837 671 Centnermeilen pro Meile beträgt. Pro Centner und Meile sind $3_{,388}$ Pfennige eingekommen.

Einnahmen. Dieser erfreulichen Zunahme des Verkehrs gegenüber sind — der Tarif-Herabsetzungen ungeachtet — die Einnahmen auch gestiegen, sie betrugen: aus dem Personenverkehre 1 141 284 Thlr. (15 171 Thlr = $1_{,35}$% mehr als 1866), aus dem Güterverkehre 2 263 783 Thlr. (181 102 Thlr. = $8_{,7}$% mehr als 1866), aus sonstigen Quellen 81 245 Thlr., welchen noch 6210 Thlr. Uebertrag aus dem Vorjahre hinzutreten, so dass die Gesammt-Einnahme **3 492 522** Thlr. beträgt. Gegen das Vorjahr sind 217 145 Thlr. = $6_{,63}$% mehr eingenommen. Pro Meile Bahnlänge ergiebt sich eine Einnahme von 71 073 Thlr. und dem verwendeten Anlagecapitale gegenüber $20_{,54}$%.

Die Ausgaben sind in Folge der gestiegenen Frequenz und der Einlegung von 4 Zügen, von denen 2 während der Nacht zur Beförderung kamen, grösser wie die vorjährigen. Sie betrugen 453 821 Thlr. für die Bahnverwaltung (9235 Thlr. pro Meile), 778 605 Thlr. für die Transportverwaltung ($3_{,30}$ Thlr pro Nutzmeile) und 84 012 Thlr. für die allgemeine Verwaltung (1710 Thlr. pro Meile), zusammen **1 316 438** Thlr. überhaupt, 26 790 Thlr. pro Meile Bahnlänge und $5_{,59}$ Thlr. pro Nutzmeile. Gegen das Vorjahr wurden mehr ausgegeben 57 575 Thlr. = $4_{,57}$%. Von den vorstehenden Ausgaben kommen $34_{,47}$% auf die Bahn-, $59_{,14}$% auf die Transport- und $6_{,39}$% auf die allgemeine Verwaltung; sie absorbirten $37_{,69}$% der Brutto-Einnahme.

Ausser diesen Ausgaben sind aber noch zu Meliorationen und Vermehrung der Transportmittel 557 532 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds verwendet.

Der Ueberschuss betrug **2 176 084** Thlr. überhaupt, 44 283 Thlr. pro Meile und repräsentirt dem verwendeten Anlagecapital gegenüber $12_{,8}$%. Den vorjährigen überstieg derselbe um 159 570 Thlr. = $7_{,91}$% und er fand folgende Verwendung: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 375 000 Thlr., zur Amortisation derselben 50 000 Thlr., zur Eisenbahnsteuer 187 708 Thlr., zur Einlage in den Erneuerungsfonds 407 210 Thlr., zu $13^{7}/_{12}$% Dividende 1 154 583 Thlr. und als untheilbarer Ueberschuss der nächstjährigen Rechnung überwiesen 1582 Thlr.

Die Verzinsung und Amortisation der Anleihen erforderte im Jahre 1867 zusammen 75 000 Thlr. mehr als im Vorjahre.

Die Rentabilität der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn hat sich einer stetigen Zunahme zu erfreuen gehabt, die Dividenden sind von $9^{3}/_{4}$% im Jahre 1863, auf $13^{7}/_{12}$% im Jahre 1867 gestiegen und es ist bei den soliden Verhältnissen der Bahn zu erwarten, dass dieselben auch ferner noch steigen werden.

Pt. — **Vieheinfuhr in Frankreich.** — Das Vieh-Einfuhr-Verbot nach Frankreich via Forbach ist vollständig aufgehoben. Die bisher

gehandhabte thierärztliche Untersuchung, sowie die desfallsigen Unkosten kommen gleichfalls von jetzt ab in Wegfall.

***Werrabahn.** Zur Erleichterung des Vergnügungsverkehrs werden vom 1. Mai bis zum 12. resp. 13. September c., an jedem Sonnabend und Sonntag von und nach allen Stationen (nicht auch Haltestellen) der Werrabahn Sonntags-Tagesbillets, und von den Stationen Coburg, Meiningen, Wernshausen, Immelborn und Salzungen Retourbillets zu einfachen Preisen nach Cassel II. und III. Wagenclasse mit 3 resp. 4tägiger Giltigkeit verkauft, welche zur ununterbrochenen Hin- und resp. Rückfahrt bis zum nächstfolgenden Dienstag gelten. — Die Sonntags-Tagesbillets der Werrabahn berechtigen nicht zur Rückfahrt an den Sonnabenden und die Retourbillets nach Cassel nicht zur Benutzung der Schnellzüge der Thüringischen Bahn.

Tarifwesen. Mit 1. Mai d. J. ist für den Verband-Güterverkehr zwischen Stettin einerseits, Wien, Floridsdorf, Marchegg, Brünn und Olmütz andererseits, sowie von Prerau und Lundenburg nach Stettin mit fixen, die Auf- und Abladegebühren der Oesterr. Verbandstationen mitenthaltenden Frachtsätzen in Preussisch-Courant, sowie neue reglementarische Bestimmungen nebst Tarif für den directen Gütertransport zwischen Hamburg und Berlin via Oderberg einerseits und den Stationen Wien resp. Floridsdorf, Lundenburg und Marchegg der Kaiser Ferdinands Nordbahn und Pressburg, Pest, Palota und Steinbruch der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft andererseits ins Leben getreten. Für Getreide-, Mehl- und Kleiesendungen nach Hamburg und Berlin sind von sämmtlichen Stationen der südöstlichen Staatsbahn directe Tarife aufgestellt.

Vom 1. Mai a. c. wird der Tarif und das Reglement für den Stettin-Breslau-Galizischen Verband-Güter-Verkehr ddo. 1 Juli 1867 aufgehoben und von diesem Zeitpuncte an bis auf Weiteres durch einen Tarif und Reglement für den Norddeutsch-Galizischen Verband-Güter-Verkehr ersetzt. In diesem Verbandverkehr sind die Stationen Czernowitz, Kolomea, Stanislau, Lemberg, Przemysl, Jaroslau, Rzeszów, Tarnów und Kraukau einerseits, und Kattowitz, Gleiwitz, Breslau und Stettin, erstgenannte zwei Stationen (Kattowitz und Gleiwitz) nur für Getreidetransporte, andererseits, aufgenommen worden. Die Zollabfertigung hat in den Oesterr. Stationen, wo ein K. K. Zollamt vorhanden und zur Vornahme desselben ermächtigt ist, der Versender zu besorgen, dagegen wird bei Versendung im Verbandverkehre in allen anderen Fällen die Zollabfertigung die Nachbarbahn bis Ende des Jahres 1868 provisionsfrei bewerkstelligen lassen.

Im Verkehre zwischen Stationen der Kaiserin Elisabethbahn und Stationen der Rheinischen Eisenbahn sind vom 5. Mai ab die publicirten Lieferfristen für Frachtgutsendungen wieder in Kraft getreten.

Der seit dem 20. April cr. auf der Köln-Mindener Bahn eingeführte (vide No. 18 S. 221 dies. Ztg.) bis ultimo September gültige Specialtarif für Getreide und Hülsenfrüchte in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. mit directen Frachtbriefen aus Oesterreich und Ungarn ist auf Sendungen von Gütersloh, Bielefeld und Herford nach den Stationen Benrath, Langenfeld, Küppersteeg und Mühlheim ausgedehnt worden.

Im directen Verkehr der Stationen Amsterdam und Rotterdam mit Stationen der Köln-Mindener Bahn (Tarif vom 1. Decbr. 1865) werden Eisenerze hinfort zum Satze von $1\frac{1}{4}$ Pfg. pro Centner und Meile zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 1 Thlr. pro 100 Ctr. (berechnet nach dem vollen Tragkraftgewichte der zum Transport verwendeten Wagen) befördert.

Am 1. Juni cr. wird in Hâvre eine Ausstellung von solchen maritimen Gegenständen eröffnet werden, welche auf die Seeschifffahrt, Seefischerei etc. Bezug haben. Diese Sendungen geniessen auf dem Hin- und Rückwege einen Rabatt von 50% auf die Frachtsätze des Rheinisch-Belgisch-Französischen Tarifs, sofern sie von einem Certificate begleitet sind, welches deren Zulassung zur Ausstellung constatirt und ferner der Absender die Eisenbahnverwaltungen durch Revers von der Ersatzpflicht für Verspätung, Beschädigung oder Verlust entbindet.

Im directen Verkehr von Stationen der Schweizerischen Nordostbahn nach den Stationen Coblenz, Köln, Neuss, Kempen und Aachen der Rheinischen Eisenbahn ist mit dem 10. Mai ein Specialtarif für Holzsendungen in Kraft getreten.

Auf der Werrabahn sind mit dem 1. Mai im Localverkehr für die Beförderung von Locomotiven, Tendern, Personen- und Güterwagen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Seit 1. Mai werden auf der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn die in der off. Bekm. S. 265 genannten Artikel zu ermässigten Frachtsätzen transportirt.

Mit dem 15. d. M. tritt im directen Russisch-Deutsch-Niederländischen rsp. Rheinischen und Ostdeutsch-westlichen resp. Rheinischen Güterverkehr eine Ermässigung der Fracht für Flachs, Hanf, Heede und Werg in Quantitäten von 100 Ctr. und mehr ein. Die Fracht beträgt von dem gedachten Tage ab auf den Deutschen resp. Niederländischen Beförderungsstrecken $2\frac{1}{2}$ Pf. pro Centner und Meile mit einem Zuschlage von 9 Pf. pro Centner (6 Pf. für die Ueberführung in Berlin und 3 Pf. Expeditionsgebühr) und dem Maximalbetrage von 35 Sgr. 8 Pf. bis zu $204_{,48}$ Meilen, bei grösserer Entfernung $2\frac{1}{2}$ Pf. pro Centner und Meile mehr.

Am 10. d. M. ist auf der Berlin-Görlizer Eisenbahn (unter Aufhebung der bisherigen Classification) eine den Verkehrsverhältnissen günstigere Güterclassification zum Localtarif in Kraft getreten.

Ausland.

Friedericia-Aarhuus. Diese Eisenbahnlinie wird im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben und die Eröffnung voraussichtlich Anfangs September erfolgen. (Nat.-Z.)

D. **Russland. Kursk-Charkow.** (Bau-Contract.) Es liegt uns ein Auszug aus dem am 1. März 1868 von der Russischen Staatsregierung mit dem Rjasaner Handlungshause S. S. Poljakow abgeschlossenen Contract über den Bau der Kursk-Charkower Eisenbahn vor, welchem wir Folgendes entnehmen:

Den Gegenstand des Contractes bilden:

a) der Bau der Eisenbahn von der Station Kursk der Kursk-Moskauer Bahn bis zur Stadt Charkow in einer Ausdehnung von 230 Werst und

b) der Betrieb der Kursk-Charkower Eisenbahn.

Die Bahn von Kursk nach Charkow wird hergestellt: mit Erddämmen und steinernen Theilen an Brücken und Tunnels für zwei Geleise, mit Schienengeleisen und eisernen Theilen an Brücken für ein Geleis mit den erforderlichen Stationen, Ausweichen und dergl. Die ganze Bahn muss beendet und für den Verkehr eröffnet sein bis spätestens den 1. August 1869.

Kron-Ländereien werden in derjenigen Ausdehnung, welche zum Bau der Bahn erforderlich sind, dem Bau-Unternehmer unentgeltlich abgetreten. In gleicher Weise werden demselben während der Zeit des Baues die für die Bahn erforderlichen Baumaterialien als da sind: Steine, Sand, Kies, Lehm und Kalk aus den Kronländereien, welche sich in der Nähe der Bahn befinden, unentgeltlich überlassen. — Der Bauunternehmer geniesst beim Bau der Bahn alle Rechte, welche Regierungsarbeiten eigen sind, darunter auch das Recht der gesetzlichen Expropriation von Privat-Ländereien und Baulichkeiten. — Die zum Bau der Linie Kursk-Charkow erforderlichen Schienen nebst Zubehör und das bewegliche Inventar ist der Bau-Unternehmer verpflichtet in Russland zu erwerben, insoweit die Russischen Fabrik-Besitzer im Stande sein werden, die Bestellungen auszuführen. — Die Ausführung der Arbeiten der Bahn steht unter Aufsicht einer Inspection, welche vom Ministerium der Wegecommunication in der allgemeinen Grundlage ernannt wird. Nach Beendigung der Arbeiten muss der Bau-Unternehmer behufs Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn, oder auf einem Theile derselben, das Ministerium der Wegecommunication um eine Besichtigung der Bahn angehen. Die Eröffnung des temporären Verkehrs wird von der örtlichen Regierungs-Inspection bewilligt, soll aber nur zum Transport von Materialien und Arbeitern für den Bahnbau, nicht aber zur Beförderung von Passagieren und Gütern dienen. Zum Bau der Bahn von Kursk nach Charkow und zur Beschaffung des beweglichen Inventars erhält der Bau-Unternehmer von der Regierung ein Darlehn von 9 Million Rubel in Creditscheinen, nach Maassgabe des Fortschrittes der Arbeiten und Lieferungen, gegen einen besondern Depot in Werthpapieren. Wenn die Regierung es für möglich erachtet, eine Concession für die Kursk-Charkower Bahn zu ertheilen, so ist der Bau-Unternehmer verpflichtet, eine Actien-Gesellschaft zu gründen und diese übernimmt die Bahn zum Betriebe auf 85 Jahre, gerechnet von der Eröffnung des Verkehrs auf der ganzen Linie. Diese Gesellschaft wird ermächtigt werden, die Emission von Papieren nach Berechnung von 68 000 Rubel Metall Baukosten pro Werst zu veranstalten. Nach Constituirung der Gesellschaft und Effectuirung der Papiere, hat die Gesellschaft der Regierung die zum Bau der Bahn als Vorschuss abgelassenen 9 Million Rubel Creditbillete mit 5% Zuschlag pro Jahr zu ersetzen; wenn aber die Ausgabe der Papiere von der Regierung vor Beendigung der Kursk-Charkower Bahn genehmigt wird, so müssen der Regierung mit 5% Zuschlag nur diejenigen Summen ersetzt werden, welche bis dahin für Arbeiten als Vorschuss empfangen sind. Darnach hört die weitere Auszahlung der Summen von der Regierung auf. Die Regierung ertheilt der Gesellschaft für die ganze Zeit der Concession eine jährliche Garantie von 5% der Dividende oder des Reinertrages und $\frac{1}{12}$% Tilgung, zusammen $5\frac{1}{12}$% für das ganze Nominalcapital, gerechnet zu 68 Tausend Rubel Metall pro Werst. Die Garantie der 5% Dividende tritt in Kraft: Für das Actien-Capital vom Tage der Eröffnung des Verkehrs der ganzen Linie von Kursk nach Charkow; für das Obligations-Capital von dem Tage der Ausgabe der Obligationen. Die Garantie von $\frac{1}{12}$% zur Amortisation sowohl des Actien-Capitals, wie auch des Obligationscapitals fängt mit dem Tage der Eröffnung der ganzen Linie Kursk-Charkow an. Die Verwaltung der Geschäfte der sich bildenden Gesellschaft wird einer Verwaltung aus 4 Directoren übertragen, welche sich nach Gutbefinden der Gesellschaft in Moskau, St. Petersburg oder Charkow aufzuhalten hat. Der Geschäftsgang und die Rechte der Verwaltung und der allgemeinen Versammlung der Actionäre der Gesellschaft werden auf allgemeinen Grundlagen durch ein Statut der Gesellschaft in gewöhnlicher Ordnung bestimmt werden. — Nach Eröffnung des Verkehrs der Bahn ist die Gesellschaft verpflichtet, die Bahn beständig in einem den Anforderungen und der Sicherheit entsprechenden Zustande zu erhalten. Nach Verlauf von 20 Jahren von dem Tage der vollständigen Beendigung der Bahn und Eröffnung ihres Verkehrs hat die Regierung das Recht die Bahn jeder Zeit anzukaufen.

Wenn nach Ablauf der Concessionsfrist das von der Regierung garantirte Capital der Gesellschaft vollständig getilgt sein wird, gelangt die Regierung unentgeltlich in den Besitz der Bahn mit dem beweglichen Inventar und der Baulichkeiten, wobei sie der Gesellschaft nur den Werth des beweglichen Inventars (Locomotiven, Wagen, Maschinen und Meubles, Instrumente), welchen die Gesellschaft zu dem ursprünglichen Bestande hinzugefügt hat, bezahlt. Zur Sicherstellung der Erfüllung der durch diesen Contract übernommenen Verbindlichkeiten deponirt der Bau-Unternehmer bei der Reichsbank einen Depot von 500 000 Rubel Silber. Dieses Depot wird nicht früher von der Regierung zurückgegeben, als nach Beendigung der Bahn von Kursk nach Charkow und nach Constituirung der Kursk-Charkower Eisenbahn-Gesellschaft. Wenn der Bau-Unternehmer nicht im Termin die Arbeiten ausführt oder nicht rechtzeitig die andern Verbindlichkeiten, welche er in diesem Contract übernommen, — erfüllt, so bekommt er mit Ausnahme besonderer Fälle, als Krieg, Blokade u. s. w. zuerst eine Aufforderung vom Ministerium der Wegecommunication; eine zweite Aufforderung wird ihm nach zwei Monaten gemacht, und wenn nicht nach Verlauf der 2. zweimonatlichen Frist die Bedingungen des Contracts von ihm erfüllt sein sollten, so verbleibt sowohl sein Depot an Werthpapieren wie auch alle von ihm ausgeführten Arbeiten zum Besten der Regierung.

D. Charkow-Asowsches Meer. (Aus dem Contract über die Linie der Charkow-Asower Bahn.) Der Bauunternehmer der Kursk-Charkower Bahn, S. S. Poljakoff übernimmt die Verpflichtung, zugleich mit dem Anfang der Arbeit zur Erbauung der Bahn Kursk-Charkow die Arbeiten zur Erbauung der Bahn von Charkow nach Taganrog und Rostow, ausser der Lieferung von Schienen und des beweglichen Inventars, weil hierzu eine besondere Bewilligung von dem Ministerium der Wegecommunication und der Finanzen erbeten werden muss, in Angriff zu nehmen. Alle solche Arbeiten und Lieferungen bis zur endlichen Entscheidung der Frage verpflichtet sich der Stifter aus eigenen Mitteln zu beschaffen. Die Bahn von Charkow nach Taganrog und Rostow, in einer Länge von 533 Werst, wird errichtet mit Erddamm und steinernen Theilen an Brücken und Tunnels für zwei Geleise, mit Schienen und eisernen Theilen der Brücken für ein Geleis. Die dem Erbauer von der Regierung bewilligten Vergünstigungen sind übereinstimmend mit denen, welche für die Kursk-Charkower Bahn festgestellt sind. Wenn die Regierung es für möglich erachtet, die Concession für die Charkow-Asowsche Bahn zu ertheilen, verpflichtet sich der Gründer eine Actien-Gesellschaft ins Leben zu rufen, welche sich mit der Gesellschaft der Kursk-Charkower Bahn verbinden wird, und auf seine eigene Verantwortlichkeit und Gefahr, den Bau der Bahn von Charkow nach Taganrog und Rostow in der Länge von 533 Werst, im Laufe von zwei Jahren vom Tage des Empfanges der Bewilligung zur Organisation der Gesellschaft an, zu beendigen. Wenn die Regierung es nicht für möglich erachtet, den Bau der Linie Charkow-Taganrog-Rostow der vom Stifter gebildeten Gesellschaft zu gestatten: so zahlt sie in diesem Falle, für die Arbeiten, welche auf der Linie von Charkow zum Asowschen Meere ausgeführt sind, dem Gründer für die wirkliche Anzahl der ausgeführten Arbeiten nach einem Abschätzungsvorschlage, welcher zusammengestellt sein wird von dem Ministerium der Wegecommunication, nach Uebereinkunft mit dem Begründer und ihm nicht später als zwei Monate nach Bestätigung dieses Contractes gereicht werden wird. Die definitive Entscheidung der Frage über die Constituirung der Gesellschaft darf nicht später als am 1. Decbr. 1868 erfolgen. Nachdem die Allerhöchste Genehmigung, eine Gesellschaft zu constituiren, erfolgt ist, wird ihr ein Capital festgesetzt von 68 000 Rbl. Metall pro Werst, auf die Länge der Bahn von 533 Werst, vermittelst einer Actien-Ausgabe im Verhältniss von einem Viertel des Capitals und der Obligationen gegen die übrigen drei Viertel.

Form und Bedingungen der Papier-Ausgabe und Art und Weise ihrer Effectuirung werden ihrer Zeit festgesetzt werden, nach Uebereinkunft mit dem Finanzminister. Die Dauer der Concession wird auf 85 Jahre festgesetzt, vom Tage der Verkehrseröffnung auf der ganzen Linie an. Die Regierung ertheilt der Gesellschaft für die ganze Zeit der Concession eine jährliche Garantie von 5% Dividende oder des Reinertrages und $^1/_{12}$% Tilgung (Amortisation) zusammen $5^1/_{12}$% für das ganze Nominal-Capital im Betrage von 68 000 Rbl. Metall pro Werst. Die Garantie der 5% Dividende tritt in Kraft: für das Actien-Capital vom Tage der Eröffnung des Verkehrs auf der ganzen Bahn von Charkow-Taganrog-Rostow für das Obligationen-Capital vom Tage der Ausgabe der Obligationen. Die Garantie von $^1/_{12}$% Tilgung (Amortisation) der Actien sowohl, wie auch des Obligationen-Capitals beginnt mit dem Tage der Verkehrseröffnung der ganzen Linie.

Wenn die Regierung genehmigen wird, eine Gesellschaft zu constituiren für die Linie Charkow-Taganrog-Rostow ist der Begründer verpflichtet, nicht später als ein Jahr nach Eröffnung der Bahn eine Schienenfabrik in solcher Ausdehnung zu erbauen, dass auf dieser Fabrik jährlich nicht weniger als 500 000 Pud Schienen angefertigt würden, wobei er von der Regierung keinerlei Geldzuschuss, Opfer und Garantie zu verlangen hat, die Regierung hingegen wird unentgeltlich zur Disposition des Gründers nach Uebereinkunft mit dem Reichsdomänen-Ministerium das der Krone gehörige erforderliche Areal der an der Asow'schen Linie belegenen Oertlichkeiten in der Nähe von Steinkohlengruben, nach Wahl des Stifters unentgeltlich lassen. Zur Sicherstellung der Erfüllung der im vorliegendem Contract übernommenen Verbindlichkeiten, deponirt der Gründer in der Reichsbank einen Depot von 500 000 Rbl. Silber.

Literatur.

Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungs-Gebiete Europa's von Dr. jur. W. Koch, Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die 2. Auflage unserer Karte soll nach Zusicherung der Druckerei Ende dieser Woche fertig gestellt werden, so dass im Laufe der nächsten Woche die bei uns bestellten Exemplare versandt werden können. Wir haben bei dieser Auflage, um die Besitzer für das laufende Jahr von den bevorstehenden Aenderungen des Bahnnetzes in Kenntniss zu setzen, die Bahnstrecken, welche voraussichtlich im Jahre 1868 dem Betriebe übergeben werden, mit dieser Jahreszahl bezeichnet und, soweit uns solches bekannt geworden, auch den Monat beigefügt, in welchem die Betriebseröffnung stattfinden soll.

Ausserdem sind auf der Karte selbstverständlich alle seit Anfang dieses Jahres eingetretenen Aenderungen im Europäischen Eisenbahnnetz nachgetragen, namentlich auch die in diesem Frühjahre in Bau genommenen, sowie die neu concessionirten Bahnlinien. So z. B. finden sich auf derselben nachgetragen die neuen Russischen Bahnen Moskau-Smolensk, Schuja-Iwanowo, Woronesch-Novo Tscherkask-Rostow etc., Witebsk-Mohilew etc., die Berliner Nordbahn, Halle-Guben-Sorau, Gera-Eichicht und die Südthüringischen Projecte, die Bauten der Köln-Mindener (Paris-Hamburg), Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn, die neuen Bayerischen Projecte, welche in diesem Frühjahre den Kammern zur Genehmigung vorgelegt wurden, die in Bau genommenen Württembergischen und Badischen Bahnen, die Kaschau-Oderberger, sowie die Ungarischen Eisenbahnbauten, die neuen Französischen Eisenbahn-Projecte, hinsichtlich deren jüngst den Kammern ein Gesetzentwurf vorgelegt wurde, etc.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 13. Mai 1868. Ein regerer Fortgang im Metallgeschäfte ist wahrnehmbar. Bestellungen in den Anstalten sind in letzter Zeit zahlreicher eingelaufen, mit welchem sich auch der Consum vermehrt.

Kupfer. Die letzten Englischen Berichte lauten 81 Pfd. Sterl. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $26^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

In **Zinn** ist der Markt fest. Banca-Zinn $33^3/_4$ Thlr., loco Waare fehlt. Lamm-Zinn 33—$33^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Blei begehrt. Sächsisches und Harzer $6^2/_3$—$6^3/_4$ Thlr., Tarnowitzer $6^5/_6$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_3$ Thlr. — Im Detail 1—2 Thlr. theuerer.

Roheisen. Warrants 52 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung $44^1/_2$—46 Sgr. Englisches 41—$42^1/_2$, vom Lager 44 Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 41—42 Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Gewalztes auf $2^3/_4$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$—$3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 49—50 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** mehreres umgesetzt. Stückkohlen $19^1/_2$—22 Thlr., Nusskohlen $17^1/_2$—19 Thlr., ordinäre Sorten 16—$16^1/_2$ Thlr. Coaks. Vom Lager $18^1/_2$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17^1/_2$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

30. Mai Kirchheimer Eisenbahn-Ges. zu Kirchheim u/T.
6. Juni Deggendorf-Plattlinger Eisenb.-Ges. zu Deggendorf.
10. „ Frankfurt-Hanauer Eisenb.-Ges. zu Wilhelmsbad.
13. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenb.-Ges. zu Prag.
13. „ Tilsit-Insterburger Eisenb.-Ges. zu Tilsit. Auf der Tagesordnung steht u. a.: Bericht über den Stand des Weiterbaues der Bahn.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

Für den Bau der Kleinen-Lübecker Bahn sind 20 000 Stück Eisenschienen aus England geliefert worden und in Lübeck und Wismar eingetroffen.

Das Bodenseetrajectschiff wird von der Firma Escher, Wyss u. Co. um 540 000 Frcs. geliefert. Termin 1. November 1868.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
16. Mai	zu Königsberg	Telegr.-Direction	Neue Telegr.-Linien	—
16. „	zu Paderborn	Westfälische Bahn	Maurerarbeiten für Locomotivschuppen in Soest	—
16. „	zu Nassau	Bergverwalter	Hollerich-Tunnel-Durchbruch	—
18. „	zu Tübingen	Württemb. Staatsb.	Oberbauarbeiten für Hohenzollern'sche Bahn	—
18. „	zu Tübingen	Dieselbe	Oberbauwerkzeuge	—
22. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Eiserne Ueberbrückungen für Sieg-Ruhrer Bahn	—
22. „	zu Mühldorf	Bayer. Staatsb.	17. Loos München-Braunau	—
23. „	zu Stettin	Telegr.-Direction	Neue Telegr.-Linien	—
23. „	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Zimmerarbeit zum Werkstattgebäude in Berlin	—

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite.
24. Mai zu Neuötting	Bayer. Staatsb.	21. Loos der München-Braunauer Bahn	—
25. „ zu Neuötting	Dieselbe	22. Loos der München-Braunauer Bahn	—

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
25. Mai zu Köln	Köln-Mindener E.	Verkauf alter Laschen	—
25. „ zu Hannover	Hannov. Staatsb.	$1^1/_2$ Mill. Ctr. Steinkohlen	—
28. „ zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Güterwagen etc.	265
30. „ zu Wien	Kais. Elisabethb.	Locomotiven	265

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Mit dem 1. d. M. ist die Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Mülheim am Rhein als Güter-Station des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes eröffnet worden. Der betreffende Tarifnachtrag ist in unseren Güterexpeditionen einzusehen.

Potsdam, den 9. Mai 1868.

Das Directorium.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Vom 1. Mai cr. werden nachstehende Frachtartikel und zwar:

a) aus Normalclasse in Classe A
Asphalt, Asphalt-Mastix, Asphalt-Röhren, Blaubeeren, getrocknete, Catechu (*cachou, terra japonica*), Coriander, Cement-Röhren, Stufen und Krippen, Firniss, Glasgalle, Himbeersaft in Fässern, Holzwaare ordinaire, Kunstkorn, Leim und Pflanzenleim, sogenannter Wiener Papp, Natron, Nickelspeise, Rothstein, Tabak roher, lose und lose verpackt;

b) aus Classe A in Classe B
grobe Eisen- und Eisengusswaare, sowie Maschinentheile, die in der Hauptsache aus grobem Eisen oder Eisenguss bestehen, Knochenkohle, gekörnt und ungekörnt, Matten ordinaire, Malz, Chamottmehl, Wurzel- und Knollenfrüchte, inländische;

c) aus Classe B resp. A in Classe C
Theer und Theeröl

ermässigt.

Breslau, den 30. April 1868. **Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Vom 15. Mai cr. ab bis zum 15. October d. J. werden, wie im vorigen Jahre zu dem um 11 Uhr 5 Minuten von hier abgehenden Schnellzuge Retour-Billets II. Classe, sowie zu den durchgehenden fahrplanmässigen Personenzügen Retourbillets II. und III. Wagenclasse von Berlin nach den Stationen Greiffenberg, Reibnitz und Hirschberg der Schlesischen Gebirgsbahn und zwar:

	II. Classe.	III. Classe.
nach Greiffenberg zum Preise v.	6 Thlr. 3 Sg. 6 Pf.	4 Thlr. 11 Sg. 6 Pf.
„ Reibnitz „ „	„ 6 „ 23 „ —	„ 4 „ 24 „ 6 „
„ Hirschberg „ „	„ 7 „ — „ —	„ 5 „ — „ — „

ausgegeben.

Diese Billets sind Zettelbillets und haben für die Rückfahrt 6 Wochen zu allen durchgehenden fahrplanmässigen Zügen, in II. Classe auch zum Schnellzuge Gültigkeit. Sie sind bei Antritt der Rückfahrt, welche auf Billets nach Greiffenberg nur auf dieser Station, auf Billets nach Reibnitz nur in Greiffenberg oder Reibnitz und auf Billets nach Hirschberg nur in Greiffenberg, Reibnitz oder Hirschberg erfolgen darf, der betreffenden Billet-Casse zur nochmaligen Abstempelung vorzulegen. Eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt ist nicht, dagegen sind 50 Pfd. Freigewicht gestattet.

Berlin, den 30. April 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Preuss. Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

Neun Stück zweigekuppelten Personenzug-Locomotiven und
Neun Stück dreigekuppelten Güterzug-Locomotiven

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsofferten sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven" versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 19. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die Oeffnung der eingehenden Offerten erfolgt zu der bezeichneten Terminsstunde in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie an den Obermaschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Der Letztere wird auch auf etwaige sonstige Anfragen in Bezug auf die Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 29. April 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

125 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen, davon 45 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,
96 Stück Gussstahl-Achsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen,
170 Stück Gussstahl-Achsen mit Gussstahl-Scheibenrädern und
516 Stück $3^1/_2$ Fuss langen Gussstahl-Tragfedern

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, Achsen und Tragfedern"

versehen, bis zu dem auf

Donnerstag den 28. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einzusenden. Die Eröffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten. Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht aus und werden auf portofreie an unseren Obermaschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt. Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 8. Mai 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Die Lieferung von

sechs Stück Personenzugs-Locomotiven (2 gekuppelte Achsen) sammt Tender,
sechs, eventuell zehn, Stück dreiachsig gekuppelten Güterzugs-Locomotiven sammt Tender,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind, mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven"

bis **30. Mai Vormittags 12 Uhr,** versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Die Lieferungs-Bedingnisse sind in unserem Werkstätten-Inspectorate einzusehen, auch werden Exemplare derselben, auf portofreie Gesuche, mitgetheilt.

Wien, am 10. Mai 1868. **Die Direction.**

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

G. Kleeberg & Cie.

Fabrik Englischer Sicherheitszünder

Torgau an der Elbe

empfehlen ihre Fabricate von Engl. Sicherheitszündern in diversen Sorten zu Sprengungen in der Erde und unter Wasser den Herren Bauunternehmern und Bergwerksbesitzern.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	23. Mai.	18. Juni.	D. Union	6. Juni.	2. Juli.
D. Hermann	30. Mai.	25. Juni.	D. Deutschland	13. Juni	9. Juli.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Mai.	1. Juni.	D. Baltimore	1. Juli.	1. August.
D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.	D. Berlin	1. August	1. September.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Julius Duvinage

Fabrik für Eisenbahn-Beleuchtung

Berlin, Mauerstr. 80

übernimmt die Einrichtung der gesammten Beleuchtung in Petroleum, liefert Candelaber, Wandarine, neueste Weichen-Laternen, mit Milchglasscheiben, Signallaternen, Kronen für innere Beleuchtung der Bahnhöfe etc. zu billigsten Preisen. Die Umänderung der Oelbeleuchtung in Petroleumbeleuchtung mit neuen Rundbrennern wird mit Sachkenntniss, die ich mir durch Arbeiten verschiedener Bahnen angeeignet, ausgeführt.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben.

Patent-Putztücher

Prima-Waare fabricirt und liefert in grossem Formate

C. Louis Klinge in Chemnitz.

Schlag & Berend

Fabricanten,

Berlin, Alexanderstrasse 70.

Specialität für Glasröhren aus zähester Masse.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von

M. Schlochauer & Co.

in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Die von Autoritäten und auch auf der Pariser Welt-Ausstellung als vorzüglichst anerkannten

Telegraphendrähte

mit Seide und Baumwolle isolirt

für Apparate,

Wachsdrähte

aller Art für Zimmerleitungen empfiehlt

die Telegraphendraht-Fabrik

von **C. J. Vogel**, Berlin,

Ritter-Str. 39.

Die

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in Schildau

bei Torgau a/Elbe

empfiehlt ihre seit 15 Jahren als gut und zuverlässig bekannten Fabricate in gewöhnlichen und Gruben-Zündern, Sumpf-, Wasser- und Guttapercha-Zündern zu aussergewöhnlich billigen Preisen und erlaubt sich noch besonders auf ihre wasserdichten Patronenhülsen in div. Längen mit und ohne Zünder aufmerksam zu machen.

Maschinen-Putz-Materialien.

Manilla-Putz-Werg à Ctr. 5½ Rthlr., ergiebiger, klarer, und billiger als Putzwolle, als ein vorzüglich neues Putzmaterial für grössere Maschinen und Maschinentheile empfohlen wird. **Weisse** u. **bunte Putzwolle** billigst empfiehlt H. Bruck's Fabrik in Frankenstein i/Schles.

Muster gratis für Submissionen.

Eisenbahn-Wagendecken

von wasserdichtem Stoff, dauerhaft gearbeitet, empfiehlt sehr preismässig die Fabrik von Schmidt & König in Breslau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº. 21.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 22. Mai 1868. (Schluss der Nummer wegen des Festtags: 20. Mai Vormittags 11 Uhr.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 19. Mai. Die vor 8 Tagen ausgesprochenen Erwartungen, dass der Eisenbahn-Actien-Markt eine gesteigerte Spannkraft entwickeln werde, haben sich nicht erfüllt; das Geschäft an demselben war in den letzten 8 Tagen schwerfällig, ohne nach irgend einer Seite hin bemerkenswerthe Momente zu bieten. Die Situation ist in diesem Augenblicke eine sehr eigenthümliche; abgesehen von den bereits mitgetheilten Motiven für die Vernachlässigung der Eisenbahn-Actien, tritt noch folgende Erscheinung zu Tage. Das schöne Wetter legt die Voraussetzung einer guten und frühzeitigen Ernte nahe; die Berichte lauten in der That von allen Seiten, auch aus England und Frankreich, sehr befriedigend. Das Preis-Verhältniss der Haupt-Getreidesorten, des Weizens und Roggens, ist solcher Art, dass sich jeder Besitzer beeilt, seine Vorräthe an den Markt zu bringen. Es hat sich deshalb ein so starker Preisdruck entwickelt, dass eine bedeutende Reduction der Getreidetransporte sehr wahrscheinlich, ja gewiss ist. Die Voraussetzung von Minder- statt der bisherigen grossen Mehr-Einnahmen lähmt das Geschäft in solchen Actien, welche sich in letzterer Zeit wegen ihrer Einnahme einer Bevorzugung erfreuten. Andere nicht mit Getreide-Transporten etc. ausgestattete Bahnen litten schon seit längerer Zeit an einer gewissen Zurücksetzung und so entwickelte sich eine Situation, in welcher kein Symptom von Spannkraft sichtbar ist. Dieses Uebel stagnirte sich durch das Bekanntwerden der Köln-Mindener Dividende für 1867. Die Börse misst ihre Befriedigung nur den Erwartungen entsprechend ab, welche man vorher gehegt hatte. Gegen dieselben blieb die Dividende ($8\frac{11}{20}$ Proc.) zurück, denn man glaubte 9 Proc. und mehr bestimmt in Aussicht nehmen zu können. Niemals vorher hat die Börse ähnlichen Täuschungen unterlegen wie in diesem Jahre; aber nicht die Verwaltungen trifft die Schuld, sondern die Börse, weil diese sich die Täuchungen selbst bereitet hat. Aber auch die Börse ist zu entschuldigen; am 2. Januar müssen die Dividenden geschätzt werden, denn von diesem Tage ab wird mit losgetrennten Coupons gehandelt und entsprechend die Notirung geändert. Die Schätzungen können sich eben nur auf bekannte Zahlen, also die publicirten Monats-Einnahmen und die Procentsätze der Betriebs-Ausgaben im Vorjahre stützen. Letztere haben sich bis jetzt als trügerisch erwiesen; die 1867er Jahresberichte der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Altona-Kieler, Mecklenburger und Nahebahn haben mit gegen 1866 erhöhten Betriebs-Ausgaben verwaltet. Ich erkenne die Schwierigkeit an, dem Uebel einer unrichtigen Schätzung abzuhelfen, kann aber nur wiederholen, dass es gerechtfertigt wäre, der Frage näher zu treten, ob nicht mit einer erweiterten Veröffentlichung der Betriebs-Ergebnisse vorzugehen ist.

Der wieder in voller Schärfe hervorgetretene Mangel an Spannkraft des Eisenbahn-Actien-Marktes spricht sich auch in der Unempfindlichkeit aus, welche die Börse den guten April-Einnahmen gegenüber an den Tag legt. Dagegen wurde heute der Generalversammlungs-Beschluss der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Actionäre, das Unternehmen durch den Bau zweier Bahnen nach Altdamm und Ruhbank (Landshut) auszudehnen, mit einem Cours-Rückgange beantwortet, ungeachtet die abgekürzte Linie von der Böhmischen Grenze über Altdamm nach Stettin durch die Ausführung der Böhmischen und Oesterreichischen Nordwestbahn an Bedeutung gewinnt. Die Börse nimmt an den letzterwähnten Projecten ein besonderes Interesse.

In Oesterreich sind übrigens die finanziellen Kräfte bereits in hohem Grade angespannt und doch ist erst ein Bruchtheil der Mittel aufgebracht, deren die im Bau befindlichen Bahnen bedürfen. Das Ausland ist aber zurückhaltend; hier bewegt sich das Geschäft in Oesterreichischen Prioritäten in den engsten Grenzen, während die Russischen täglich in grossen Posten gehandelt werden. Ich muss hier aber der vielverbreiteten Voraussetzung entgegentreten, dass die Lebhaftigkeit und Ausdehnung des Geschäfts in Russischen Prioritäten allein durch einen entsprechenden Abfluss an das Publicum veranlasst wird. Ein bedeutender Theil geht nach Russland zurück, Süddeutschland, Holland und England nehmen ebenfalls bedeutende Posten auf. Genug, das Absatzgebiet dieser Papiere ist so gross, dass die schnelle Placirung kaum überraschen kann. Die Nachfrage nach den neuerdings zur Subscription aufgelegten 9 821 376 Thlr. Prioritäten der Orel-Jelez-Bahn war schon vor der Zeichnung so gross, dass ein nicht kleiner Theil bereits in zweite Hand übergegangen ist. Während bisher jede neue Priorität die älteren im Course drückte, haben sich diesmal letztere ungewöhnlich fest behauptet. Inländische Prioritäten waren auch in den letzten acht Tagen still, in keinen Devisen fanden grössere Umsätze statt, die Course erlagen aber keinen bedeutenden Schwankungen; nicht die gute Kauflust, sondern nur das verhältnissmässig kleine Angebot aus zweiter Hand gewährte eine Stütze. Es wird nothwendig sein, dass sich die geldbedürftigen Verwaltungen nicht allein zu Concessionen verstehen, sondern sich auch mehr als bisher der unmittelbaren Vermittelung der Privat-Bankhäuser bedienen. Nur unter dieser Bedingung ist dem Prioritäten-Markte neues Leben einzuflössen und der Concurrenz mit den Russischen Prioritäten, die, wie ich bereits bemerkte, grosse Gefahren für den Ausbau unseres Eisenbahn-Netzes bietet, entgegen zu treten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung und Staatsverträge.

⊙ Schweinfurt-Meiningen. Der unterm 21. März d. J. zwischen Bayern und Meiningen abgeschlossene Staatsvertrag wegen der

Schweinfurt-Meininger Bahn — bereits in No. 14 S. 163 und No. 18 S. 219 mitgetheilt — enthält noch folgende nähere Bestimmungen:

Für den von Bayern pachtweise übernommenen Betrieb der Bahnstrecke von der Meiningenschen Grenze bis nach Meiningen hat die Bayer. Regierung eine jährliche Rente von $4^1/_2\%$ des auf die Herstellung dieser Bahnstrecke verwendeten Baucapitals an die Herzogl. Sachsen-Meiningensche Regierung zu entrichten. — Wird die Pacht nicht 3 Jahre vor Ablauf der Pachtzeit gekündigt, so gilt sie als stillschweigend verlängert, und ist von da an eine gegenseitig freistehende Kündigungsfrist von 3 Jahren maassgebend. Nach Ablauf der Pachtzeit sind jedenfalls solche Einrichtungen zu treffen, welche den Fortbetrieb der Bahn ermöglichen. — Die volle Landeshoheit auf der Meiningenschen Strecke verbleibt der Herzoglich Meiningenschen Regierung; doch wird die bahnbetriebspolizeiliche Aufsicht auf gedachter Strecke von dem Bayerischen Bahnpersonale gehandhabt. — Die Aufstellung der Fahrpläne und Tarife und der sonstigen Bestimmungen für den Betrieb steht der Bayerischen Regierung zu, welche hierbei die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs thunlichst berücksichtigen wird. — Beide contrahirenden Regierungen haben sich die Zustimmung ihrer Landesvertretungen zu diesem Vertrage, soweit erforderlich, vorbehalten. — Die Bahn soll bekanntlich von Schweinfurt über Oerlenbach nach Neustadt a. d. S. und von da über Mellrichstadt und Rendwertshausen in die Werrabahn geführt werden, in welche sie in der Gegend von Untermassfeld einzumünden hätte.

⊙ **Mannheim-Carlsruher Rheinthalbahn.** Der Concession für diese Bahn, deren wichtigere Hauptpuncte in No. 20 S. 260 mitgetheilt wurden, entnehmen wir folgende weitere Bestimmungen:

Zur Veräusserung, Verpfändung oder Belastung der Bahnanlagen ist Zustimmung der Regierung erforderlich. — Nach dem Verhältnisse der Abzahlungen wird der Staat Miteigenthümer der Bahn bis zu vollständigem unbeschränkten Eigenthum mit völliger Abzahlung. — Das Anlagecapital soll in Schuldscheinen zu $4^1/_2\%$ beschafft werden. Verrechnung der Coursdifferenz ist dem Staate gegenüber gestattet, ebenso die Zinsen während der Bauzeit, beides sofern und insoweit dieselben von der Regierung gutgeheissen worden sind. — Wird die Frist zum Bau nicht eingehalten und von der Regierung nicht verlängert, so erlischt die Concession innerhalb der gesetzten Frist von 4 Jahren. — § 18 stellt Conventionalstrafen bis zu 3000 fl. und schliesslich bis zur Entziehung der Concession fest, in welch' letzterem Falle das gesammte Bahneigenthum für Rechnung der Stadtgemeinde Mannheim öffentlich versteigert werden soll. — Das Forum des Concessionärs ist die Stadt Mannheim. — Streitigkeiten wegen Auslegung der Concessionsbedingungen werden mit Ausschluss des Instanzenzuges von dem Grossherzgl. Verwaltungsgerichtshofe, civilrechtliche Streitigkeiten, welche aus dem Bau entspringen, durch die ordentlichen Gerichte entschieden. Der giltige Ausgangsdatum (terminus a quo) ist der 30. April 1868.

Parlamentarisches.

⊙ **Bayern.** (Landtagsverhandlungen.) Auf Antrag des Abgdordneten Kolb unter Befürwortung des Handelsministers von Schlör nahm die Kammer als Art. 21 des Finanzgesetzes folgende Bestimmung an: Die Staatsregierung ist ermächtigt, der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft den für die garantirten Zinsen geleisteten, zur Zeit noch bestehenden Vorschuss von 91 676 fl. 21 kr. unter noch mit derselben zu vereinbarenden Modalitäten als unverzinslichen Zuschuss zuzuwenden, wenn die Gesellschaft die Bahn von Winden nach Bergzabern als einen integrirenden Bestandtheil ihrer Bahn baut und betreibt. Unter dieser Voraussetzung wird die für die Bahn von Winden nach Bergzabern durch den § 28 des Landtagsabschiedes vom 10. Juni 1865 gewährte Zinsgarantie von 4 auf $4^1/_2\%$ erhöht.

Kronprinz Rudolfsbahn. Das Abgeordnetenhaus hat am 13. Mai ein Gesetz angenommen, betr. die Ergänzung der Kronprinz Rudolfsbahn durch die Linie St. Michel-Leoben und wegen sofortiger Herstellung der Flügelbahnen Launsdorf-Mösel und St. Veit-Klagenfurt. Dasselbe lautet:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, zum Behufe der Verbindung der Kronprinz Rudolfsbahn mit der Südbahn im nördlichen Theile Steiermarks der Actien-Gesellschaft der Kronprinz Rudolfsbahn die Concession für die Eisenbahnstrecke St. Michael-Leoben unter den für ihre übrigen Linien geltenden Bestimmungen und Modalitäten zu ertheilen. Die Summe des zu tilgenden Capitals wird für diese Strecke mit 2 038 000 fl. angenommen.

Art. II. Die Eisenbahnstrecke St. Michel-Leoben ist binnen 18 Monaten, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, herzustellen und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Die gleiche Baufrist wird auch für die im § 1 der Concessions-Urkunde vom 11. November 1866 aufgeführten Flügelbahnen Launsdorf-Mösel und St. Veit-Klagenfurt festgesetzt.

Art. III. Die im vorstehenden Artikel erwähnten Flügelbahnen werden in die erste Bauperiode gesetzt und hat die Staatsgarantie für jede derselben vom Tage der Betriebseröffnung zu beginnen. Sollte jedoch die eine oder andere der genannten Flügelbahnen früher als die Linie St. Michael-Villach dem Verkehre übergeben werden, so hat die Garantie für die betreffende Flügelbahn erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke St. Michael-Villach zu beginnen.

Art. IV. Der in § 9 der Concessions-Urkunde vom 11. November 1866 (R.-G.-Bl. LVIII. Stück, vom Jahre 1866, No. 142) bei vollen Wagenladungen für Mineralkohle und gepressten Torf festgesetzte Tarif per Zollcentner und Meile mit $0_{,9}$ kr. für die ersten, mit $0_{,8}$ kr. für die zweiten 10 Meilen und mit $0_{,7}$ kr. für alle grösseren Entfernungen, wird hiermit ausdrücklich auch auf Erze und Coaks ausgedehnt.

Art. V. Der Finanz- und Handelsminister sind mit der Durchführung dieses Gesetzes beauftragt.

* **Ungarische Eisenbahn-Projecte.** Der Kgl. Ungarische Minister für Communicationen und öffentliche Bauten ertheilte unterm 10. October 1867 den Surányer Zuckerfabrik-Besitzern Maximilian Gerson und Lepold Lippmann die erbetene Concession zum Bau und Betrieb einer nur dem eigenen Gebrauch dienenden Locomotiv-Eisenbahn von der Staatsbahnstation Tót-Megyer nach Surány; desgleichen unterm 7. August 1867 den Brauhausbesitzern Barber und Klusemann zum Bau und Privatbetrieb einer von der Ungarischen Nordbahnstation Steinbruch ausgehenden und bis zu der den Concessionserwerbern gehörigen Brauerei reichenden Pferdebahn.

Projecte.

Thüringische Eisenbahn. Der von der am 16. d. M. zu Weissenfels abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung genehmigte Antrag lautet: „Die Generalversammlung wolle unter Genehmigung des unter dem 4. December v. J. zwischen den betheiligten Staatsregierungen und der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags beschliessen, dass die Thüringische Eisenbahngesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Gera durch den Neustädter Kreis nach Eichicht und den Bau einer Eisenbahn von Leipzig über Barneck und Pegau nach Zeitz unter gleichzeitiger Herstellung des zweiten Gleises von Zeitz nach Gera übernimmt und wolle die Direction ermächtigen, im Einverständnisse mit dem Verwaltungsrathe die erforderlichen Nachträge zum Gesellschaftsstatute mit den betheiligten Staatsregierungen zu vereinbaren, sowie die nöthigen Geldmittel zu beschaffen."

Oesterreichische Eisenbahnprojecte. Das Project einer Verbindungsbahn in Prag ist auf Grund der abgehaltenen commissionellen Begehung bis auf den Anschluss an die Staatsbahn genehmigt und sind gegenwärtig wegen Bedeckung der für das neue Project entfallenden Mehrkosten Verhandlungen im Zuge.

Die Frage wegen des sofortigen Ausbaues der Strecke Dux-Komotau ist bereits auf die Tagesordnung der am 30. Mai stattfindenden Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft gesetzt.

Bau.

Norddeutscher Bund. Nach No. 113 des Pr. St.-A. erstattete am 13. Mai der Ausschuss für Eisenbahnen, Post und Telegraphen (Referent Hofmann) über die Vorlage des Präsidiums, betreffend die Richtung der Venlo-Hamburger Eisenbahn, dem Bundesrath Bericht ab. Die Frage, ob überwiegende Interessen des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung für die eine der beiden vorgeschlagenen Linien zwischen Bremen und Osnabrück sprächen, für die östliche über Bassun und Diepholz, oder für die westliche über Wildeshausen und Vechta, wurde von dem Ausschusse zu Gunsten der östlichen Linie beantwortet. Gleichwohl ergab die Abstimmung im Plenum, an welcher sich Preussen und Oldenburg nicht betheiligten, für keine der beiden Linien die Majorität. (Hiernach ist die Mittheilung in No. 18 S. 220 unserer Zeitung zu modificiren. Die Red.)

Mecklenburg. Lübeck-Kleinen. Die Nr. 33 des Regierungs-Blattes vom 12. Mai enthält eine Bekanntmachung, betreffend die Bestellung einer Commission für die Leitung und Controlirung des Baues der Eisenbahn von Kleinen nach Lübeck.

Grosswardein-Klausenburger Bahn. Die commissionelle Begehung der Strecken Esküllo-Rév und Bárcs-Klausenburg der Grosswardein-Klausenburger Eisenbahn hat im Monat März stattgefunden. Stationen sind projectirt ausser in Grosswardein und Klausenburg, wo der Bahnhof nördlich von der Stadt auf dem vom Nadas- und Szamosflusse gebildeten Delta zu liegen kommen soll, in Mezö Telegd, Elesd, Rév, Csucsa, wohin eine Strasse von Szilagy-Somlió führt, in Banffy Hunyad, Egeres und Nadas.

Wiener Tramway-Gesellschaft. Unterm 24. April d. J. wurde der Wiener Tramway-Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet u. Comp. die Gründung einer Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe der ihr concessionirten Wiener Pferde-Eisenbahnen unter der Firma „Wiener Tramway-Gesellschaft" ministeriell bewilligt.

Die neue Gesellschaft hat sich nun am 29. April auf Grund der genehmigten Statuten definitiv constituirt und den Bau der Pferdebahnen über die Ringstrasse zum Praterstern bereits in Angriff genommen. Das nächste Bauobject dürfte dann die Linie über Mariahilf nach Hietzing sein und mit der Eröffnung der Linie Ringstrasse-Südbahn die diesjährige Bauperiode geschlossen werden, um nächstes Frühjahr die ferneren Linien beizeiten zu beginnen, wozu alle Vorbereitungen getroffen sind.

Den Statuten der neuen Gesellschaft entnimmt das „Oesterr. Centralblatt" folgende Daten: Der gesellschaftliche Unternehmungsfonds ist auf 4 500 000 fl. Ö. W. festgesetzt, welcher durch Ausgabe

von 22 500 Stück Actien à 200 fl. gebildet wird. Das Capital der Gesellschaft kann durch Ausgabe von neuen Actien erhöht werden, worüber jedoch die Generalversammlung auf den Antrag des Verwaltungsrathes entscheidet. Im Falle der Emission von neuen Actien wird den Gründern der Gesellschaft das Vorrecht, die Hälfte der zu emittireuden Actien zum Paricourse zu übernehmen, vorbehalten. Das gleiche Vorrecht ist in Ansehung der zweiten Hälfte den Actionären gewahrt. Die Actien werden vorerst mit 30% eingezahlt und sind, sowie die Interimsscheine, auf den Inhaber lautend.

Zweck der Gesellschaft ist: „1) Die Erwerbung und Pachtung, der Ausbau und Betrieb der mit Kaiserl. Entschliessung vom 8. März und unterm 11. März vom Handelsministerium concessionirten und theilweise in Betrieb stehenden oder künftig von der Regierung zu concessionirenden Pferde-Eisenhahnen (Tramways). 2) Jeder Transport von Personen zu Wasser und zu Land, welcher in Verhindung mit den der Gesellschaft gehörigen oder durch sie gepachteten, von der Regierung concessionirten Pferdebahnen auf Grund einer nach dem Gewerbegesetz vorläufig zu erwirkenden behördlichen Bewilligung eingerichtet werden wird."

Die Gesellschaft übernimmt sämmtliche von den Gründern in Betreff der erwähnten Gesellschaftszwecke erworhenen Rechte und eingegangeuen Verbindlichkeiten, so auch die im Betriebe befindliche Bahnlinie Schottenring-Dornbach sammt den dazu gehörigen Betriebsmitteln und sonsigem heweglichen Inventar um den Pauschalbetrag von 426 000 fl.

Die Leitung der Gesellschaft liegt einem aus zwölf Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe ob, die auf drei Jahre gewählt werden und von denen mindestens sieben in Wien ansässig sein müssen.

Eisenbahn-Betrieb.

tz. — Taunus-Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Betriebs-Resultate der Taunus-Eisenbahn, welche im Jahre 1866 durch die Kriegsereignisse auf ein Minimum herabgedrückt waren, haben sich im Jahre 1867 wieder zu ihrer normalen Höhe emporgeschwungen. Es konnten für dies Jahr $7,_2$% Dividende auf die Actien vertheilt und ein Betrag von 80 000 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen werden.

Allgemeiues. Die Taunus-Eisenbahn, umfassend die Linien Frankfurt-Wiesbaden ($5,_{57}$ Meilen) mit den beiden Zweigbahnen von Höchst nach Soden ($0,_9$ M.) und von der Biehricher Curve bis Biebrich ($0,_{24}$ M.) ist seit 28 Jahren im Betriebe. Auf der Sodener Zweigbahn findet aber nur während des Sommer-Halbjahrs Betrieb statt.

Die Bahn ist auf einer Strecke von $3,_{73}$ Meilen doppelgeleisig und verbrauchte zu ihrer Anlage und Ausrüstung das geringe Capital von 715 043 fl. pro Meile.

Das Anlagecapital besteht in Actien. Zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel wurden noch 2 Anleihen contrahirt, eine á 500 000 fl. zu 3½% und eine à 1 200 000 fl. zu 4% verzinslich, letztere ist jedoch erst zur Hälfte hegehen. Getilgt sind durch Rückzahlung von der ersteren Anleihe 172 000 fl. und von der letzteren 28 000 fl, so dass zur Verzinsung im Jahre 1867 nur 53 889 fl. erforderlich waren. Die jährliche Amortisationsquote beträgt 11 000 fl.

An Fonds hesitzt die Gesellschaft ein Haupt-Reserve-Conto (Reservefonds) mit 201 491 fl., einen Erneuerungsfonds mit 179 048 fl. und einen Amortisationsfonds mit 71 092 fl. Bestand ult. 1867. Letzterer Fonds hat den Zweck, bei dem Erlöschen der Concession einen Ersatz für etwaigen Minderwerth der Bahn heim Uebergang derselben an den Staat nach und nach zu schaffen.

Die Taunus-Eisenbahn dient vorzugsweise dem Personenverkehre, sie durchzieht eine volks- und verkehrsreiche Gegend, hat aber in der Linie Frankfurt-Mainz der Hessischen Ludwigsbahn eine nicht zu unterschätzeude Concurrentin. Der Güterverkehr ist nicht so bedeutend, zum grösseren Theile gehen der Bahn die Güter direct zu.

Die Tarifsätze sind niedrig.

Weil die Bahn hauptsächlich dem Personenverkehre dient, so ist sie veranlasst, einen grossen Locomotiv- und Wagenpark zu halten. Ende 1867 bestand derselbe aus 19 Locomotiven mit 17 Tendern, 120 Personenwageu mit 4310 Plätzen, 17 Gepäck- und 225 Güterwagen mit 37 130 Ctrn. Ladefähigkeit. Ausserdem sind noch einige ältere Wagen vorhanden, welche bei Maugel an solchen verwendet werden können.

Im Speciellen haben sich die Verkehrs-Resultate des Jahres 1867 wie folgt gestaltet:

Befördert wurden 38 770 Personen ($3,_{16}$%) in der I., 357 596 ($29,_3$%) in der II. und 826 947 ($67,_{54}$%) in der III. Classe, zusammen 1 223 313 Personen auf einer Entfernung von 2 771 767 Meilen, so dass jede Person durchschnittlich $2,_{26}$ Meilen zurückgelegt hat. Gegen das Vorjahr wurden 212 721 Personen = $21,_2$% resp. 467 212 Personenmeilen mehr hefördert. Gegen das Jahr 1865 verglichen, resultirte jedoch noch eine Minderbeförderung von 27 341 Personen = $2,_2$%, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass dieses Jahr das frequenteste seit dem Bestehen der Bahn war.

An Reisegepäck wurden 57 871 Ctr. und andere Traglasten 50 926 Stück befördert. Auch hier stellte sich ein bedeutendes Mehr gegen das Vorjahr heraus.

Der Equipagen- etc. Verkehr ist unbedeutend, befördert wurden 10 Equipagen, 126 Pferde, 2400 Hunde, 343 Wagenladungen Vieh und einzeln 1559 Stück Gross- und 759 Stück Kleinvieh.

Ferner kamen 617 600 fl. declarirte Geldsendungen zum Transporte.

Der Güterverkehr erfreute sich eines namhaften Aufschwunges. Es wurden 2 830 967 Ctr. (darunter 57 642 Ctr. Eilgüter) auf eine Entfernung von 10 964 599 Meilen befördert, es ist also jeder Centner durchschnittlich $3,_{52}$ Meilen transportirt worden. Gegen das Vorjahr wurden 605 201 Ctr. = $27,_2$% resp. 1 350 590 Centnermeilen = $14,_4$% mehr befördert. Der Centnerzahl nach erreichte der Güterverkehr in keinem Jahre eine solche Höhe, denn er überstieg denjenigen des Jahres 1865 um 249 430 Ctr. = $9,_{66}$%, während die Anzahl Centuermeilen nur um 428 885 = $3,_{91}$% gegen das letztere Jahr zurückgeblieben sind.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile hetrug $12,_{28}$ kr. und pro Centner Gut und Meile $1,_{05}$ kr.

Die Einnahmen erreichten zwar nicht die Höhe derjenigen des Jahres 1865, sie waren aber dennoch zufriedenstellend. Es wurden vereinnahmt: für Personenheförderung 520 451 fl. (wovon $10,_{28}$% auf die I., $43,_{39}$% auf die II. und $46,_{33}$% auf die III. Classe entfallen). Gegen das Vorjahr wurde eine Mehreinnahme von 123 326 fl. = $31,_6$% erzielt, gegen das Jahr 1865 verblieb jedoch ein Minderertrag von 16 000 fl. = 3%.

Ferner wurden eingenommen für Reisegepäck 28 914 fl., für Extrafahrten 931 fl., für Hunde 504 fl. uud an diversen 90 fl. Die ganze Einnahme aus dem Personenverkehre betrug mithin 550 890 fl. gegen 414 691 fl. im Vorjahre und 564 877 fl. im Jahre 1865.

Für Güterheförderung wurde eine Einnahme von 191 962 fl., d. i. 29 729 fl. = $18,_3$% mehr wie 1866 und 4370 fl. = $2,_{33}$% mehr wie 1865 erzielt. Sodann wurden 4016 fl. für Viehtransporte, 2415 fl. für Traglasten und 71 fl. für Equipagen vereinnahmt; es resultirt daher aus dem Güterverkehre eine Einnahme von 198 464 fl. gegen 169 362 fl. im Vorjahre und 195 485 fl. im Jahre 1865.

Aus verschiedenen Quellen (einschliesslich der Traject-Ansalt) wurden 29 007 fl. vereinnahmt uud es betrug die Gesammt-Einnahme 778 362 fl. überhaupt, 116 000 fl. pr. Meile und $16,_{22}$% des verwendeten Anlagecapitals. Gegen das Vorjahr hetrugen die Einnahmen mehr 136 199 fl. = $32,_8$%, gegen 1865 weniger 5503 fl. = $0,_7$%.

Auf die Höchst-Sodener Zweighahn kommt eine Einnahme von 23 092 fl., welche in der obigen mitenthalten ist.

Die Ausgaben betrugen im Jahre 1867 nur 7188 fl. = $2,_{17}$% mehr wie 1866, während sie gegen 1865 um 17 926 fl. zurückgeblieben sind.

Als eigentliche Betriebs-Ausgahen wurden 63 463 fl. für die Bahnverwaltung (9458 fl. pro Meile), 250 740 fl. für die Transportverwaltung ($5,_{49}$ fl. pro Nutz- und $11,_0$ kr. pro Achsmeile) und 24 001 fl. für die allgemeine Verwaltung (3577 fl. pro Meile) und überhaupt 338 204 fl., sowie pro Meile 50 403 fl. verausgabt. Auf die Höchst-Sodener Bahn kamen hiervon 10 694 fl.

Nach Procenten kommen von diesen Ausgaben $18,_{76}$ auf die Bahn-, $74,_{14}$ auf die Transport- und $7,_{10}$% auf die allgemeine Verwaltung. Die Betriebs-Ausgaben hetrugen $43,_{45}$% der Brutto-Einnahme.

Ausserdem wurden noch zur Erweiterung der Bahnanlagen etc. 21 716 fl. und zur Vermehrung der Betriebsmittel 27 301 fl. à Conto des Betriebes, sowie 50 483 fl. für Bahnanlagen und 38 582 fl. für Betriebsmittel aus dem Erneuerungsfonds verausgabt, welche Summen mit Rücksicht auf das Alter der Bahn nur mässig sind.

Der Ueberschuss (Differenz zwischen den eigentlichen Betriebs-Ausgahen und den Einnahmen) betrug 440 158 fl. überhaupt und 65 597 fl. pro Meile. Gegen das verwendete Anlagecapital verglichen, ergiebt er $9,_{17}$%. Lässt man jedoch den Ueberschuss der Höchst-Sodener Bahn ausser Berechnung, dann erhöht sich derjenige der Hauptbahn auf 74 742 fl. pro Meile. Der vorjährige Ueberschuss wurde um $59,_{33}$% übertroffen, auch war derselbe um 12 402 fl. grösser als der 1865er. Darnach hätte eine höhere Dividende wie in dem letzteren Jahre vertheilt werden können, wenn nicht für die solide Unterhaltung der Bahn 49 017 fl. an Kosten für Erweiterungen etc. verausgabt worden wären. Ausser den genannten Summen wurden 2828 fl. Steuern bezahlt, 5000 fl. der Pensionscasse, 500 fl. der Arbeiter-Krankencasse, 6525 fl. dem Capital-Reserve-Conto und 80 000 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen.

An Zinsen wurden für die beiden Anleihen 53 889 fl. und für das Anlagecapital der Sodener Zweighahn 6492 fl. bezahlt, 11 000 fl. zur Amortisation verwendet, 3000 fl. dem Amortisationsfonds überwiesen und $7,_2$% Dividende (216 000 fl.) auf die Actien vertheilt.

Die Pensionscasse schloss mit einem Bestande von 83 255 fl. ah.

Aus den vorstehenden Mittheilungen geht übrigens zur Geuüge hervor, dass das Unternehmen der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft hei ruhigen Zeiten ein rentables ist und auch bleihen wird.

*Hessische Nordbahn. Der Umtausch der Actien gegen 5 proc. Prioritäten der Bergisch-Märkischen Bahn findet vom 1. Juni ab statt, so dass der am 1. Juli fällige erste Coupon schon auf die Prioritäts-Obligationen gezahlt werden wird. Siehe off. Bekm. S. 275.

st. Bayerische Ostbahnen. (Geschäftshericht pro 1866/67.) I. Bahnhau. Nehen den Vollendungsarbeiten auf den Oberpfälzischen Linien, insbesondere bestehend in der Verflachung der Einschnitte und Befestigung der Dämme, erstreckte sich die Bauthätig-

keit zunächst auf die Herstellung der durch den stetigen Verkehrszuwachs und die örtlichen Verhältnisse dringend gebotenen Einrichtungen und Anlagen, namentlich Inangriffnahme eines Doppelgeleises zwischen Nürnberg und Mögeldorf, Anlage mehrerer Stationen, Erbauung einer zweiten Reparaturwerkstätte für Wagen in Regensburg und Etablirung von Ausweichgeleisen auf einigen Stationen. Ausserdem wurde durch den Bau gemauerter Wohnhäuser für die Unterbringung von 101 Bahn- und Weichenwärterfamilien, die bisher in hölzernen Hütten gewohnt hatten, vorgesorgt.

Die Gesammteinnahme des Baufonds betragen bis Ende 1866/67 65 990 063 fl. 9 kr., die Gesammtausgaben dagegen 63 241 845 fl. 42¾ kr. Es verbleibt sohin ein Restbestand von 2 748 217 fl. 26¼ kr. und mit Hinzurechnung des noch nicht einbezahlten Actiencapitals von 667 320 fl. ein vorhandenes Baucapital von 3 415 537 fl. 26¼ kr. Nach Hinwegrechnung der für Anschaffung von Fahrmaterial im Jahre 1868 aufzuwendenden Mittel bleiben noch zur freien Disposition nahezu 2 700 000 fl. Actiencapital.

Der Gesammtaufwand entziffert sich auf 342 707 fl. für je eine Stunde Bahn.

II. Bahnbetrieb. In der Längenausdehnung der Bayerischen Ostbahnen ist seit dem October 1865 keine Aenderung mehr eingetreten.

Durch Einführung des Kalenderjahres für den Rechnungsabschluss umfasst die vorliegende Betriebsperiode ausnahmsweise 15 Monate, nämlich die Zeit vom 1. October 1866 bis 31. December 1867. Diese längere Dauer der Betriebsperiode veranlasste natürlich eine verhältnissmässige Erhöhung der Reinerträgnisse, doch das überaus günstige Ergebniss des Rechnungsabschlusses ist vorzugsweise zwei Umständen zuzuschreiben; einerseits dem Wiederaufleben des Verkehrs in den ersten 3 Monaten unmittelbar nach der Kriegsepoche, andererseits den Einwirkungen der massenhaften Getreidebezüge des westlichen Europa's aus Ungarn. Im Uebrigen konnte der Handelsverkehr, namentlich mit Sägewaaren und Langhölzern zu der frühern Höhe sich noch immer nicht aufschwingen und die im Frühjahre lebhaften Viehtransporte aus Oesterreich erlitten in Folge der Rinderpest eine fühlbare Unterbrechung.

Die Betriebseinnahmen betrugen . . .	10 693 329 fl. 40¼ kr.
die Betriebsausgaben dagegen	8 237 021 fl. 38¾ kr.
sohin verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von	2 456 308 fl. 1½ kr.

Der Güterverkehr ist der Transportzweig, welcher den bedeutendsten Einnahme-Zuwachs erfahren hat und zwar ergiebt sich bei proportionalem Zuschlag eines Viertheils zu dem Resultate des Jahres 1865/66 ein Güterzuwachs von 3 813 251 Ctr. für die jüngste Betriebs-Periode.

Das Verhältniss der Betriebsausgaben ist:

für allgemeine Verwaltung	$4{,}_3$%
„ Bahnverwaltung	$32{,}_3$%
„ Transportverwaltung	$64{,}_4$%

Die Transportmittel bestanden am Schlusse des Jahres 1867 aus 112 Locomotiven, 313 Personen-, 26 Bahnpost- und 2031 Güterwagen. Auf eine Meile Bahnlänge entfallen $1{,}_{38}$ Locomotiven, $137{,}_{67}$ Plätze bei den Personenwagen und 4880 Ctr. Ladungsfähigkeit bei den Güterwagen.

Die Locomotiven haben im Ganzen $557\,502{,}_5$ Meilen zurückgelegt. Jede zurückgelegte Locomotivmeile hat an Brenn- und Schmiermaterial und Unterhaltungskosten erfordert $63{,}_{81}$ kr. Die Unterhaltung der Wagen kostete für jede Wagenmeile $0{,}_{668}$ kr. und das Schmieren für jede Wagenmeile $0{,}_{146}$ kr. Ertragen haben alle Wagen per Wagenmeile $58{,}_8$ kr. Die Nutzmeile hat durchschnittlich ertragen 16 fl. 54 kr. Auf eine Bahnmeile trifft im Durchschnitt auf 4/4 Jahre reducirt eine Einnahme von 100 055 fl. 15 kr. und eine Ausgabe von 34 657 fl. 36 kr., sohin ein Reinertrag von 65 397 fl. 39 kr.

Die wirklichen Betriebsausgaben verhalten sich zu den Roheinnahmen wie $34{,}_{63}$ zu 100, ein Verhältniss, das nach der Deutschen Eisenbahn-Vereins-Statistik von 1865 nur von vier Vereinsbahnen übertroffen wird.

Der Versicherungsfonds gegen Beschädigungen von Mobiliarwerthen durch Brand oder sonstige Unfälle erhielt einen Dotationszuschuss von 25 000 fl. und hat einen Vermögensstand von 47 125 fl. 10 kr. Der Reservefonds für Abnützung der Bahnanlage, des Betriebsmaterials etc. wurde mit einem Zuschuss von 800 000 dotirt und weist einen Vermögensstand von 1 919 782 fl. 30 kr. aus. Der Pensionsfonds für die Angestellten wurde mit 52 916 fl. 30 kr. bedacht und hat ein Vermögen von 523 791 fl. 7⅝ kr., die Unterstützungscasse für die Arbeiter und Bediensteten ein solches von 114 888 fl. 43¼ kr. Der ärztliche Dienst erforderte eine Ausgabe von 8873 fl. 10 kr und hat ein bahnärztlich behandelter Kranker durchschnittlich eine Ausgabe von 1 fl. 31 kr. 2 Hl. verursacht.

⊙ **Bayerische Ostbahnen.** In der Generalversammlung der Actionäre der Bayer. Ostbahngesellschaft am 14. d. Mts. wurde beschlossen, dass aus den Ueberschüssen der letzten 15 Monate eine Dividende von 2½% oder 6 fl. 15 kr. pro Actie vertheilt und mit der Auszahlung am 1. Juni begonnen werde. — Im letzten Betriebsjahre wurde eine Station: „Pommelsbrunn" zwischen Happurg (bei Hersbruck) und Hartmannshof für den Verkehr eingerichtet.

tz. — **Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Von den jüngeren Oesterreichischen Bahnen nimmt die am 1. September 1866 dem Betriebe übergebene, 35 Meilen lange Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn eine hervorragende Stelle ein.

Diese Eisenbahn ist schon jetzt für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit, dieselbe wird aber eine noch grössere Bedeutung erlangen, sobald sie auf Südrussischem Gebiete bis Odessa oder einem anderen günstigen Puncte am Schwarzen Meere weitergeführt wird.* Sie wird alsdann den Verkehr zwischen dem Schwarzen Meere, der Ost- und Nordsee, sowie einen Theil des Levantischen Handels nach sich ziehen.

Schon in dem ersten Betriebsjahre hat dieselbe bedeutende Getreide- und Viehtransporte ausgeführt, auch ist es ein gutes Zeichen, dass längs der Bahn industrielle Unternehmungen, als: Dampfmühlen, Kalisalzwerke u. s. w. entstanden sind.

Ihre Rentabilität wird mit der fortschreitenden Industrie und Intelligenz der an ihren Linien sesshaften Bewohner fortschreiten. Sie ist ein nicht zu unterschätzendes Mittel zur Förderung der Cultur in Ostgalizien und Südrussland.

Der Verwaltung ist es gelungen, in directe Verkehrs-Verbindungen mit Petersburg, Pskow, Wilna, Dünaburg und Bialystock, sowie mit Breslau und Stettin zu treten, auch hat dieselbe Einleitungen getroffen, diesen Verkehr auf Berlin, Hamburg, Dresden und Leipzig auszudehnen.

Das Anlagecapital beträgt 24 500 000 fl., also pro Meile rund 700 000 fl. Von demselben sind 12 500 000 fl. Stamm-Actien. Das ganze Anlagecapital ist vom Staate zu $5{,}_2$% garantirt.

Den momentanen Bedürfnissen entsprechend, ist die Bahn ausgerüstet mit 27 Locomotiven, 40 Personenwagen mit 1398 Sitzplätzen, 4 Post-, 6 Conducteur-, 6 Gepäck- und 612 Lastwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 125 600 Ctrn. Die Locomotiven legten 65 050 Nutzmeilen, die Personenwagen 438 129 und die Lastwagen 1 370 706 Achsmeilen auf der eigenen und 2 929 488 Achsmeilen auf fremden Bahnen zurück, wogegen die Leistungen fremder Wagen auf der Lemberg-Czernowitzer Bahn 382 623 Achsmeilen betrugen.

Die Frequenz war nicht unerheblich; es wurden 132 700 Personen (2578 in der I., 27 023 in der II. und 89 953 in der III. Classe, sowie 13 146 Militärs), 23 281 Ctr. Gepäck, 9 Equipagen, 15 Pferde und 163 Hunde befördert. Der Güterverkehr umfasste 4369 Ctr. Eilgüter und 2 090 375 Ctr. Frachtgüter (worunter 106 Equipagen, 154 Wagen, 266 Pferde und 109 514 Stück Thiere), zu denen noch 206 745 Ctr. frachtfrei beförderte Regiegüter hinzutreten. Die hauptsächlichsten Verkehrsartikel waren Getreide (893 409 Ctr.), lebendes Vieh (411 011 Ctr.) und Holz (315 597 Ctr.). Von den Frachtgütern wurden $58{,}_{68}$% im Binnen- und $41{,}_{32}$% im directen Verkehre befördert, es ist also Grund zu der Annahme, dass der letztere Verkehr in kurzer Zeit vorwiegend sein wird.

Die Einnahmen betrugen in Summa 1 469 846 fl. (worunter 62 354 fl. in Silber), pro Meile Bahn 41 995 fl. und $22{,}_{59}$ fl. pro Nutzmeile. Von der Einnahme kommen 431 720 fl. für Personen- und 21 276 fl. für Gepäck- etc. Beförderung, es sind also im Personenverkehre 452 996 fl. überhaupt = 12 943 fl. pro Meile = $30{,}_8$% der Gesammt-Einnahme vereinnahmt worden.

Für Eilgüter wurden 12 585 fl., für Frachtgüter 929 656 fl. und an Nebengebühren 31 354 fl. eingenommen, daher im Güterverkehre 973 595 fl. = 28 693 fl. pro Meile resp. $66{,}_3$% der Gesammt-Einnahme. Auf verschiedene Quellen kam eine Einnahme von 43 255 fl. = $2{,}_9$%.

Die Ausgaben betrugen 882 245 fl. überhaupt, 25 207 fl. pro Meile Bahn und $13{,}_{56}$ fl. pro Nutzmeile, sie beliefen sich auf 60% der Brutto-Einnahme, was im Verhältnisse zu den übrigen Oesterreichischen Bahnen ein relativ nicht ungünstiges Verhältniss ist. Im Speciellen haben die Ausgaben 404 906 fl. = $45{,}_9$% für die Bahn-Aufsicht und Bahn-Erhaltung (einschliesslich der General- und Betriebs-Direction), 212 651 fl. = $24{,}_1$% für den Verkehrs- und Expeditionsdienst, 248 859 fl. = $28{,}_9$% für den Zugförderungs- und Werkstättendienst und 15 825 fl. = $1{,}_9$% für Stempelauslagen aller Art betragen.

Der Ueberschuss erreichte in dem ersten Betriebsjahre die Höhe von 587 601 fl. (darunter 52 159 fl. in Silber), er berechnete sich zu 16 789 fl. pro Bahnmeile und $2{,}_4$% des Anlagecapitals. Wohl wenige Bahnen haben ein solches Resultat in ihrem ersten Betriebsjahre erzielt!

Von dem Ueberschusse wurden in Folge höherer Genehmigung die Stempel für Actien und Obligationen im Betrage von 164 062 fl. bestritten, es verblieben also noch 52 159 fl. in Silber und 371 379 fl. in Noten = 284 948 fl. in Silber. Erforderlich waren 1 224 823 fl. Zinsen, 21 000 fl. Amortisationsquote und 254 172 fl. Dividende; der verbliebene Ueberschuss betrug 337 108 fl. in Silber, weshalb der Staat 1 162 892 fl. als Zuschuss zu leisten hatte.

Die Gesammtzahl der Angestellten betrug 460, deren Pensionsfonds Ende 1867 einen Bestand von 26 238 fl. hatte.

* **Die Pester Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft** hat ihre neue Linie über die Kerepeser Strasse in das Stadtwäldchen am 9. Mai d. J. dem allgemeinen Verkehre übergeben.

---

* Die Fortsetzung der Bahn von Czernowitz bis Suczawa ist bereits im Bau und die Concession für Suczawa-Jassy binnen Kurzem zu erwarten. cfr. No. 20 S. 257.

• **Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat März 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	$70,_5$	227826	3959560	81406	314515	395921
östl. Staatsb.	$28,_3$	134207	2927014	44227	200765	244992
Privatbahnen	$13,_7$	50896	1047428	10703	34242	44945
Summa	$112,_5$	412929	7934002	136336	549522	685858
im März 1867	$109,_7$	386576	6649856	131325	491206	622531
daher 1868	$+2,_8$	+26353	+1284146	+5011	+58316	+63327

• **Badische Staatseisenbahnen.** (März-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert im März	befördert bis ult. März	dafür vereinnahmt im März	dafür vereinnahmt bis ult. März
Personen		374253	1006862	220528 fl. 29 kr.	576687 fl. 23 kr.
Gepäck	Ctr.	10292	29528	11780 „ 48 „	32065 „ 6 „
Equipagen	Stück	9	19	125 „ 37 „	199 „ 35 „
Vieh	„	28794	93782	15050 „ 12 „	42379 „ 29 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1669080	4763551	1397297 „ 34 „	4363282 „ 8 „
Empfang	„	2019796	5874557		
			in Summa	1644782 fl. 40 kr.	5014613 fl. 41 kr.
			gegen 1867	1290659 „ 17 „	3394309 „ — „
			mithin 1868 mehr	354123 fl. 23 kr.	1620304 fl. 41 kr.

An Nachnahmen etc. wurden verausgabt:

	im März	bis ult. März
1868	434 138 fl. 20 kr.	1 354 957 fl. 26 kr.
1867	470 503 „ 37 „	1 077 926 „ 54 „
daher 1868 weniger	36 365 fl. 17 kr.	mehr 277 030 fl. 32 kr.

⊙ **Rheinische Eisenbahn.** Während der diesjährigen Sommerperiode werden folgende Rundreisebillets zur Ausgabe gelangen: I. Bei den Stationen Cöln und Aachen: a) via Brüssel-Paris-Strassburg-Baden-Carlsruhe-Heidelberg-Frankfurt-Wiesbaden oder Frankfurt-Mainz-Bingen zum Preise von 30 Thlr. 4 Sgr.; b) via Brüssel-Antwerpen-Rotterdam-Haag-Amsterdam-Utrecht-Cleve od. Emmerich zum Preise von 17 Thlr. 17 Sgr.; c) via Brüssel-Paris-Antwerpen-Rotterdam-Haag-Amsterdam-Utrecht-Cleve oder Emmerich zum Preise von 31 Thlr. 24 Sgr.; d) via Namur-Arlon-Luxemburg-Trier-Saarbrücken-Kreuznach-Bingerbrück-Coblenz zum Preise von 19 Thlr. 8 Sgr. — Diese sämmtlichen Billete haben eine 30tägige Gültigkeit. II. Bei den Stationen Cöln, Bonn und Coblenz: via Lahnstein-Ems-Limburg-Wetzlar-Deutz zum Preise von 7 Thlr. 6 Sgr. für I. und 4 Thlr. 25 Sgr. für II. Cl. — Dieselben haben eine 10tägige Gültigkeit. — Die Billete via Paris-Strassburg etc. und via Lahnstein-Wetzlar treten sofort, die übrigen dagegen mit dem 1. Juni cr. in Kraft und endigt der Verkauf mit dem 31. October.

Tarifwesen. Zum Güter-Transport-Reglement des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes treten am 1. Juni d. J. die aus der off. Bekanntmachung S. 276 ersichtlichen Bestimmungen in Kraft.

Zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Südbayerischen Stationen einer-, dann Darmstadt, Frankfurt, Offenbach, Gustavsburg, Mainz, Stationen der Taunus- und der Nassauischen Bahn, sowie Mannheim andererseits via Ulm ist der III. Nachtrag erschienen, welcher am 10. Mai in Kraft getreten ist und Holzspecialtarife für die Stationen der Linien Westheim-Neuulm-Kempten und Kaufbeuren-Lindau enthält.

Zu den Oesterreichisch-Bayerischen Gütertarifen vom 1. April 1867 ist der I. Nachtrag erschienen und am 20. cr. in Kraft getreten. Dieser Nachtrag enthält Specialtarife für die Beförderung von rohen Holzmaterialien etc. aus Oesterreich nach Bayern und werden durch denselben die in der Tarifsausgabe vom 1. April 1867 enthaltenen Specialtarife No. 2 und 3 aufgehoben.

Den in den Süddeutschen Verbandverkehr eingereihten Stationen ist der Dienstbefehl No II, welcher Modificationen in den Frachten für den Oesterreichisch-Pfälzischen Verkehr zum Gegenstand hat, zugefertigt worden.

Köln-Mindener Eisenbahn. Mit dem 15. Mai d. J. ist ein modificirter Tarif für die Beförderung von Gütern und von Vieh in Wagenladungen im Localverkehr publicirt worden, durch welchen neben einigen geringfügigen Erhöhungen, die erst am 26. Juni c. a. in Kraft treten, rücksichtlich verschiedener Artikel und Transportstrecken nicht unerhebliche Ermässigung gegen den bisherigen Tarif und zwar schon vom 15. d. M. ab eingeführt werden.

Für den Transport von Kohlen und Cokes von Köln-Mindener Kohleustationen via Deutz-Köln-Coblenz nach Stationen der Rheinischen Eisenbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn ist der Tarif vom 15. März 1866 auf derartige Transporte nach den Stationen Bickenbach, Zwingenberg, Auerhach, Hemsbach, Grosssachsen, Ladenburg und Friedrichsfeld vom 15. Mai au ausgedehnt.

Der bereits in voriger Nummer S. 263 annoncirte Specialtarif für Flachs, Hanf, Heede und Werg im Ostdeutsch-Westlichen und Russisch-Deutsch-Niederländischen Güterverkehr ist vom 15. d. M. an auf der Köln-Mindener Bahn in Kraft getreten.

Ausland.

+ **Schweizerische Centralbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Auch im verflossenen Jahre ist keine erhebliche Besserung der Umstände eingetreten. Das Bahnnetz umfasst wie früher 248 Kilometer, wovon nur 238 Kilom. im Selbstbetrieb, 10 Kilom. im Pachtbetrieb der Westschweizerischen Bahnen. Auf jenen 238 Kilom. wurden 1867 befördert: 1 948 935 Personen (27 195 oder 1/2% mehr als 1866, aber fast 1% weniger als 1865) für 3 114 587 francs (185 111 fr. oder 6% mehr) und zwar in I. Classe 36 401 für 272 188 fr; in II Cl. 418 432 für $1\,216\,608,_8$ fr.; in III. Cl. 1 494 102 für $1\,625\,790,_3$ fr. Für Gepäck wurden eingenommen 262 345 fr., für Hunde 4412 fr., für Pferde und Vieh 196 357 fr., für Wagen $4368,_5$ fr. An Gütern wurden transportirt 11 933 082 Ctr. (393 483 Ctr. oder über 3% weuiger) und dafür vereinnahmt 3 385 303 fr. (6260 fr. mehr), für aussergewöhnliche Transporte 10 221 fr., für verschiedene Transporte incl. Leichen 158 969 fr. Demnach betrug die ganze Transporteinnahme 7 136 563 fr. (gegen das Vorjahr 205 667 fr. oder 3% mehr), die ganze Einnahme aber mit Einrechnung von $486\,748,_6$ fr. diverser Einnahmen $7\,623\,311,_5$ fr. (243 722 fr. mehr) oder pro Kilom. $32\,030,_7$ fr.

Die ganze Bahn haben durchschnittlich 239 064 Personen und 3 121 413 Centner zurückgelegt. Unter den Gütern standen obenan 2 444 155 Ctr. Steinkohlen und Coaks, 1 455 502 Ctr. Mehl, Getreide und Sämereien, 1 102 059 Ctr. Holz und Torf, 710 658 Ctr. Steine, 604 295 Ctr. Eisen und Eisenwaaren, 441 039 Ctr. Wein und andere Getränke, 421 021 Ctr. Salz. Auf den directen Verkehr mit anderen Bahnen kamen 266 200 Personen und 7 270 990 Ctr, (fast genau wie 1866). Unter den 57 Stationen stand obenan Basel mit 213 049 Personen, 7 071 466 Ctr. Totalverkehr und 2 300 796 fr. Einnahme. Dann folgen der Einnahme nach Bern und Luzern mit mehr als 500 000 fr., Thun, Burgdorf, Olten, Solothurn, Aarau mit 2—500 000 fr., Langenthal, Pratteln, Biel, Neuhaus, Zofingen, Aarburg, Herzogenbuchsee und Ostermundingen mit 1—200 000 fr. Werden von der Gesammteinnahme die Gesammtausgaben mit $3\,394\,401,_7$ fr. ($44,_5$% der Einnahme) abgezogen, so ergiebt sich ein Reinertrag von $4\,228\,909,_8$ fr. Mit Hinzurechnung des Saldos der vorjährigen Betriebsrechnung ($79\,917,_8$ fr.), der Vergütungen anschliessender Bahnen ($752\,578,_3$ fr.), sowie des Ertrages aus verschiedenen Quellen ($457\,492,_5$ fr.) stellt sich die Totaleinnahme auf $8\,426\,551,_6$ fr. Die Betriebsausgaben erhöhen sich durch Hinzurechnung der Obligationszinsen (2 122 000 fr.) u. s. w. auf $6\,006\,197,_5$ fr., demnach bleibt ein Nettoergebniss von 2 420 354 fr., welches wie folgt vertheilt wird: Dividende auf 75 235 Actien à 28 fr. oder 5 3/5% (wie im Vorjahre) 2 106 580 fr., an den Reservefonds 10% $242\,035,_4$ fr., Vortrag auf neue Rechnung $71\,738,_7$ fr. Der Reservefonds ist auf 1 926 980 fr. gestiegen, die Hülfscasse der Angestellten auf 427 838 fr.

Die Gesellschaft hatte am Jahresschlusse ein Betriebspersonal von 1648 Mann, wovon 891 Beamte und 757 Arbeiter. Sie besitzt 61 Locomotiven (wovon 13 für den Bahnhof- und Reservedienst), sodann 146 Personenwagen mit 8040 Sitzplätzen und 956 Güterwagen mit 171 650 Ctr. Gesammttragkraft.

Ueber die **Trajectanstalt auf dem Bodensee** theilt der Jahresbericht der Schweizerischen Nordostbahn mit, dass das Trajectschiff für 540 000 Frcs. von der Fabrik Escher, Wyss u. Comp. bis 1. November 1868 geliefert wird. Dieses Schiff erhält in seiner ganzen Länge von 230 Fuss auf dem Verdeck zwei Bahngeleise zur Aufnahme von 14 bis 16 vierräderigen geladenen Güterwagen. Der Schiffskörper, in einer Breite von 40 Fuss zwischen den Radkästen, wird nebst dem Verdeck vollständig aus Eisen und letzteres in einer solchen Stärke construirt, dass auch Locomotiven nebst Tender im Gewicht von 6 bis 800 Ctr. auf demselben befördert werden können. Der Tiefgang des Schiffes darf 6 Fuss nicht übersteigen. Dasselbe erhält zwei Schaufelräder von 24 Fuss Durchmesser. Die Maschinen des Schiffes erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferden in der Weise, dass jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekräften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hilfsmaschine von 6 Pferdekräften soll dazu dienen, die Pumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schiffskörpers, sowie die Anker und Schiffswinden zu treiben. Die beiden Radkästen in einer Breite von je 10 Fuss reichen in ihren obersten Theilen bis 17 1/2 Fuss über das Verdeck und sind mit einem Oberverdeck, ebenfalls aus Eisen construirt, mit einander verbunden. In der Mitte auf dem Oberverdeck ist die Steuerung angebracht und so eingerichtet, dass das Schiff — an beiden Enden je mit einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schiffes bei einem Tiefgang von 6 Fuss ist auf 4000 Centner berechnet. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurückgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhof-Geleise auf das Schiff und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhofes wird in den beiden Häfen eine schiefe Ebene erstellt, welche mit ihrem äussersten Punct auf das Schiff aufliegt und so die Schienen des Schiffes mit denjenigen des Bahnhofes verbindet.

Italien. Die Eisenbahn Savona-Voltri (Genua) ist am 15. d. Mts. eröffnet worden.

† Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. (Geschäftsbericht pro 1867.) 1) Länge der Bahn etc. Die Holländische Eisenbahn von Amsterdam nach Rotterdam und Uitgeest hatte zu Anfang des Jahres 1867 eine Länge von $102,_4$ Kilometer. Hierzu kam die Strecke Uitgeest-Helder der Holländischen Staats-Eisenbahn mit $57,_9$, deren Betrieb die Verwaltung der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. Mai 1867 ab mit übernahm. Die Länge der im Betrieb dieser Gesellschaft befindlichen Bahnen betrug daher in Summa $160,_3$ Kilometer, worunter $66,_9$ Kilom. doppelgeleisige Bahn. Die Stationen der im Jahre 1867 eröffneten obenbezeichneten Bahnstrecke der Holländischen Staatsbahn sind: Uitgeest, Castricum, Alkmaar, Hugowaard, Nord-Scharwoude, Schagen, Anna-Paulowna und Helder. Die Station Uitgeest dient gleichzeitig für die Strecke Uitgeest-Harlem.

2) Betriebs-Ergebnisse. Die Gesammt-Einnahmen betrugen: auf der Holländischen Eisenbahn (Amsterdsm-Rotterdam-Uitgeest) . . . . 1 653 945 fl.
auf der Nordholländischen Staatsbahn . . . . . . 148 607 „
Sa. 1 802 552 fl.
gegen 1867 mehr 337 171 fl.

Hiervon kommen auf den Personenverkehr 1 467 574 fl., auf Güter- und Gepäckverkehr 238 325 fl., auf Vieh und Wagen 30 306 fl., auf Diverse 66 347 fl.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 2 270 430. Retourbillets wurden ausgegeben 557 356; directe Billets nach anderen Bahnen 18 268.

Die durchschnittliche Einnahme betrug im Personenverkehr pro Kopf $65,_{77}$ cent, pro Kilom. $2,_{54}$ cent, und pro 1000 Niederländ. Pfund (20 Z.-Ctr.) 9 fl. 36 c. bei Gepäck, 15 fl. 10 c. bei Eilgut und 3 fl. 11 c. Frachtgut.

Die Betriebs-Ausgaben betrugen im Jahre 1867:
auf den Linien der Holländ. Eisenbahn-Gesellschaft . 772 395 fl.
auf der Nord-Holländischen Staatsbahn . . . . 151 295 „
zusammen 923 690 fl.
gegen 1866 mehr 172 702 fl.

3) Vertheilung des Gewinns. Von dem Netto-Gewinn von 498 217 fl. 20 c. wurden 1900 fl. zu Gratificationen an Beamte bestimmt, eine Summe von 20 639 fl. 7 c. dem Reservefonds überwiesen und sodann auf die bereits gezahlte Dividende von 20 fl. noch 34 fl. 70 c. pro Actie Dividende gezahlt, so dass dieselbe im Ganzen 54 fl. 70 c. pro Actie betrug. Der Ueberschuss von 773 fl. $95,_5$ c. wurde als Saldo auf das Geschäftsjahr 1868 übertragen.

4) Betriebs-Material. An Locomotiven besass die Gesellschaft zu Ende 1867: 30 Stück, excl. 5 neubeschaffter Locomotiven für die Holländische Nordbahnstrecke Uitgeest-Harlem; an Personenwagen 195 (11 mehr denn 1866); Gepäckwagen 38; Güterwagen 97; Viehwagen 71; Sandwagen 30 Stück, zusammen 236 (44 mehr denn 1866).

Die Locomotiven und Tender durchliefen im Jahre 1867: 807 154 Kilometer, wovon 165 797 Kilometer auf die Strecke Uitgeest-Helder kommen. Im Jahre 1866 betrug die Zahl der durchlaufenen Kilometer 633 553.

Die Anzahl der verbrauchten Tonnen Steinkohlen stellte sich auf 4 498 920.

Schweden und Norwegen. Stockholm, 1. Mai. Der Reichstag hat in jüngster Zeit zwei wichtige Angelegenheiten erledigt. Die eine derselben war die Eisenbahnfrage, worin es sich um die Fortsetzung der Arbeiten an der nordwestlichen Stammbahn handelte, nämlich an der Strecke von Arvika nach Christinehamn, durch deren Vollendung Stockholm und Christiania mit einander in Verbindung gebracht sein werden. Es wurde zuerst beschlossen, dass alle Mittel, welche man in diesem Jahre würde bewilligen können, nur für Arbeiten an der genannten Bahnstrecke ausgegeben werden sollten, wodurch verschiedene Vorschläge über Anlegung von Seitenbahnen wegfielen. Darauf wurde nach einer längeren Verhandlung der Regierungsvorschlag angenommen, welcher dahin lautete, 4 650 000 Rdl. für die Vollendung dieser Bahnstrecke anzuwenden, jedoch so, dass die ganze Strecke im Jahre 1871, und die Abtheilung derselben von Christinehamn nach Carlstad schon 1869 fertig sein kann. Der Ausschuss hatte die Bewilligung auf 2 250 000 Rdl. herabgesetzt. Die zweite, vom Reichstage erledigte Sache war die in Frage gestellte Contrahirung einer grösseren Staatsanleihe, welche durch die vom Reichsschulden-Comptoir jährlich geleisteten Vorschüsse für Eisenbahn-Arbeiten nothwendig geworden war. Das Reichsschulden-Comptoir hat unter Hinzuzählung der vorbenannten 4 650 000 Rdl. im Ganzen ca. 21 550 000 Rdl. vorgeschossen. So gross wie diese Summe hätte also die neue Eisenbahn-Anleihe auch sein müssen; der Vorschlag des Ausschusses lautete indess nur auf Contrahirung einer Anleihe von 18 Millionen, unter der Voraussetzung nämlich, dass der Reichstag eine Herabsetzung der Eisenbahnbewilligung beschliessen würde. Obgleich dieses nicht geschehen ist, so hat der Reichstag dennoch die Anleihe-Summe nicht über 18 Millionen hinaus festsetzen wollen.

(Später, unterm 7. Mai haben die beiden Kammern des Reichstags gemeinschaftlich darüber abgestimmt, ob die von der Zweiten Kammer vorgeschlagene Bewilligung für die nordwestliche Stammbahn (4 650 000 Rd.) oder die der Ersten Kammer (3090000 Rd.) Geltung haben soll. Der letztgenannte Vorschlag erhielt die Majorität. Demzufolge wird die Bahn im Jahre 1871 vollendet werden, aber die Strecke von Carlstad nach Christinehamn auch nicht vor diesem Zeitpuncte. Die Redact.)

Die Vollendung des noch zurückstehenden Stücks Arvica-Christinehamn der Schwedisch-Norwegischen Verbindungsbahn, welche Stockholm und Christiania verbinden soll, ist somit gesichert. Das Unternehmen ist für den Zwischenhandel der beiden Richtungen sehr wichtig und hat auch grosse Bedeutung für das Aufblühen des ganzen Vermlands und für die in der Nähe von Philipstad und Nora liegenden Erzgruben.

* Jelez-Orel Eisenbahn. Die Concession zum Bau der 177 Werst langen Eisenbahn von Jelez nach Orel ist am 22. April/4. Mai 1868 allerhöchst bestätigt worden. — Dieselbe soll die im Bau befindliche Jelez-Gräsyer Bahn mit der bedeutenden Gouvernements-Hauptstadt Orel verbinden und ist ein wichtiges Glied der Riga-Saratower Linie, welche dadurch ihren Abschluss erhält. — Durch diese Concession ist das Anlagecapital auf 12 036 000 Rbl. Metalliques festgestellt. Davon werden 3 009 000 Rbl. Metalliques in Actien und 9 027 000 Rbl. Metalliq. oder 1 444 320 £ Sterl. in Obligationen ausgegeben. Für die Obligationen ist durch die Kaiserl. Regierung die ganz absolute, vom Emissionstage beginnende und bis zur vollständigen Tilgung unbedingt fortdauernde Garantie von Fünf Procent Zinsen per annum, sowie von einem Zehntel Procent per annum behufs Amortisation bewilligt. Die Tilgung geschieht binnen 81 Jahren durch alljährliche Verloosungen, deren erste am 1. August 1870 (n. S.) stattfinden wird. Die garantirte Zahlung der Zinsen und verloosten Obligationen à 200 Thlr. Preuss. Cour. geschieht ohne Abzug am 1. Mai und 1. November jeden Jahres. Der Emissionspreis ist auf 76 pCt. festgesetzt, mit Inbegriff der seit 1. Mai 1868 an den Obligationen aufgelaufenen Zinsen. Die Einzahlungen sind wie folgt zu leisten: 6 Proc. zwei Tage nach der Zutheilung, gegen Quittung, 20 Proc. am 2. Juni 1868, 25 Proc. am 1. September 1868, 25 Proc. am 2. November 1868, unter Abzug der alsdann fälligen Coupons. — Es wird beabsichtigt, die ganze Bahn bereits im Sommer 1869 fertig zu stellen. Auffallend ist das geringe Actien-Capital.

D. — Russland. Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. März 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. März 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
Rjäsan-Koslow	$197,_5$	207715	466199	+258484	$+124,_4$%
Dünaburg-Witebsk	243	87050	180735	+93685	$+107,_6$%
Moskau-Rjäsan	$196,_4$	337648	580531	+242883	$+71,_9$%
Riga-Dünaburg	204	152194	210403	+58209	$+38,_2$%
Moskau-Jaroslaw	$66,_1$	81143	107233	+26090	$+32,_1$%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	522183	679569	+157386	$+30,_1$%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	1138435	1377503	+239068	$+20,_9$%
Lodz	26	9281	10974	+1693	$+18{\cdot}_2$%
Warschau-Wien	325	334846	371468	+36622	$+10,_9$%
Zarskoje-Selo	25	22916	24187	+1271	$+5,_5$%
Warschau-Bromberg	131	71238	74718	+3480	$+4,_8$%
Peterhof	$50,_9$	33167	34219	+1052	$+3,_1$%
Warschau-Terespol	193	—	93924	—	—
Rjäschsk-Morschansk	$121,_{35}$	—	71564	—	—
Woronesch-Koslow	—	—	32111	—	—

D. — Russland. (Auszug aus dem Geschäftsberichte der Moskau-Rjäsaner Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1867.)

			Gegen 1866 mehr
Länge der Bahn, Werste		$196,_4$	—
Zahl der beförd. Passagiere incl. Militär		539 907	+39 316
Auf eine Werst sind Personen befördert		52 212 485	+5 380 629
Jeder Passagier hat durchschnittlich gefahren Werste		97	+3
Einnahme für Personenverkehr	Rbl.	701 171	+92 343
Jeder Passagier hat durchnittl. eingebracht		$1,_{30}$	$+0,_9$
Zahl der beförderten Güter in Pud		35 006 041	+8 499 997
Güter sind auf eine Werst befördert	Pud	5 526 615 458	+1 892 701 397
Jedes Pud hat durchschn. gefahren Werst		158	+21
Einnahme für Güterverkehr	Rbl.	2 056 298	+713 032
Jedes Pud hat durchschn. eingebracht	Cop.	$5,_9$	$+0,_{83}$
Die Einnahmen betrugen:			
Im Ganzen incl. Nebeneinnahmen	Rbl.	2 976 249	+860 660
pro Nutzwerst	„	$2{\cdot}_{85}$	$+0,_{51}$
„ Werstbahnlänge	„	15 152	+4 382
Die Ausgaben betrugen:			
Im Ganzen	„	1 157 731	+433 723
pro Nutzwerst	„	$1,_{06}$	$+0,_{26}$
„ Werstbahnlänge	„	5 633	+1 947
Nach Procenten der Einnahme	„	38%	+4%
Der Reingewinn betrug:			
Im Ganzen	„	1 818 518	+426 938
pro Bahnwerst	„	9 519	+2 435
„ Nutzwerst	„	$1,_{79}$	$+0,_{25}$

Aegypten. Nach Berichten aus Kairo vom 18. April hat der Vicekönig den Bau einer Eisenbahn längs dem Süsswasser-Canal zwischen Zagazig und Suez befohlen und soll diese Bahnstrecke bereits in 4 Monaten vollendet sein.

⊙ **America. Union-Pacific-Bahn.** Der Bau macht ausserordentlich rasche Fortschritte. Am 18. April wurden bereits auf dem höchsten Puncte der Linie in dem Felsengebirge 8242′ (Evanspass) über dem Meeresspiegel die Schienen gelegt. Die Arbeiten auf dem östlichen Abhange gehen ebenfalls der Vollendung entgegen.

Technisches.

K. **Die neue Fahrstrasse am Traunsee, von Traunkirchen nach Ebensee, im Salzkammergut.** Das Salzkammergut mit seinen schönen Seen, imposanten Gebirgsmassen und lieblichen Thälern nimmt unter den grossartigsten Naturschönheiten in Oberösterreich unbestreitbar den ersten Platz ein. Wegen der Lückenhaftigkeit seiner Fahrstrassen war es jedoch bis vor wenigen Jahren nur schwierig zu bereisen. Nach den durch die Eisenbahnen geschaffenen Verkehrserleichterungen und der Verbesserung der Strassen war hauptsächlich die Lücke am Traunsee, von Traunkirchen bis Ebensee noch zu beseitigen.

Das Salzkammergut bildet ein langgestrecktes Thal von Norden gegen Süden, welches an drei Seiten von hohen Gebirgen umschlossen und mit dem Flachlande nur durch den Traunfluss verbunden ist. Ueber diese Hochgebirge führen drei Reichsstrassen nach Steiermark und Salzburg; die vierte Strasse war früher durch den Traunsee unterbrochen und die Verbindung zwischen Ebensee und Gmunden wurde durch Schiffe vermittelt. Obgleich im Jahre 1835 ein Dampfschiff zwischen den letztgenannten beiden Orten in Dienst gestellt wurde, machte doch der zunehmende Andrang der Reisenden jene Lücke immer fühlbarer und ihre Beseitigung zur Nothwendigkeit, trotzdem die ausserordentlichen Terrainschwierigkeiten bis dahin von der Herstellung einer Fahrstrasse längs eines unzugänglichen Felsenufers zurückgeschreckt hatten. Bei der Bestimmung der Trace konnte nur der Richtung des Seeufers mit seinen Ein- und Ausbiegungen gefolgt werden; die Höhe über den Seespiegel wurde auf 18 Fuss festgesetzt und nur am Marderkogel aus Terrainrücksichten bis 24 Fuss vermehrt.

Die 18 Fuss breite Strasse erforderte beinahe in ihrer ganzen Breite die Einsprengung in die Felsenwände und die Herstellung von Stützmauern; an drei Stellen, nämlich in Traunkirchen, am Marderkogel und an der Teufelswand steigen jedoch hohe Felsenriffe dergestalt schroff und steil empor, dass eine Durchbrechung derselben geboten war. In Traunkirchen konnte ein offener Durchbruch hergerichtet werden, während am Marderkogel und an der Teufelswand Tunnel erforderlich wurden. Der Bau der Strasse hatte mit mancherlei Unfällen zu kämpfen; verschiedene Rutschungen machten die Anlage von umfänglichen Entwässerungen, von Stützmauern und Einwölbungen der ganzen Strasse nothwendig. Sodann wurde durch einen Blitzschlag das Nadelholz am Sonnenstein in Brand gesetzt, eine grosse Fläche Waldes dadurch vernichtet und in Folge davon stürzten während und nach dem Brande kolossale Massen lockeren Gerölles auf die Strasse und bedeckten in einer Länge von 500 Klaftern nicht nur die Fahrbahn, sondern verursachten auch an den Stütz- und Brustmauern bedeutende Beschädigungen. Da die Wiederbewaldung der kahlen Abhänge weder schnell noch vollständig von statten gehen kann, so wurde an dieser Stelle die Strasse durch Schutzdächer gesichert, welche auf 2 Fuss dicken und 3 Klaftern von einander entfernten Steinpfeilern ruhen. Die wiederholt erfolgten Durchbrüche dürften jedoch die Einwölbung der Strasse auf dieser Strecke nothwendig machen.

An dem äussersten Vorsprunge der Strasse in den See und zwar am Sonnenstein ist ein Monument aufgestellt; auf einem mächtigen Felsenblocke erhebt sich ein 6 Fuss hohes Granitpostament, auf welchem, als Sinnbild der Wachsamkeit und Stärke, ein aus Sandstein gehauener Löwe das Wappen Oesterreichs hält, während eine Metallplatte des Postaments die Inschrift trägt:

Das Machtgebot
Seiner k. k. apostolischen Majestät
Kaiser Franz Joseph I.
Bahnte am steilen Seegestade
Die eb'ne Felsenstrasse
Zur Förderung des Verkehrs.
Felsenfest gründet sie
Des Wanderers Bahn
Des Volkes Dank.

Das Monument gereicht der Strasse und ihrer grossartigen Umgebung zur Zierde; dasselbe macht schon von ferne sich bemerkbar; der Löwe fesselt lange Zeit die Aufmerksamkeit der Reisenden und er dient den Schiffern zur Orientirung. Die ganze Strasse ist $1^1/_4$ Stunden lang und hat 384 462 Gulden gekostet. Der Bau ist merkwürdig wegen der kolossalen Felsensprengungen und wegen der mühsam errungenen Regelmässigkeit der Tracirung; er zeichnet sich insbesondere aus durch die schönen Bogenlinien, durch die gleichmässigen Gefällvertheilungen und eine sehr sorgfältige Ausführung.

(Nach der allgemeinen Bauzeitung.)

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 14. April 1868. Vorsitzender Herr Hagen.

Herr Simon hielt im Anschluss an seine dem Verein im vergangenen Jahre mitgetheilte Abhandlung über die Stellung der Eisenbahn-Gesellschaften zur Staats-Regierung einen ausführlichen Vortrag über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Gesellschaften dem Publicum gegenüber nach Maassgabe der vorhandenen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen. Der Uebersichtlichkeit halber wurde zunächst die historische Entwickelung des heutigen Eisenbahn-Transportrechts eingehend besprochen, welche der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bald nach seiner Bildung im Jahre 1847 als eine seiner hauptsächlichsten Aufgaben sich angelegen sein liess, so dass schon im Jahr 1848 ein Vereins-Reglement für den Güterverkehr berathen und angenommen wurde. Mehrfache Abänderungen dieses Reglements, welche sich durch die im Laufe der Zeit gewonnenen Erfahrungen als nothwendig herausgestellt hatten, wurden vorgenommen, so zu Frankfurt a/M. im Jahre 1856 und zu München im Jahre 1859. Inzwischen trat am 15. Januar 1857 zu Nürnberg die Commission zur Berathung eines Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches zusammen, deren Sitzungen am 12. März 1861 geschlossen wurden, nachdem sie sich ihrer Aufgabe durch Schaffung des seit einigen Jahren nunmehr von sämmtlichen Deutschen Regierungen angenommenen Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches entledigt hatte. In demselben ist im 4. Buch Art. 422—431 das Eisenbahn-Frachtgeschäft in einem besonderen Abschnitte berücksichtigt worden. Dieser Abschnitt ist das Endergebniss mehrfacher Abänderungen, welche von der Commission in Berücksichtigung der ihr während ihrer Arbeiten von beiden Seiten, von dem Handelsstande und von den Eisenbahn-Verwaltungen, zugegangenen Vorstellungen, vorgenommen worden waren, und bildet jetzt die rechtliche Grundlage für die Beurtheilung der Ersatz- und Beweispflicht bei Ansprüchen gegen die Eisenbahn-Verwaltungen an Stelle der früheren Selbstbestimmung der letzteren in dieser Beziehung. Mit dieser neugeschaffenen gesetzlichen Grundlage wurden nunmehr die Reglements der Eisenbahn-Verwaltungen durch die erforderlichen Abänderungen in Uebereinstimmung gesetzt, und zwar speciell für die Preussischen Staatsbahnen vermittelst des für dieselben unterm 17. Februar 1862 erlassenen Betriebs-Reglements, welches am 1. März 1862 gleichzeitig mit dem Allg. Deutschen Handels-Gesetzbuche in Kraft trat, wogegen das Vereins-Güter-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen endgültig mit dem Vereins-Personen-Reglement unter dem 1. März 1865 neu redigirt und unmittelbar darauf in Kraft gesetzt wurde. Nach diesem geschichtlichen Rückblick wendete sich der Vortragende zu einer eingehenden Betrachtung und Vergleichung der allgemeinen Rechtsgrundsätze und gesetzlichen Vorschriften des Handels-Gesetzbuches mit den Special-Bestimmungen der Reglements. In letzteren ist zunächst als Beweis über den zwischen dem Absender eines Gutes und der dasselbe transportirenden Eisenbahn-Verwaltung abgeschlossenen Frachtvertrag nach den Grundsätzen des Handels-Gesetzbuches der vom Absender vollzogene, von der Bahnverwaltung mit einem Expeditionsstempel versehene Frachtbrief vorgeschrieben. Für den Personentransport enthält das Handels-Gesetzbuch keine besonderen Bestimmungen und würde hier an Stelle des Frachtbriefes das gelöste Fahrbillet treten, etwaige Streitfragen dabei aber nach den allgemeinen Gesetzen zu beurtheilen sein, weshalb die ferneren Betrachtungen sich nur mit dem durch specielle gesetzliche Vorschriften geregelten Gütertransport beschäftigten. Es wurde hierbei zunächst die Transportverpflichtung der zum Verein gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen unter den Bedingungen des Reglements von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen besprochen, von welcher nur Bahnen ausgenommen sind, die dem Publicum nicht zu allgemeiner Benutzung eröffnet sind, sondern speciellen Zwecken dienen, wie Verbindungs- oder Industriebahnen. Ausführlich verbreitete sich sodann der Vortrag über die Haftpflicht der Eisenbahn-Verwaltungen, deren Verpflichtung zum Schadenersatze für beschädigte, zu spät oder gar nicht abgelieferte Güter, von welcher sie nur für den Fall des Eintretens höherer Gewalt (*vis major*) durch unabwendbare Naturereignisse, Krieg etc. befreit sind. Anderweite Ausnahmen von der allgemeinen Haftpflicht sind im Handels-Gesetzbuche unter Berücksichtigung der Eigenthümlichkeiten der Eisenbahn-Transport-Einrichtungen für solche Güter vorgesehen, welche vermöge ihrer besonderen Beschaffenheit der Gefahr gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder einer Beschädigung ausgesetzt sind, wie ätzende, leicht entzündliche oder gährende Flüssigkeiten, leicht zerbrechliche Sachen, Möbel, Glas u. s. w. Sodann wurde der Geldwerth der Haftung, die zu leistenden Entschädigungssätze und die Versicherungs-Prämien bei besonderen Werthsdeclarationen besprochen, und glaubte der Vortragende schliesslich die Ueberzeugung aussprechen zu dürfen, dass die Eisenbahnen selbst der schärfsten gesetzlichen Controle gegenüber als die schnellsten, sichersten und billigsten Transportanstalten sich bewähren würden, auch wenn ihnen nicht in so mancher Beziehung eine Ausnahmestellung gewährt worden wäre, von der in vielen Fällen die Eisenbahn-Verwaltungen übrigens schon jetzt kaum noch vollen Gebrauch machen.*

* Diejenigen Leser, welche sich über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Gesellschaften dem Publicum gegenüber nach Maassgabe der vorhandenen

Herr Westphal sprach über die im vorigen Jahre auf der Pariser Ausstellung befindlich gewesene Strassenlocomotive von Larmanjat, dessen specielle Mittheilungen über dieselbe und deren Leistungen ausführlich wiedergegeben wurden. Der Erfinder glaubt, mit der seiner Maschine gegebenen Einrichtung bei starken Steigungen statt der sonst arbeitenden grösseren Triebräder solche von kleinem Durchmesser einschalten und so die Kraft, wenn auch auf Kosten der Geschwindigkeit, vermehren zu können, diese Maschine als höchst geeignet zum Betriebe auf secundären Bahnen empfehlen zu können. Für solche Bahnen hat er zu diesem Zweck eine Anordnung mit einer einzigen Mittelschiene ersonnen, auf welcher die Last der Wagen vorzugsweise ruhen soll, während den Wagen auf beiden Seiten nur Balancirungsräder zu geben seien. Die Locomotive soll hauptsächlich auf Triebrädern ruhen, welche auf macadamisirten Streifen zu beiden Seiten der Mittelschiene laufen, so dass bei ihnen die nöthige Zugkraft durch den vergrösserten Reibungscoëfficienten und nicht, wie bei den gewöhnlichen Eisenbahnen, durch eine nur zu diesem Zwecke erforderliche, sonst nutzlose Vermehrung des adhärirenden Gewichtes erreicht würde.

Herr Wiehe sprach hierauf seine Verwunderung aus, dass derartige Ideen noch immer von Neuem auftauchten, und glaubte den Projecten des Herrn Larmanjat keine bessere Zukunft, als ähnlichen Ideen bisher zu Theil geworden, in Aussicht stellen zu können.

Nach Besprechung innerer Vereins-Angelegenheiten stattete sodann Herr Plessner im Namen des Reise-Comité's Bericht über die vorläufigen von letzteren aufgestellten Programme für die Reise im bevorstehenden Sommer ab. Die definitive Entscheidung hierüber wurde bis zur nächsten Versammlung ausgesetzt und nur über den Zeitpunct der Reise dahin Beschluss gefasst, dass dieselbe vom 18. bis 22. Juni stattfinden soll.

st. — **Brücke über den Mississippi.*** Eins der erheblichsten, neuerdings in America auszuführenden Bauwerke ist die Brücke über den Mississippi zu St. Louis, welche von dem städtischen Ingenieur J. B. Eads projectirt ist. Sie enthält auf ihrem Fahrwege zwei Geleise einer Pferdebahn und überbrückt den Fluss mittelst 3 Bogen, die von Gussstahl hergestellt werden sollen. Die beiden Seitenöffnungen erhalten jede 497 Fuss Weite, die Mittelöffnung erhält 515 Fuss. Bei gewöhnlichen Wasserständen werden 60 bis 75 Fuss freie Höhe unter der mittleren Oeffnung sein und nur einige Fuss weniger unter den Seitenöffnungen; bei Hochwasser bleiben 50 Fuss frei. Die grösste Schwierigkeit wird die Herstellung der Pfeiler bieten. Es ist nämlich erforderlich, da der Boden des Flusses an der Baustelle aus leicht beweglichem Sande, in 50 bis 80 Fuss Stärke unter der Sohle, der bei Hochwasser tief auskolkt, besteht, bis auf den darunter liegenden Felsen zu gehen. Einer der Mittelpfeiler muss deshalb 70 Fuss durch Wasser und Sand, der andere über 100 Fuss ebenso gesenkt werden. Diese Pfeiler messen etwa 100 bei 50 Fuss Seite an der Sohle und nach oben sich verjüngend, haben sie in der Höhe der Fahrbahn etwa 70 bei 30 Fuss Seite und sind resp. 165 und 195 Fuss vom Felsen ab hoch. Ueber gewöhnlich Wasser hat der letztere etwa 13000 Cubikyards Mauerwerk.

Bezüglich des vom Ingenieur Eads zur Herstellung der Pfeiler einzuschlagenden Verfahrens verweisen wir die Fachmänner auf die nähere Beschreibung Bd. XIV Heft 1 S. 124 der untengenannten Zeitschrift.

Man denkt die gesammte Brücke innerhalb 3 Jahren zu vollenden und sie wird ähnlich der Brücke über den Rhein bei Coblenz werden. Jede der grossen Oeffnungen wird aus 4 Bogen von Gussstahl bestehen, die $\frac{1}{10}$ der Weite zum Pfeil haben. Die Gurtungen einer solchen Bogenrippe werden 7 Fuss von einander entfernt und werden durch ein starkes Gitterwerk von Stahlstäben abgesteift sein. Ueber den Ufern an beiden Seiten des Flusses werden 5 massiv überwölbte Oeffnungen von 30 Fuss Breite hergestellt, welche in entsprechender Architectur gehalten werden. Die Brücke wird von der St. Louis- und Illinois-Brücken-Compagnie ausgeführt und ist sowohl in technischer wie in commercieller Beziehung ein bedeutsames Werk.

(Zeitschrift des Arch.- und Ing.-Vereins zu Hannover.)

Juristisches.

Rechtsfall, betreffend die Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Verwaltungen für das in den Coupées zurückgebliebene Handgepäck.** Ein mit einem Personenzuge der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin eingetroffener Reisender hatte in dem von ihm benutzten Coupé eine in einen hölzernen Kasten verpackte Spieluhr, welche er als Handgepäck bei sich geführt, zurückgelassen. Die Uhr wurde bei der unmittelbar nach dem Verlassen der Coupées vorgenommenen Revision der letzteren von einem hiermit beauftragten Arbeiter aufgefunden und an den diensthabenden Stationsbeamten abgeliefert. Etwa $\frac{1}{4}$ Stunde nachher meldete sich ein Fremder, welcher unter Nennung seines Namens und Wohnorts die Uhr als sein Eigenthum reclamirte. Derselbe beschrieb den aufgefundenen Kasten und dessen Inhalt so genau, dass der Beamte, in dessen Gewahrsam die Sachen sich noch befanden, keinen Zweifel hegte, den wirklichen Eigenthümer vor sich zu haben, und dem Reclamanten daher den Kasten mit der Uhr auslieferte.

Einige Tage nachher wurden jedoch von einer zweiten Person Eigenthums-Ansprüche an diese Gegenstände erhoben und deren Rückgabe, event. Ersatzleistung verlangt. Erstere war — da die Ausfolgung bereits stattgefunden hatte — unthunlich; letztere aber wurde abgelehnt mit dem Hinweis, dass dem mehr gedachten Beamten als dem zeitigen Inhaber der Sachen eine Verletzung seiner Pflichten als solchem nicht zur Last zu legen sei, da er nach Lage der Umstände keine Ursache hatte, den Angaben des ersten Reclamanten zu misstrauen, vielmehr wohl zu dem Glauben veranlasst werden konnte, dass derselbe der wirkliche Eigenthümer resp. der vorige Besitzer der verlorenen Gegenstände sei. Wenn der Beamte hierin geirrt habe, und die Uhr wirklich an einen Unberechtigten ausgeliefert worden sei, so sei dies doch rechtlich unerheblich, und es dürfe daraus nicht auf ein von ihm und subsidiarisch von der ihm vorgesetzten Behörde zu vertretendes Versehen geschlossen werden.

In Folge dieser Abweisung stellte der neue Prätendent gegen die Eisenbahn-Verwaltung die gerichtliche Klage wegen Herausgabe der Uhr event. Ersatz des Werths derselben an, indem er behauptete, dass der Beamte die Person des Eigenthümers der Uhr, an den er sie zurückliefern musste, nicht genügend constatirt habe, im Uebrigen aber die Eisenbahn-Verwaltung als Finder und Ausliefrer der Uhr angesehen werden müsse, da der Beamte lediglich in seiner Eigenschaft als solcher den Fund in Empfang genommen und darüber disponirt habe.

Wenn auch das Eigenthumsrecht des Klägers an der streitigen Sache nach den von ihm angegebenen Daten nicht wohl in Zweifel zu ziehen war, — und es hat dasselbe sich später auch insofern bestätigt, als der Empfänger der Uhr nach amtlicher Auskunft unter dem angegebenen Namen an dem bezeichneten Wohnorte nicht zu ermitteln gewesen ist —, so wurde die Klage doch bestritten und dagegen eingewendet, dass

1) im vorliegenden Falle ein Contractsverhältniss, namentlich ein Frachtvertrag zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Kläger nicht bestehe, erstere deshalb für ein von ihren Beamten etwa begangenes Versehen nach § 50 Th. I. Tit. 6 A. L.-R.

„Wer einem Anderen einen in den Gesetzen nicht gemissbilligten Auftrag macht, haftet nicht für den von selbigem bei Ausrichtung dieses Auftrags verursachten Schaden."

nicht zu haften habe, aber auch

2) ein solches Versehen überhaupt nicht vorliege.

Denn der Beamte sei nicht Finder sondern Inhaber der Sache, mithin nach § 140 Th. I, Tit. 7 A. L.-R.

„Er (der Inhaber) ist befugt und schuldig, den letzten Besitzer für den rechtmässigen zu halten, so lange ihm nicht das Gegentheil nachgewiesen wird."

und — selbst wenn er als in die Stelle des Finders getreten angesehen werden sollte — nach § 59 Th. I Tit. 9 A. L.-R.

„Der Finder muss auch dem vorigen blossen Inhaber die Sache verabfolgen."

verpflichtet gewesen, den Fund dem letzten Besitzer zurückzustellen. Die ihm hierbei obgelegene Verpflichtung, die Legitimation der Person, welche sich für den letzten Besitzer ausgab, zu prüfen, habe er in der allgemein üblichen Weise, dass er sich die verlorene Sache von dem angeblichen Verlierer nach Verpackung, Farbe und Inhalt beschreiben liess, erfüllt. Wenn derselbe hierbei getäuscht worden, so liege hierin kein Versehen, für welches er, resp. die ihm vorgesetzte Behörde, ersatzpflichtig gemacht werden könne. Eventuell wäre dies Versehen ein geringes, dasjenige des Verlierers dagegen ein grobes, da er es bei nur gewöhnlichen Fähigkeiten leicht vermeiden konnte, und habe Letzterer deshalb nach § 20 Th. I, Tit. 6 A. L.-R.

„Ein dergleichen eigenes grobes Versehen des Beschädigten macht denselben aller Schadloshaltung verlustig, wenn der Schade nur aus einem mässigen oder geringen Versehen des Beschädigers entstanden ist."

sich aller Schadloshaltung verlustig gemacht.

Jedenfalls aber sei es Sache des Klägers gewesen, den Nachweis zu führen, dass er von dem ihm angegebenen jetzigen Inhaber der Sache letztere nicht zurückerhalten könne; denn ohne diesen Nachweis sei das Vorhandensein eines Schadens überhaupt nicht festgestellt.

Den letzteren Präjudicial-Einwand erachtete das Gericht, da die Klage sich als Vindication charakterisire, für durchgreifend und wies den Kläger mit seinem Antrage unter Auferlegung der Kosten in der angebrachten Art ab.

Kläger recurrirte an das Königliche Kammergericht zu Berlin, und es wurde von dem Civil-Senat desselben nach erfolgter Beweisaufnahme über die vom Kläger behaupteten, von der verklagten Verwaltung bestrittenen thatsächlichen Verhältnisse das erste Erkenntniss aufgehoben und dem Kläger zur Feststellung seines Eigenthumsrechts die Ableistung eines Eides dahin auferlegt, dass er am Tage der Auffindung der Uhr die Reise nach Berlin mittelst der Nieder-

gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen genauer orientiren wollen, erlauben wir uns auf das im Jahre 1866 im Verlag von F. Enke erschienene Werk: Das Deutsche Eisenbahn-Transportrecht von Dr. jur. W. Koch. Erste Abtheilung: Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen nach dem Allg. Deutschen Handelsgesetzbuche, aufmerksam zu machen. Die Red.

* Siehe Jahrg. 1865 No. 25 S. 312 dies. Ztg. Die Red.

** Mitgetheilt durch Herrn Eisenbahn-Secretair Claus I. in Berlin.

schlesisch-Märkischen Eisenbahn gemacht, dass seines Wissens die von ihm in dem Wagen zurückgelassene und die aufgefundene Uhr identisch seien, und dass er die Uhr nebst Zubehör von den von ihm bezeichneten Handwerkern gekauft habe; im Schwörungsfalle aber die Eisenbahn-Verwaltung schuldig erachtet, die Uhr mit Kasten dem Kläger herauszugeben oder den Werth zu ersetzen.

Kläger leistete den ihm auferlegten Eid, und das Königliche Stadtgericht purificirte das Erkenntniss des Kammergerichts dahin, dass die verklagte Eisenbahn-Verwaltung schuldig, dem Kläger die geforderte Spieluhr mit Kasten etc sofort herauszugeben, oder den Werth dieser Gegenstände mit 31 Thlr. 15 Sgr. nebst 5% Zinsen seit dem Tage der Klagebehändigung zu zahlen, und die Kosten erster Instanz der Verklagten zur Last zu stellen, die auf den Antheil der Verklagten (als einer fiskalischen Behörde) fallenden gerichtlichen Kosten aber ausser Ansatz zu lassen.

Da die Einlegung eines weiteren Rechtsmittels in Rücksicht auf den Werth des Objects nicht zulässig war, ist der Kläger durch Zahlung der Entschädigungssumme und Erstattung der Kosten befriedigt worden.

Das Kammergericht hat seine Entscheidung damit begründet, dass zwischen dem Kläger und der Eisenbahn-Verwaltung, wenn Ersterer an dem betreffenden Tage mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach Berlin gefahren sei, ein den Tit. 6 Th. I A. L.-R. nach § 17 ibid. ausschliessendes Contracts-Verhältniss vorliege, wobei in Ermangelung anderer Bestimmungen wegen eines zu vertretenden Versehens die §§ 277 und 278 Th. I Tit. 5 A. L.-R.

§ 277. „Wer bei Erfüllung eines Vertrages ein grobes Versehen sich zu Schulden kommen lässt, ist in allen Fällen zum Schadens-Ersatz verbunden."

§ 278. „Haben beide Theile aus dem Vertrage selbst Vortheile zu erwarten, so sind beide auch aus einem mässigen Versehen wechselseitig verpflichtet."

maassgebend seien. Danach sei die Klage gegen die Eisenbahn-Verwaltung an sich begründet, da der Beamte bei Herausgabe des Fundes an eine Person, die sich als Eigenthümer nicht ausgewiesen, ein Versehen — gleichviel ob ein grobes oder ein mässiges — begangen habe, für welches, da er in amtlicher Eigenschaft handelte, die verklagte Verwaltung verantwortlich sei. In dem Erkenntnisse sind die §§ 27 und 33 Abschn. A des Betriebs-Reglements für die Preussischen Staats-Eisenbahnen vom 3. September 1865 ausdrücklich als maassgebend citirt.

Das Kammergericht hat hiernach den Anspruch des Klägers auf Herausgabe der Sache lediglich aus dem Contracts-Verhältnisse hergeleitet, welches nach seiner Auffassung zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Kläger in Betreff der Beförderung des Letzteren mittelst der Eisenbahn nach Berlin abgeschlossen worden. Wie diese Auffassung mit dem in dem Erkenntnisse citirten § 27 Abschn. A des oben gedachten Betriebs-Reglements zu vereinigen ist, wonach die Eisenbahn-Verwaltung für das Handgepäck keine Garantie übernimmt, dieses vielmehr von dem Reisenden selbst zu beaufsichtigen ist, darüber fehlt es in den Erkenntnissgründen an jedem Aufschlusse.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

26. Mai Greiz-Brunner Eisenbahn-Gesellschaft zu Greiz.
28. „ Vereinigte Schweizerbahnen.
30. „ Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau.
25. Juni Werrabahn-Gesellschaft zu Eisenach. Siehe S. 276.

Einzahlungen und Ausgabe von Actien.

Alsenz-Bahn. Der Umtausch der provisorischen Quittungen gegen definitive Actien-Documente kann von jetzt ab bei der Gesellschaftscasse in Ludwigshafen etc. bewirkt werden. Siehe off. Bekm. S. 276.

Buschtěhrader Eisenbahn. Die noch einzuzahlenden 40 Proc. auf die neu emittirten Actien 3. Emission sind in zwei Raten von je 105 fl. auf eine ganze oder 35 fl. auf $1/3$ Actie vom 1. bis 15. Juni resp. 1. bis 15. Juli bei Herrn Moritz Zdekauer in Prag oder den Herren Robert u. Co. in Wien zu entrichten.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Achte Einzahlung auf die neuen Actien mit 10 Thlr. (abzüglich 3 Thlr. 10 Ngr. Zinsen) nebst 1 Thlr. Conventionalstrafe wegen Versäumniss des Zahlungstermins vom 29. Febr. d. J. an die Hauptcasse zu Leipzig bis 10. Juni c.

Auszahlungen.

Werrabahn. Die Dividende pro 1867 wird vom 8. Juni d. J. ab mit 2 Thlr. 18 Sgr. pro Actie, sowie die am 1. Juli c. fälligen Zinscoupons an den in der off Bekm. S. 276 genannten Zahlstellen ausgezahlt.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

Das III. Loos der München-Braunauer Bahn wird in Regiebau genommen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
27. Mai zu Münster	Westfälische E.	4 Eisenbahn-Postwagen	277
28. „ zu Münster	dieselbe	Personenwagen	277
14. Juni zu Gernsbach	Murgthalbahn	Schienen, Laschen etc.	277

Briefkasten.

☞ Von der 2. Auflage unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas, von welcher wir soeben die ersten Exemplare erhalten haben, sind die bestellten Exemplare sofort verschickt worden. — Den Ladenpreis der Karte im Buchhandel haben wir bei den bedeutenden Herstellungskosten derselben mit 15 Sgr. beibehalten müssen. Bei dem directen Bezug selbst einzelner Exemplare der Karte durch die Redaction — Leipzig, Dörienstrasse 2 — geben wir dagegen die Karte unter Gewährung eines Rabatts von ca. 25% (incl. franco-Zusendung) von jetzt an zu $12\frac{1}{2}$ Sgr., pränumerando in Geld oder Briefmarken frankirt einzusenden.

Herrn Eisenbahn-Geometer R. S. in Köln: Wir bedauern Ihnen über das fragliche Eisenbahn-Project keine nähere Mittheilung machen zu können.

Berichtigungen.

In Nr. 20 S. 255 Sp. 2 muss es in Z. 1 der Anm. 2 statt ab München heissen: „ab Ingolstadt", Z. 4 ders. Anm. statt ab Pleinfeld: „ab Treuchtlingen."

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die landesherrliche Genehmigung des Vertrages zwischen der Bergisch-Märkischen und der Nordbahn-Gesellschaft vom 7. und 10. März d. J. durch Allerhöchsten Erlass vom 17. v. Mts. erfolgt ist, wird die Nordbahn vom 1. Januar d. J. für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn betrieben und verwaltet.

Die Actionäre der Nordbahn erhalten als Vergütung für die vereinbarte Abtretung der Verwaltung und demnächst des Eigenthums der Bahn eine feste Rente von fünf Procent ihres Actiencapitals und eventuell eine Geldabfindung von 70 Thlr. baar für 100 Thlr. Actien-Capital, sofern sie nicht die anderweite Offerte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, bestehend in dem Umtausche der Nordbahn-Actien gegen fünfprocentige Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Gesellschaft innerhalb der vertragsmässigen Frist acceptiren.

Diese Offerte wird den Actionären der Nordbahn hiermit gemacht, indem wir uns Namens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bereit erklären, die Actien der Nordbahn gegen fünfprocentige Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen, welche nach Maassgabe des Allerhöchsten Privilegiums vom 17. v. Mts. mit halbjährlichen, am 2. Januar und 1. Juli verfallenden Zinscoupons, sowie mit Empfangs-Anweisungen für die folgenden Sérien der Zinscoupons ausgefertigt werden, umzutauschen.

Die Aushändigung dieser Obligationen wird vom 15. Juni d. J. ab — nach Möglichkeit Zug um Zug — bei unserer **Hauptcasse hierselbst, bei der Casse der Nordbahn in Cassel, sowie bei den Herren H. F. Fetschow & Sohn zu Berlin,** welche die Vermittelung des Umtausches gegen eine billige Vergütung übernehmen werden, gegen Einlieferung der Actien nebst den nicht verfallenen Dividendenscheinen vom Jahre 1868 ab erfolgen.

Die Actien sind mit einem Nummern-Verzeichniss in doppelter Ausfertigung, wofür Formulare an den gedachten Einlösestellen zu haben sind, frühestens am **1. Juni** einzureichen. Für fehlende Dividendenscheine der Actien wird deren Werth in Zinscoupons der Obligationen einbehalten, indem die Dividendenscheine am Verfalltage mit fünf Thaler eingelöst werden.

Die Obligationen werden in Appoints von 500 und 100 Thalern, beide mit fortlaufenden Nummern von Nro. 1 beginnend, ausgefertigt; in dem gedachten Verzeichniss ist daher die gewünschte Art der Appoints zu vermerken, und werden, wenn ein solcher Vermerk fehlt, zunächst Appoints von 500 Thlr. dem Betrage der Actien entsprechend, ausgegeben werden.

Sofern die Aushändigung der Obligationen nicht Zug um Zug erfolgen kann, wird die eine Ausfertigung des Nummern-

Verzeichnisses der Actien mit Empfangsbescheinigung an den Einsender zurückgegeben, der dasselbe demnächst bei Empfangnahme der Obligationen mit Quittung wieder einzuliefern hat.

Diese Offerte erlischt mit dem Jahre 1870, nach dessen Ablauf die Bergisch-Märkische Gesellschaft das Recht hat, die nicht umgetauschten Actien, nach erfolgter Ausloosung oder Kündigung der Nordbahn-Obligationen I. Serie, — vorgängig einer sechsmonatlichen Aufkündigung — gegen Baarzahlung von 70 Thalern für 100 Thaler Actiencapital einzulösen.

Diejenigen Nordbahn-Actionaire, welche von dem Rechte des Umtausches gegen Prioritäten keinen Gebrauch machen, erhalten zu ihren Actien nach Einlösung des letzten noch vorhandenen Dividendenscheins (für das Jahr 1869) Zinscoupons und Talons mit der Nummer der betreffenden Actie, und werden die Dividendenscheine für die Jahre 1868 und 1869 am 1. April des folgenden Jahres mit 5 Thalern für jede Actie eingelöst.

Elberfeld, den 15. Mai 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Werra-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre findet

Donnerstag, den 25. Juni d. Js. Vormittags 11 Uhr

in **Eisenach** im Locale der **Erholung** statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeinde-Behörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis incl. zum 16. Juni c.**, entweder hier bei unserem Büreau oder den Billetexpeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von 5 bis 10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich und zwar durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communal-Behörden beglaubigte, Vollmachten versehen sein.

Besonders machen wir darauf aufmerksam, **dass es unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt** und dass vom Verwaltungsrathe streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung in der General-Versammlung sind:

1) der Geschäftsbericht auf das Jahr 1867.
2) Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungs-Rathes für die austretenden, aber wieder wählbaren Herren Kaufmann Schwerdt und Oberbürgermeister Krell.
3) Abermaliger Antrag des Verwaltungsraths auf Aenderung des § 26 des Statuts, wonach künftig statt 5 je 10 Actien eine Stimme geben sollen.

Für diese Generalversammlung wird freie Fahrt **nicht** gewährt, jedoch den Theilnehmern ein von Sonneberg nach Eisenach und von da dorthin zurückgehender Extrazug, für welchen Tagesbillets an Werkeltagen Gültigkeit haben, gestellt, worüber die Anschläge in den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht für 1867 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 8. Mai 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahngesellschaft.
E. Wagner. Oberländer. C. Thon.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Mit dem **1. Juni l. J.** treten folgende ergänzende Bestimmungen zum Reglement für den Transport von Gütern etc. vom 1. November 1865 in Kraft:

Zu § 3 A.

Zu den leicht entzündlichen und feuerfangenden und deshalb vom Transport ausgeschlossenen Gegenständen gehören auch Natron-Coaks (Abfälle von der Paraffin-, Solaröl- und Soda-Fabrication) und die sogenannten Pharaoschlangen.

Zu § 3 B. Ziffer 1.

Den hier genannten, nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Artikeln: Aether, Naphta und absoluter Alkohol, wird auch das in neuerer Zeit, unter dem Namen: „Ligroine" in den Handel gebrachte flüchtige Oel gleichgestellt.

Cassel, am 13. Mai 1868.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes:
Die Central-Direction der Main-Weser Bahn.

Königl. Bayer. Pfälzische Nordbahnen.
Alsenz-Bahn.

Die Subscribenten auf das Actien-Capital der Alsenzbahn, welche Vollzahlung geleistet haben, werden hiermit benachrichtigt, dass **die definitiven Actien-Documente** nunmehr erschienen sind und gegen Auslieferung der ausgestellten provisorischen Quittungen bei den betreffenden Zeichnungsstellen, nämlich bei

der **Directionscasse der Pfälzischen Bahnen** in Ludwigshafen a./Rh.
der **K. Bayer. Bank** in Nürnberg,
der **Bayer. Hypotheken- und Wechselbank** in München,
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Ph. Nic. Schmidt " " "
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
der **Direction** der **Disconto-Gesellschaft** in Berlin
S. Bleichröder in Berlin

in Empfang genommen werden können.

Ludwigshafen, den 13. Mai 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Werra-Eisenbahn.

Auf Grund des von der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu Erfurt aufgestellten Rechnungs-Abschlusses haben wir **die auf die Stammactien pro 1867 entfallende Dividende** auf 2 Thlr. 18 Sgr. = 4 fl. 33 kr. per Actie festgestellt.

Diese Dividende wird gegen Rückgabe des Dividendenscheins IX. von der Hauptcasse der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Erfurt, den Billetexpeditionen der Werrabahn und denen der Thüringischen Bahn in Weimar und Gotha nach vorgängiger Anmeldung, den Herren **G. Müller & Cie.** in Berlin, **Becker & Cie.** in Leipzig und **A. Siebert** in Frankfurt a/M. **vom 8. Juni** c. an ausgezahlt.

Die Einlösung **der am 1. Juli c. fälligen Zinscoupons der 5% Prioritäts-Anleihe** erfolgt bei den vorgenannten Stellen, der Mitteldeutschen Creditbank hier, der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft in Coburg, den Herren Gebrüdern **Benedict** in Stuttgart und **Haas** in Carlsruhe.

Meiningen, den 8. Mai 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.
E. Wagner. Oberländer. Thon.

Holsteinische Eisenbahnen.

Vom 16. Juni d. J. an werden die Tarife für Passagiere III. Classe auf den Personenzügen auf der **Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahn** für einfache Billete erhöht und auf 3 Sgr. pro Meile normirt, dagegen bleibt der Preis der Tagesbillete der bisherige; die Tarife für Passagiere I. Classe, die jetzt zum Theil auf $6^3/_4$ Sgr. pro Meile gesetzt sind, werden auf 6 Sgr. pro Meile normirt.

Altona, den 1. Mai 1868.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

125 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen, davon 45 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,
96 Stück Gussstahl-Achsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen,
170 Stück Gussstahl-Achsen mit Gussstahl-Scheibenrädern und
516 Stück $3^1/_2$ Fuss langen Gussstahl-Tragfedern

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen, Achsen und Tragfedern"

versehen, bis zu dem auf

Donnerstag den 28. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einzusenden. Die Eröffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten. Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht aus und werden auf portofreie an unseren Obermaschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt. Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 8. Mai 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

4 Stück Eisenbahn-Postwagen I. Gattung

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copalien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift

Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Postwagen

bis zu dem am **27. Mai cr. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 11. Mai 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

4 Personenwagen I./II. Classe

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Personenwagen I./II. Classe

bis zu dem am **28. Mai cr. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 11. Mai 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Murgthal-Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Oberbau-Materialien:

4 800	Stück	Eisenschienen von 34''' Höhe, Gewicht beiläufig	19 400 Ctr.
220	„	Stahl- oder Feinkorn-Schienen, Gewicht beiläufig	670 „
10 000	„	Laschen, Gewicht beiläufig	500 „
20 000	„	Laschenschrauben, Gewicht beiläufig	180 „
5 000	„	Unterlagsbleche, Gewicht beiläufig	130 „
104 000	„	Schienenkloben „ „	520 „
450	„	Schliessbolzen „ „	5 „

soll auf dem Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind auf dem Baubüreau der Murgthal-Eisenbahn in Gernsbach (Baden) einzusehen, und Angebote eben daselbst längstens am **14. Juni l. J.** portofrei und verschlossen einzureichen.

Gernsbach, den 15. Mai 1868.

Der bauleitende Ingenieur.
Baumeister.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende April 1868.

16 leere Petroleumfässer (970 Pfd.)
4 andere leere Fässer (186 Pfd.)
4 leere Körbe (34 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

H 4. 1 Bund Hopfensäcke (38 Pfd.) lagert in Langenbrücken.

B D. 1 Sack Hanf (27 Pfd.)
S. 1 Hopfensack ($5^1/_2$ Pfd.)
Adr. Schuhmann 206. 1 leeres Fass (19 Pfd.)
L. 1 Kistchen Mehl (47 Pfd.)
L N S 61. 1 leere Kiste (52 Pfd.)
1 Blöckchen Kupfer ($13^1/_2$ Pfd.)
} lagern in Bruchsal.

C 126. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.)

Bayerische Ostbahnen. 1. Mai 1868.

G L. 1 Stück Ofentheil (5 Pfd.) lagert in Passau.
W K. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 88 Pfd.) lagert in Passau.
TL 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.) lagert in Passau.
O K 4. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 70 Pfd.) lagert in Passau.
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.) lagert in Passau.
J L S 3654. 1 Fass Wein (68 Pfd.) lagert in Passau.
X A 5. 4. / 5. 38. 4 Fass Zwetschgen (52 Ctr. 64 Pfd.) lagern in Passau.
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.) lagern in Passau.
1. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Passau.
2. 2 Sack Weizen (3 Ctr. 85 Pfd.) lagern in Passau.
J S 18. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 17 Pfd.) lagert in Passau.
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.) lagert in Passau.
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.) lagert in Passau.
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.) lagert in Passau.
B. 13 Ballen Holzdraht (11 Ctr. 5 Pfd.) lagern in Passau.
O O/S O 391. 1 leerer Ballen (29 Pfd.) lagert in Passau.
1 Schwungrad (3 Ctr. 40 Pfd.) lagert in Passau.
F E 1. 1 Ballen Waschleder (46 Pfd.) lagert in Straubing.
1 Fass Gyps (87 Pfd.) lagert in Freising.
Briaux David & Cie. Paris. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 78 Pfd.) lagert in Klardorf.
H R 10. 1 Ballen muthmaasslich Kleider (14 Pfd.) lagert in Regensburg.
1 Koffer muthmaasslich Kleider (51 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
1 Stumpf Gerste (41 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Sack Gerste (1 Ctr. 72 Pfd.) lagert in Nürnberg.
[Zeichen] 133. 1 Säckl Früchte (28 Pfd.) lagert in Eger.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. April 1868.

G 516. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.) von Hagen
C K 35. 1 Rolle Leimen (55 Pfd.) von Hamm
W N 12722. 1 Ballot (Inhalt unbek., 91 Pfd.) von Ruhrort
} lagern in Düsseldorf.

F 22. 1 Brett (19 Pfd.) lagert in Leichlingen.
T M 922. 1 Anker Branntwein (88 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Vohwinkel.
1 Bürde Stahl (49 Pfd.) von Neuss lagert in Hagen.
J H 479. 1 Korb porzellan. Täfelchen (84 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Witten.

2 Colli Flacheisen (328 Pfd.) von Mülheim
1 Collo Kuchenpfannen (24½ Pfd.)
A O 1207. 1 Fass (Inhalt unbekannt (70 Pfd.)
J P 8585½. 2 Pack Schüppen (73 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.

L H. 1 leere Kiste (12 Pfd.) von Siegen lagert in Unna.

1 Sack Gerste (180 Pfd.)
R. Q. 1 Pack Messingblech (18 Pfd.)
E H 22. 1 Kiste Glas (240 Pfd.)
626. 1 Fass Seife (138 Pfd.)
S 1. 1 Pflugschaar (11 Pfd.)
C S 9. 1 Pack Eisendraht (100 Pfd.)
1 Pack Eisendraht (32 Pfd.)
2 leere Seifenfässer (70Pfd.)
S 30. 1 Korb Ketten (160 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Unna.

O 148. 1 Korb Drahtnägel (227 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Altena.
F & C 203. 1 Ballen Guano (102 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Creuzthal.
1 Pack 3 alte Handkörbe (6 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Siegen.
L W 263. 1 Pack Strohpapier (23 Pfd.) von Iserlohn lagert in Essen.
B H. 1 Bürde Nageleisen (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Essen.
E. 1 Bürde Nageleisen (52 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Essen.
1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
W D C 947. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 158 Pfd.) von Aachen M. lagert in Ruhrort.
M C 118. 1 Pack Säcke (118 Pfd.) von Viersen lagert in Ruhrort.
R C 3290. 1 Fass Oel (325 Pfd. lagert in Ruhrort.
ꟼW 684. 1 leere ¼ Ohm (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats:
K. 1 Pack Korbwaaren (47 Pfd.) lagert in Berlin.
A B W 2178/2475. 2 leere Fässer (1 Ctr. 8 Pfd.) lagern in Berlin.
A R 62/4. 3 Colli Fourniere (76 Pfd.) lagern in Berlin.
H H C 9845. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Berlin.
Zimmer 118, 102. 2 leere Fässer (45 Pfd.) lagern in Berlin.
1 Stück Maschinentheil [Achslager] (71 Pfd.) lagert in Berlin.

Wegen der früheren überzähligen Güter vergleiche die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 14. Mai 1868.

Die Direction.

Verzeichniss

der im Monate April 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Station Kreiensen:
R S K 492. 1 Kiste (34 Pfd.).

Recapitulation

der im I. Quartale 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen** Eisenbahnstationen überzählig lagernden Güter.

Pro Januar.

Station Braunschweig. Güterexpedition:
Z H K 671. 1 leeres Fass (100 Pfd.).
1 Korb leere Flaschen (10 Pfd.).

Pro Februar.

Station Braunschweig. Eilgutexpedition:
1 grosse leere Kiste (111 Pfd.).

Station Braunschweig, Güterexpedition:
F F 43. 1 Kiste mit leeren Kisten (93 Pfd.).
K H 12. 1 Rolle Leder (137 Pfd.).

Station Wolfenbüttel:
1 Eisenplatte 2½' lg., 8" br., ⅜" stark (21 Pfd.).
M 25. 1 leere Tonne (15 Pfd.).

Station Helmstedt:
D. 1 Satz Schachteln (16 Pfd.).

Station Holzminden:
1 Rosteisen (25½ Pfd.).

Pro März.
Nichts.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hannover'schen Staatsbahnen** überzählig lagernden Güter pro April 1868.

M 969. 1 Ballot Leinen und Drell (57 Pfd.) lagert in Bremen.
Bremen Hannover 759. 1 leere Kiste (6 Pfd.) lagert in Hannover seit 4. April 1868.
G B 601. 1 Collo Schmiedeeisen (13 Pfd.) lagert in Löhne seit 8. April 1868.

C M 598.
C M 359.
C M
} 3 leere Gebinde lagern in Hildesheim.

S 1. 1 Sack Pferdehaare (60 Pfd.) lagert in Hildesheim.
W. 1 eis. Ofenthür (5 Pfd.) lagert in Celle seit 19. April 1868.
S 366. 1 Korb Maschinentheile (11 Pfd.) lagert in Hildesheim.
St C 1648/1649. 2 leere Kisten (128 Pfd) lagern in Hildesheim.

F W D. 1 leeres Bierfass (20 Pfd.)
 78. 1 Ballen Emballage (52 Pfd.)
V. 1 leeres Fass (22 Pfd.)
K. 1 Sack leere Säcke (81½ Pfd.)
F H 25. 1 Pack Papier (104 Pfd.)
M. 1 Pack leere Säcke (74 Pfd.)
A K 2. 1 Kiste (Inhalt unbek., 40 Pfd.)
2 Säcke Malz (193½ Pfd.)
V G 7723. 1 Fass (Inhalt unbek., 25 Pfd.
3 Stück alte Zinkplatten (136 Pfd.)
S 4. 1 leerer Korb (26½ Pfd.)
} lagern in Bremen seit der Revision des Empfangs-Schoppens.

W M Gladbach 383. 1 leere Pianio-Kiste
Chr. Weimar 3548. 1 leeres Bierfass
J Pfaff 45. 1 leere Pianio-Kiste
M G 24. 1 Fass Häringe
 7115. 1 Fass Fettwaaren
R L 465. 1 Fass Fettwaaren
} lagern in Bremen seit der Revision des Versandt-Schoppens.

Hessische Eisenbahnen. Am 1. April 1868.

1 leeres Oelfass mit eisernen Reifen lagert in Cassel seit 15. Jan. 1868.
G H S 253. 1 leeres Bierfass mit eisernen Reifen lagert in Cassel seit 1. Januar 1868.

Hessische Ludwigsbahn. Pro 1. Mai 1868.

H. 33. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.)
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
1 Stück alte Decke
T V 1. 1 Sack Knochenabfälle (102 Pfd)
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
} lagern in Mainz.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

a) Ende März 1868.

(J) 405. 1 Fass Powidl (160 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 25. März.
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 12. Septbr.
15 Bund led. Flachs (1725 Pfd.) von Granica lagern in Wien seit 2. Januar.
F 20. 1 leeres Fass von der Aufgabe lagert in Wien seit 29. März.
2 leere Fässer (70 Pfd.) lagern in Lundenburg seit 13. December.
S C. 1 Packl 5 Stück Barchent (39 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Brünn seit 4. September.
K P. 1 Packl 5 Stück Barchent (21 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Brünn seit 4. September.
V I S 188. 1 leeres Fassl (53 Pfd.) von Lundenburg lagert in Brünn seit 27. August.
10 Buschen Eisen (1230 Pfd.) von Scontrirung lagern in Brünn seit 18. December.
3. 1 Sack Mehl (170 Pfd.) von Scontrirung lagert in Rohatetz seit 13. März.
K B 58. 1 Ballen Wolle (135 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Bisenz seit 20. März.
1 Sack Knoppern (23 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
C S 2146. 1 Fassl Wein (148 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
R 2900. 1 Fassl rothe Farbe (58 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 29. December.
J B M 16505. 1 Fassl Karden (458 Pfd.) von Scontirung lagert in Troppau seit 29. December.
H. 1 Kiste Champagner (62 (? 64) Pfd.) von Scontirung lagert in Troppau seit 29. December.
1 Busch Eisen (57 Pfd.) von Scontirung lagert in Petrowitz seit 13. März.
1 Busch Bandeisen (36 Pfd.) von Scontirung lagert in Krakau seit 27. April.
P W oder P IV. 2 Packl Sessel (44 Pfd.) von Wien lagern in Krakau seit 29. März.

b) Ende April.

E E 630. 1 Kiste Männerhüte (57 Pfd.) von Schönbrunn lagert in Wien seit 2. November. (Bekleht Bodenbach-Wien.)
Lichtenthal. 10 leere Fassel (350 Pfd.) von Lundenburg lagern in Wien seit 6. April.

1 Korb leere Glasflaschen (15 Pfd.) lagert in Lundenburg s. 1. April.
A S 7520. 1 leeres Fassel (28 Pfd.) von Scontrirung lagert in Hullein seit 13. März.
1 Sack Pflaumen (92 Pfd.) von Scontrirung lagert in Olmütz s. 29. April.
P L M 183. 1 grosse Theerdecke lagert in Oderberg seit 29. März.
K 1/2. 2 Ballen Fenchel (448 Pfd.) von Scontrirung lagern in Petrowitz seit 19. April.
W Z F 158. 1 Kiste leere Plutzer (115 Pfd.) von Scontrirung lagert in Petrowitz seit 19. April.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 30. April 1868.

J K 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 2. März.
1 Kiste Eisenwaaren von Salzburg lagert in Wien seit 5. März.
R L. 17 Busch|Stahl (2380 Pfd.) von Passau lagert in Wels s. 6. März.
AE $^1/_{2/3}$. 3 Ballen (Inhalt unbekannt, 224, 154, 220 Pfd.) vom Magazin lagert in Wien seit 20. April.
J B 172. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Wels lagert in Wien seit 24. April.
A S 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 210 Pfd.) von Aschbach lagert in Wien seit 28. April.
Mannheim 121. 1 Stück Lederdecke
C E B 1401. 1 Stück Theerdecke
R E G 3200. 1 Stück Theerdecke
} vom Magazin lagert in Passau seit 28. April.
1 Stück Bandage (358 Pfd.) vom Magazine lagert in Passau s. 28. April.

Köln-Mindener Eisenbahn. April 1868.

C 30. 2 Blöcke Zinn
C 8. 3 Blöcke Zinn
C 10. 1 Block Zinn
C 16. 1 Block Zinn
} (450 Pfd.) lagern in Dortmund seit 8. April.
F 1010. 1 Korb, eine Blechflasche (58 Pfd.) lagert in Kirchen seit 6. April.
M B 2. 1 Pack Tafeln (17 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 16. April.
C B 700. 1 Fass Farbe (586 Pfd.) von der Revision lagert in Düsseldorf seit 20. April.
K W 35. 1 Bund Rohr (72 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 28. April.
24 leere Fässer
L B 359. 1 leere Kiste
L S 748. 1 Verschlag
6 leere Körbe
} (316 Pfd.) von der Revision lagern in Duisburg seit 28. April.
F W. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Wesel seit 27. April.
M. 1 Colli Eisenwaaren (7 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 29. April.
Wegen der herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. April 1868.

1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Ofentheile ohne Ringe
A 1. 1 Ballen wollene Waare
A K 11. 1 Pack Leder (108 Pfd.)
K B. 2 leere Kisten
31 oder 24. 1 Sack Soda
1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) auf Gepäckschein 177 Breslau-Leipzig
} lagern in Leipzig.
L C 481. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enthaltend (114 Pfd.) lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne dreikantige Schiene (48 Pfd.) auf der Strecke gefunden
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen (8 Pfd.) von Leipzig
} lagern in Coswig.
E S 59. 1 Fass Schmieröl (352 Pfd.) von Paderborn
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
} lagern in Dresden.

Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn. April 1868.

A W A 1383. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 9. April.
C M 42. 1 Plan lagert bei der Güterexpedition Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 14. April cr.

Main-Neckar-Bahn.
Revision am 1. Mai 1868.
1) auf Station Darmstadt:

M 7. 1 Sack Knochen (103 Pfd.).
H 1. 1 Sack Lumpen (67 Pfd.).
Erbach 1641. 1 leeres Fässchen (23 Pfd.).
J G 7. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.).
„ 180. 1 leeres Fässchen (16 Pfd.).
J W 109. 1 leeres Fässchen (20 Pfd.).
L 3. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.).
1 leeres Theerfässchen (25 Pfd.).
1 Pack leere Säcke (4 Pfd.).
11 Gebund Seegras (530 Pfd.)
A H / H 147. 1 leere Kiste (130 Pfd.).

2) auf Station Frankfurt:

S S 4845. 1 Fass Farbe (96 Pfd.).
L 51. 1 Ballen Hanf (52 Pfd.).
R 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.).
F 524. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
„ 2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
M 864. 1 Kästchen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.).
H F 242. 1 Canapeegestell (48 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs Mai 1868.

1 Schreibpultaufsatz (30 Pfd.) lagert in Cassel seit November 1867.
S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
L E 1. 1 leinene Wagendecke (Privatdecke) lagert in Cassel seit April 1868.
O. 1 Ballen Schaffelle (42 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
H P F L T 38. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Treysa seit Dec. 67.
A G. 1 Pack Draht (45 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1867.
Andreas Kimich N. 1 America. 1 Kiste Passagiergut zu Balon No. 855 Heidelberg-Giessen lagert in Giessen seit October 1867.
J. S. Schmidt auf dem Hirschgraben. 1 Sack Kartoffeln (143 Pfd.) lagert in Giessen seit October 1867.
Koffler & Co., Kunstmühle bei Beiseförth 308. 1 Sack leere Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit Januar 1868.
2 Stück runde Roste lagern in Frankfurt seit October 1867.
B A B 5621. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit November 1867.
2 Stück Tannen-Dielen lagern in Frankfurt seit April 1868.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende April 1868.

1 Blumentisch von Korbgeflecht (8 Pfd.)
1 Pack Schaffelle (168 Pfd.).
M 3. 1 Rindhaut (10 Pfd.).
} lagern in Frankfurt a/O.
2 Colli Bettstellentheile (22 Pfd.)
1 complette Bettstelle (56 Pfd.)
1 Schraubzwinge (6 Pfd.)
} lagern in Breslau.
F C B 97. 1 Kiste Kleiderstoffe (77 Pfd.) lagert in Hansdorf.
1 hölzernes Kohlenmaass (18 Pfd.)
1 Gewichtsschaale zur Decimalwaage (19 Pfd.).
} lagern in Görlitz.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende April 1868.

Süsskind, Nürnberg. 1 Pack alte Säcke (42 Pfd.) lagert in Glogau seit 17. Mai 1867.
L / L W. 1 Tonne Heringe (3 Ctr.) lagert in Glogau seit 17. Mai 1867.
1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Aug. 1867.
G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.
E G No. 40. 2 blecherne Wassereimer (13 Pfd.) lagern in Glogau seit Februar 1868.
17 Stück Wagenbuchsen (1 Ctr. 17 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. 2. Februar 1868.
2 gusseiserne Kämme [defect] (28 Pfd.) lagern in Glogau s. 2. Feb. 68.
1 gusseisernes Triebrad (11 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Februar 68.
2 gusseiserne Strohwalzen (7 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. Febr. 68.
4 gusseiserne Deckel (8 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. Februar 1868.
2 gusseiserne Füsse einer Bank [defect] (22 Pfd.) lagern in Glogau s. 2. Februar 1868.
P. 1 gusseiserne Ringplatte ohne Ringe (8 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Februar 1868.
1 gusseisernes zerbrochenes Ausgussrohr (25 Pfd.) lagert in Glogau s. 2. Februar 1868.
H P No. 1443. 1 Kiste leere Flaschen (90 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Februar 1868.
1 gusseiserne Schutzstrebe 4' lang (60 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. 2. Februar 1868.
1 gusseiserner Kochheerd, zerbrochen (30 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Februar 1868.
1 alter Ofen von Eisenblech (33 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Febr. 68.
2712. 1 leeres Fass mit eisernen Reifen (10 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Februar 1868.
S T. 1 leeres Fass mit eisernen Reifen (12 Pfd.) lagert in Glogau s. 2. Februar 1868.
Zeichen nicht zu erkennen.
1 leeres Fass mit eisernen Reifen (40 Pfd.)
1 leeres Fass mit eisernen Reifen (62 Pfd.)
1 leeres Fass mit hölzernen Reifen (27 Pfd.)
1 leeres Fass mit hölzernen Reifen (17 Pfd.)
1 leeres Fass mit hölzernen Reifen (31 Pfd.)
} lagern in Glogau seit 2. Febr. 1868.
2 Flachschienen à 20' lang, 3" breit, $^3/_4$" hoch mit je 4 Löchern (2 Ctr. 99 Pfd.) lagern in Glogau s. 2. Februar 1868.
5 gusseiserne Plattenroste (17 Pfd.) lagern in Hansdorf s. 18. Mai 67.

Oberschlesische Eisenbahn. April 1868.

G H 2457. 1 Kiste Plüschwestenstoffe (43 Pfd.).
H 1. / H S 1. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 51 Pfd.).
1 kleiner braunlederner leerer Koffer (6 Pfd.).
R 1. 1 emballirte Reisetasche (22 Pfd.).
Louis Leipziger Breslau. 1 Pack Säcke.

Rheinische Eisenbahn. 30. April 1868.

R P 5. 1 Ballen Säcke lagert in Köln.
T 2262. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Köln.
G L 497. 1 Collo Eisenwaaren lagert in Köln.
4 Stäbe Rundeisen lagern in Aachen.
B R 1 Neuhäuser. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
△ 7350. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
1 eiserne Platte 13½′ à 1½′ lagert in Osterath.
3 Stück Tannen Bord, 10′ lang lagern in Sechtem.
O B K 479. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 360 Pfd.) lagert in Bonn.
Saints frères à Paris. 1 Ballen leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
S S 872. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn** überzählig vorgefundenen Güter pro April 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 19. October 67.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar 67.
W. 1 Stück Ofentheil (37 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Feb. 67.
3 Stück Kreuzhölzer (42 Pfd.) lagern in Saarbrücken seit 29. März 67.
E H 1. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit März 68.
958. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit März 68.
J H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Jan. 1868.
A N 293. 1 Holzmodell lagert in Neunkirchen seit März 1868.
H M 3331/2. 3373/4. 4 Fässer anscheinend Oel (650 Pfd.) (660 Pfd.) lagern in Neunkirchen s. April 68.
E B 199. 1 leere Kiste / J 10976/7. 2 leere Kisten (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit 6. August 1867.
S 3695. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Creuznach seit 22. Febr. 68.
D B & C. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Creuznach s. 22. Febr. 68.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 30. April 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
(seit Juli 1866.)
1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit 45 Monaten.
1 Bund 2 blech. Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stab Flacheisen lagern in Bischofswerda / 10 Stab □Eisen lagern in Bischofswerda (seit 1. November 1865.)
(Zeichen) 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
G Ollendorf Neumarkt. 1 Pack leere Säcke (62 Pfd.) lagert in Görlitz.
1 Ballen Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg / 1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg / 2 leere Fässer lagern in Reichenberg (seit der Kriegsperiode 1866.)
Al. P. O 1 Sack / 1 do. geb. Birnen (180 Pfd.) lagern in Dresden (Oesterr. Eingangs-Boden).
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna im Wagen: K. K. No. 5130 seit 30. September 1867.

Verzeichniss

der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat April 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

D T. 1 Sack Roggen (138 Pfd.) / Zeichen unkenntlich. 1 Sack Roggen (127 Pfd.) lagern in Glauchau.
R 26737. 1 leerer Ballon / 26742. 1 leerer Ballon (66 Pfd.) lagern in Altenburg.

Thüringische Eisenbahn. April 1868.

R 6. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 3. April 1868.
1 Sack Schwarzwurzeln (18 Pfd.) lagert in Leipzig s. 17. April 1868.
WB 10, 76. 2 Ballen Alpengras (93 Pfd.) lagern in Halle seit 17. April 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat April 1868.

I. 1 Schaarmesser (7 Pfd.) ab Grimmenthal lagert in Coburg seit 17. April 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 5. Mai 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss

der am 1. Mai 1868 auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** überzähligen Güter.

2 Korbflaschen anscheinend Säure von Soest lagern in Warburg.
HB 477. 1 Ballen ansch. Papier (203 Pfd.) lagert in Münster.
HB u. C 73. 2 Bund Stahl von Milspe lagern in Rheine.
F L 2707. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Rheine.
(Zeichen) 601. 1 Pack Düten (30 Pfd.) lagert in Rheine.
M L W 2997. 1 Fass (145 Pfd.) lagert in Rheine.
G 57/64. 8 Pack Kalbfelle (1198 Pfd.) von Eschede lagern in Rheine.
G 20/1. 2 Pack Schinken (35 Pfd.) lagern in Rheine.
J W. 1 Pack Säcke lagert in Rheine.
3 Stangen Eisen lagern in Rheine.
S T 788. 1 Ballen Manufactur-Waaren (84 Pfd.) von Rheydt lagert in Lingen.
W V 2539. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) von Essen, B.-M.
1 Brod lagert in Leer.
Hannover 333. 1 Kette lagert in Leer.
M B C. 1 Sack Tabak (52 Pfd.) lagert in Leer.
W. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 904 Pfd.) lagern in Emden.
M 1 Ofentheil (48 Pfd.) lagert in Emden.
Hannover 302/282. 2 Bindeketten lagern in Emden.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. April 1868.

(Zeichen) 1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. März.
S B 2637. 1 Ballen Baumwollgarn (492 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 23. April.
S I. 1 Packt Nägel (2 Pfd.) lagert in Maulbronn seit 11. April.
1 Bund Gypserrohre (15 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 9. März.
S. 2 Tafeln Blech (90 Pfd.) lagern in Stuttgart seit December.
L K 1. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (70 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
H 467. 1 Fässchen Wein (55 Pfd.) lagert in Stuttgart seit März.
B L 116 u. 117. 2 leere Bierfässchen (15 u. 18 Mass) lagern in Stuttgart seit März.
R C 76 u. 291. 2 leere Bierfässchen (13 u. 16 Maass) lagern in Stuttgart seit März.
J N Sautter 1461. 1 leeres Bierfässchen (22 Maass) lagert in Stuttgart seit März.
C S S 38B. 1 Kiste Drahtstift (40 Pfd.) lagert in Stuttgart seit März.
L K 232. 1 brauner Koffer (49 Pfd.) lagert in Stuttgart seit April.
J G 80. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Göppingen seit 5. Januar.
(Zeichen) 3607. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Ulm loco seit Februar.
1 eis. Zugstange (4 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 30. März.
K R. 1 Packet Schustergarn (2 Pfd.) lagert in Ulm loco seit März.
1 alter Sack mit Kuhschwänzen (10 Pfd.) lagert in Ulm loco s. April.
Bantleon. 1 leeres Bierfässchen, 10 Maass (18 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 31. März.
1 leerer Korb (4 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 20. November.
L 439/40. 6826. / J S 431/2. 5 Packfässer (205 Pfd.) lagern in Heilbronn seit November.
Adresse Winkler. 1 Ballen leere Säcke (35 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
H S 6263. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Heilbronn seit November.
(Zeichen) 8438. 1 leere Kiste (64 Pfd) lagert in Heilbronn s. November.
B 79. 1 Sack Gerbstoff (180 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 26. Novbr.
ЧR 854. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Reutlingen seit. 26. Novbr.
1 Säckchen Welschkornmehl (4½ Pfd.) lagert in Reutlingen s. Novbr.
1 Fassdaube lagert in Mühlen seit 10. November.
1 lederner Riemen (5½ Pfd.) lagert in Thalhausen seit 6. November.
1 Ofenkranz (5 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 15. November.
B 1. 1 Stückchen Eisen zu einem Ofen gehörig (1 Pfd.) lagert in Thalhausen seit December.
M 1727. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Thalhausen s. 14. December.
K & B 3. 1 leeres Oelfass (73 Pfd.) lagert in Thalhausen s. 1. März.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. April 1868.

2 Colli Flacheisen (32 Pfd.) von Braunschweig fehlen in Berlin.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. April 1868.

2 Sack Dünger von Maltsch fehlen in Schweidnitz seit 13. April.

Hessische Ludwigsbahn. Pro 1. Mai 1868.

C H 99. 1 Pack Säcke (14 Pfd.)
A G 938. 1 Ballen Wollwaaren (17 Pfd.)
Z F 93b. a. c. 3 leere Kisten (161 Pfd.)
L & L 3409. 1 leeres Fass (56 Pfd.)
L L 2993. 1 leeres Fass
C S 5340. 1 Bällchen Leder (11½ Pfd.)
(fehlen in Mainz.)

S O 705. 1 Bällchen Wollenwaaren (40 Pfd.)
C A S 3883. 1 Bällchen baumw. Garn (18 Pfd.)
[Zeichen B] 1852 / 1886/7. 3 leere Fässer (296 Pfd.)
F D 4. 1 Sack Zinkabfälle
K 1258. 1 Kiste Essenz (31 Pfd.)
A H 30116. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
[Zeichen] 4335. 1 Kiste Leinen (49 Pfd.)
S S 1090. 1 Ballen Wollwaaren (28 Pfd.)
D B 2001. 1 Kiste Manufacturwaaren (49 Pfd.)
K N M E (rothe Schrift) Breslau 194. } 1 aus Drillich gefertigte getheerte Decke mit 16 Ringen 28' lang, 14' breit.
[Zeichen] 464. 1 Kiste Honig (39 Pfd.)
1 Sack Gerste
S J 253. 1 Pack Papier (116 Pfd.)
F 245. 1 Ballot Wollenwaaren (21 Pfd.)
L. 1 Pack leere Säcke [Eilgut] (11 Pfd.)
} fehlen in Mainz.
C P 311. 1 leeres Fass (21 Pfd.) fehlt in Ingelheim.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende April 1868.

[Zeichen] 30. 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1868.
1 Sack Roggenkleie (1 Ctr. 2 Pfd.) fehlt in Klopschen seit 21. Febr. 68.
2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehlen in Buchwald seit 10. Dec. 1867.

Oberschlesische Eisenbahn. April 1868.

[Zeichen S L] 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten wollene Waaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
[Zeichen] 324. 1 Fässchen Neunaugen (20 Pfd.).
K 31. 1 Ballen wollene Waaren (15 Pfd.).
F 28. 1 Ballen Bandsachen (41 Pfd.).
HF & Co. 1257. 1 Ballen Kaffee (1 Ctr. 22 Pfd.).
F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
J. Waldstein. 1 Pack Säcke (54 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 30. April 1868.

E H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
W B 81. 1 Kiste Eisenwaaren ab Crefeld fehlt in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
[Zeichen D] 1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Köln.
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss fehlt in Köln.
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis fehlt in Köln.
[Zeichen] 9735. 1 Ballen Wollentuch (29 Pfd.) ab Eupen fehlt in Köln.
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.) ab Lindern fehlt in Köln.
[Zeichen] 571. 1 Ballot Bücher (16 Pfd.) fehlt in Köln.
[Zeichen F] 7521. 1 Kiste Fleischwaaren (49 Pfd.) fehlt in Köln.
P 72. 1 Kiste Stecknadeln (23 Pfd.) ab Stollberg fehlt in Köln.
M 191. 1 Bällchen Garn (22 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
S 66. 1 Bällchen baumw. Waaren (20 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Köln.
F S 4487. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Köln.
G 8/9. 2 Ballen Reps (176 Pfd.) ab Frankfurt fehlt in Köln.
G L 123. 1 Stab Gussstahl ab Bingen fehlt in Köln.
B 3. 1 leeres Fass ab Deutzerfeld fehlt in Köln.
1 Ballen Lumpen ab Essen fehlt in Düren.
J O 420. 1 Bällchen Kaffee ($10^1/_2$ Pfd.) ab Eschweiler fehlt in Düren.
M G S 703. 1 Kiste Couverts (25 Pfd.) ab Bonn fehlt in Düren.
1 Bütte Hausgeräth ab Mechernich fehlt in Eschweiler.
AL E 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz fehlt in Aachen.
L Cahn. 1 Sack Gerste ab Creuznach fehlt in Aachen.
4 Pack Latten und Bretter ab Bonn fehlen in Aachen.
W V 2. 1 Ballen Victualien (13 Pfd.) ab Pfalzdorf fehlt in Herbesthal.
P W. 1 leeres $^1/_2$Ohmfass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
2 Stück Bord ab Neuss fehlen in Crefeld.
G B 280. 1 Ballen rohe Seide (53 Pfd.) ab Wien fehlt in Crefeld.
D 3086. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Crefeld.
ML 280. 1 Ballen Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
1 Collo Stemmeisen ab Köln fehlt in Uerdingen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien fehlt in Hochfeld.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
B & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
B & C. 2 leere Fässer ab Köln fehlen in Andernach.
J H 1452. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.) ab Türkismühle fehlt in Neuwied.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.
S S 872. 1 Fass Eisenwaaren (29 Pfd.) ab Köln fehlt in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Germania,	Mittwoch,	27. Mai	Morgens.	Cimbria,	Mittwoch,	17. Juni	Morgens.
Allemania,	do.	3. Juni		Saxonia,	do.	24. Juni	
Bavaria,*	Sonnabend,	6. Juni		Hammonia,	do.	1. Juli	
Holsatia,	Mittwoch,	10. Juni					

Westphalia (im Bau).

☞ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**. **Fracht £ 2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten 4 Sgr., Briefe zu bezeichnen **„per Hamburger Dampfschiff“**

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

P. P. Merseburg, den 1. Mai 1868.

Wir beehren uns hierdurch anzuzeigen, dass wir dem Herrn

Hermann Grützmacher in Magdeburg

die General-Agentur für den Verkauf unserer Fabricate für die Provinzen Sachsen, Schlesien und Brandenburg sowie für das Herzogthum Braunschweig und das Königreich Sachsen übertragen haben und bitten sie hiervon geneigtest Kenntniss zu nehmen.

Ergebenst

die Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

von **C. W. Julius Blancke & Co.**

P. P. Magdeburg, den 1. Mai.

Bezugnehmend auf vorstehendes Circular der Herren **C. W. Julius Blancke & Co.** in Merseburg halte ich mich zu schätzbaren Aufträgen bestens empfohlen, deren prompter und sauberster Ausführung ab Merseburg oder von meinem hiesigen gut assortirten Lager Sie versichert sein dürfen.

Besonders empfehle ich:

Feder-Manometer für Dampf-, Wasser- und Luftdruck — **Feder-Manometer** mit Platten-Feder — **Control-Feder-Manometer** mit Maximumzeiger — **Manometer-Untersätze** zur directen Befestigung des Manometers am Dampfkessel — **Quecksilber-Normal-Manometer** — **Feder-Hydraulic-Manometer** mit Maximum-Zeiger bis 2000 Atmosphären — **Feder-Gebläse-Manometer** — **Quecksilber-Gebläse-Manometer** — **Gas-Manometer** — **Feder-Vacuummeter** — **Quecksilber-Vacuumeter** — **Thermometer** — **Pyrometer** — **Alcoholometer** — **Aräometer** — **Libellen** (Wasserwaagen) — **Lineale von Eisen** — **Hub- und Rotations-Zähler** — **Faden-Zähler** — **Wächter-Control-Uhren** — **Wasserstands-Zeiger** — **Wasserstandsgläser** — **Wasserstands-Hahnköpfe** und **Probirhähne** — **Durchgangs-Ventile** und **Eckventile** — **Retour-Ventile** — **Sicherheits-Ventile** — **Feder-Waagen** für Locomotiven und Locomobilen — dergleichen nach Meggenhofer — **Doppel-Ventile** zur selbstthätigen Entfernung des Condensationswassers aus Dampfcylindern — **Dampfdruck-Reducirungs-Ventile** oder Druck-Regulatoren — **Hähne** von Messing mit Rothguss-Kueken — dergleichen ganz in Rothguss — **Condensations-Hähne** — **Schlauch-Verschraubungen** — **Dreiweg-Hähne** mit Flantschen — **Lufthähne** für Pumpen — **Injecteure** (Dampfstrahl-Pumpen) — **Wasserdruck-Pumpen** — **Dampfkessel-Handspeise-Pumpen** — **Luftdruckpumpen** — **Dynamometer** für Zugkräfte bis zu 200 Centner — **Speiserufer** — **Wasserableiter** (Condensations-Töpfe) — **Dampfpfeifen** in allen Grössen — **Schmierhähne** und **Schmierbüchsen** aller Sorten — **Vollständige Locomobil-Armaturen.** — **Rohguss** nach Modellen in Messing- und Rothguss — **sowie alle in diese Branche gehörigen Apparate nach Zeichnung, Beschreibung oder Modell zu soliden Preisen.**

Hochachtungsvoll

Hermann Grützmacher.

Comptoir und Lager: Heiligegeiststrasse 12a.

Lapidar-Theer.

Eine vorzüglich bewährte Composition zum wasserdichten Ueberzuge jeder Art Bedachung, besonders alter und neuer Pappdächer, wetterfestem Austrich auf Eisen, Holz und Mauerwerk etc.

Das Theer ist besonders eigenthümlich und empfehlenswerth dadurch, dass derselbe schnell trocknet, auch beim särksten Sonnenbrande nie läuft, allen Einflüssen des Wetters widersteht und in kürzester Zeit eine harte Kruste bildet, die nie reisst und jeden beliebigen Farbe-Anstrich zulässt! Ueber die seit Zahren bewährten vorzüglichen Eigenschaften liegen die allseitig anerkennendsten Zeugnisse zur Einsicht bereit.

Um entfernteren Gegenden den Lapidar-Theer zugängig zu machen, liefere ich statt desselben auch die zur Bereituug nöthige Ingredieuz!

Bei Entnahme bitte um Angabe, welchen Zwecken der Theer dienen soll.

Wilhelm Matthée in **Magdeburg.**

Pissoir-Anlagen.

Als das beste, hierzu geeignete Material, welches sowohl in England und Frankreich fast ausschliesslich, als seit Jahren vielfach auf unsren Bahnen verwandt wird, empfehlen wir **unsre blauen Schieferplatten.** Nähere Angaben und Zeichnungen ausgeführter Anlagen enthält eine Beschreibung, welche wir als Beilage einer der nächsten Nummern dieser Zeitung versenden werden, und welche als Beantwortung der Frage A. 20 für die 4. Eis.-Techniker-Versammlung (vergl. No. 7 ds. Bl.) dienen kann. Auf Wunsch senden wir die Beschreibung, wie auch unsere Preis Courante über Bau-Artikel, als **Fensterbänke, Abdeckungsplatten, Fliesen etc.** gratis ein.

Schieferbau-Act.-Ges. „Nuttlar“
in Nuttlar a/d. Ruhr, Westfalen.

Zur hohen Beachtung für Bruchleidende.

Der berühmte **Bruch-Balsam,** dessen hoher Werth selbst in Paris anerkannt, und welcher von vielen medicinischen Autoritäten erprobt wurde, welcher auch in vielen tausend Fällen glückliche Curen hervorbrachte, kann jederzeit direct brieflich vom Unterzeichneten die Schachtel à 2 Thlr. bezogen werden. Für einen nicht so alten Bruch ist eine Schachtel hinreichend.

J. J. Kr. Eisenhut in Gais, bei St. Gallen (Schweiz).

Rohgläser,

zwei bis sechs Linien stark, zur Eindeckung von Perron- u. Glashallen, und zu Oberlichtern für Gebäude liefert auf Bestellung rasch und für die billigsten Preise mit **Garantie für Bruch,** bis zur Empfangsstation

H. Berg, Unternehmer zu **Düsseldorf.**

Im Verlag der **Serig**'schen **Buchhandlung** in Leipzig erschien soeben:

Das Recht
der
Expropriation
von

Dr. Georg Meyer,
Privatdoc. a. d. jur. Facultät d. Univ. Marburg.

Preis: 1 Rthlr. 20 Ngr.

☞ **Hierzu eine Beilage von Pellenz & Reuleaux in Köln-Ehrenfeld, betreff. verbesserten transportablen Schmiedeheerd.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 22.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 29. Mai 1868. (Schluss der Nummer: 28. Mai Vormittags 11 Uhr.)

☞ **Wir ersuchen die geehrten Bahnverwaltungen, deren 1867er Geschäftsberichte bereits erschienen und uns noch nicht zugegangen sind, ergebenst um rechtbaldgefällige Zusendung derselben.** **Die Redaction.**

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen.

Königliche Schlesische Gebirgsbahn.

Am 28. Mai cr. wird der Betrieb der Bahnstrecke Dittersbach-Altwasser für den Personenverkehr eröffnet werden. Siehe off. Bekm. S. 293.

Niederländische Staatsbahn-Gesellschaft.

Die Strecke Ans-Flemalle ist nach Mittheilung der Direction der Gesellschaft für den Betrieb von Niederl. Staats-Eisenbahnen am 3. Februar a. c., jedoch nur allein für Güterverkehr, eröffnet worden. Es sind daran die folgenden Zwischenstationen belegen: Beaujone, Bonnier, Sarts-Berleur, Bonne fortune, Espérance-Grosson und Horloz.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.*

Berlin, 26. Mai. Es ist schwierig, ein Bild des Berliner Eisenbahn-Actien-Marktes in seiner jetzigen Gestalt zu geben, grössere Bewegungen sind fast immer nur der Initiative weniger Speculanten zu verdanken, welche durch einige Ankäufe eine Parole formuliren und dadurch eine vorübergehend stärkere Theilnahme veranlassen. In fast allen Fällen sind es die s.g. leichten Actien, welche auf diesem Wege in den Vordergrund treten. Die schweren Devisen, welche früher mit besonderer Vorliebe behandelt wurden, sind mehr oder weniger vernachlässigt; die Speculanten bleiben ihnen fern, weil sie die Theilnahmlosigkeit des Publicums fürchten, und diese Theilnahme fehlt, weil sich eine stärkere Betheiligung immer erst entwickelt, wenn die Speculation die Initiative ergriffen hat. Aus dieser Wechselwirkung ist ein seit vielen Monaten langsam, aber unaufgehalten fortschreitender Coursdruck hervorgegangen. Der wirthschaftliche Lehrsatz, dass weichende Preise Kauflust erzeugen, hat sich an der Börse wenig bewährt, im Gegentheil treten dann die Verkäufer zahlreicher hervor, denn die Baisse erzeugt Misstrauen und lockert den Besitz; um so mehr, wenn noch andere Motive die Stabilität desselben stören. Zu diesen Motiven gehört in erster Linie die Ausdehnung älterer Unternehmungen durch den Bau neuer Bahnen, deren Rentabilität mindestens als zweifelhaft aufgefasst wird. Die neueste Zeit hat allerdings für diese Auffassung auch Beweise geliefert, die Dividenden der Berlin-Stettiner, Bergisch-Märkischen und anderer Bahnen haben unter dem Zutritte neuer Strecken gelitten; aber nur in der ersten Entwickelungs-Periode, deren Resultat nicht maassgebend sein kann, während aus früheren Zeiten auch entgegengesetzte Erfahrungen zu registriren sind. Ich erinnere auch hier an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, welche nach dem Zutritte der Witten-Duisburger Bahn steigende Erträge abwarf. Die Eisenbahn-Verwaltungen befinden sich überhaupt in neuester Zeit in einer schlimmen Lage; das Publicum, resp. die Actienbesitzer wollen nichts von einer Erweiterung wissen, und doch drängt die Preussische Eisenbahn-Politik zu solchen, denn die Alternative entweder selbst Concurrenzbahnen zu bauen, oder sie in andere Hände gelegt zu sehen, ist wiederholt an die Verwaltungen herangetreten und hat sie zu Beschlüssen gedrängt, die sie kaum aus eigener Initiative gefasst hätten. Andererseits kann es dem Publicum kein Vertrauen einflössen, dass in neuester Zeit eine Strömung entstanden ist, welche den Verwaltungen die Tariffrage ganz aus den Händen zu nehmen droht. Die s. g. Differenzial-Tarifsätze sollen mittelst Machtspruch beseitigt werden und doch kann es auch dem Laien kaum fremd sein, dass sich die Betriebskosten steigern, je kürzere Strecken das transportirte Gut zurücklegt. Das Zollparlament hat sogar den Antrag angenommen, „dass der Einpfennig-Tarif pro Centner und Meile für den Transport aller Rohmaterialien und Erzproducte der Eisen-Industrie im ganzen Gebiet des Zollvereins zur Anwendung komme.“ Danach soll ein allgemeiner Grundsatz adoptirt werden, ungeachtet die „Selbstkosten“ sich unzweifelhaft nach der Grösse des Güter-Verkehrs regeln, ungeachtet noch andere Momente bestimmend sind, welche die Generalisirung jenes Grundsatzes geradezu ausschliessen. Ich erinnere an das Verhältniss der leer gefahrenen zu den Nutzmeilen, an die von der Zahl und Grösse der Curven und der mehr oder weniger starken Steigungen der Bahn, abhängige Belastung der Züge.

Unter solchen Verhältnissen ist wenig Aussicht auf eine baldige Wiederbelebung des Eisenbahn-Actien-Marktes, aber noch weniger

* Die Correspondenz vom Berliner Eisenbahn-Actien-Markt wird in Folge einer mehrwöchigen Abwesenheit unseres Correspondenten von Berlin eine Unterbrechung erleiden. Die Red.

Aussicht auf eine Betheiligung des Capitals an neuen Eisenbahnbauten. Das Zollparlament hat sich die Consequenzen seines Beschlusses nicht gezogen, denn es hätte sich sonst sagen müssen, dass auch die Eisenbahn-Actionaire das Recht des Besitzes haben und der angenommene Grundsatz dasselbe beschädigt.

Diese Abschweifung von dem Zwecke dieses Schreibens, über den Eisenbahn-Actien-Markt zu referiren, war gerechtfertigt, denn sie motivirt die Theilnahmlosigkeit des Capitals, welche täglich in steigendem Maasse hervortritt.

Des Cours-Rückganges der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Actien gedachte ich bereits; derselbe hat weitere Fortschritte gemacht und belebt die Illustration zu der oben geschilderten Abneigung des Capitals, sich an neuen Unternehmungen zu betheiligen. Rhein-Nahebahn-Actien unterliegen einem bedeutenden Drucke; eine hier anwesende Deputation der Verwaltungs-Organe petitionirt um die Unterstützung der Staats-Regierung für Aufnahme eines neuen Prioritäts-Anlehens. Die Nothwendigkeit eines solchen wird klar, wenn ich anführe, dass die Bahn 10 Jahre im Betriebe ist und meines Wissens erst in den letzten Jahren aus dem Betriebsfonds Erneuerungs-Ausgaben bis höchstens 70 000 Thlr. jährlich gemacht hat. Die Ausstattung der Bahn mit Betriebsmittel soll ebenfalls ungenügend sein. Wenn ich noch einer Hausse-Bewegung in Berlin-Görlitzern gedenke, dann habe ich Alles gesagt, was der Eisenbahn-Actien-Markt Besonderes bietet, natürlich abgesehen von Oesterr. Staats- und Südbahn-Actien, welche in erster Linie der Speculation dienen und in grösserem Umfange gehandelt wurden. Die Staatsbahn wird für 1867 $8^1/_2$ Proc. zahlen und ca. $2^1/_2$ Proc. zur Extra-Reserve legen.

Am Prioritäten-Markte das alte Lied: „inländische matt, Russische lebhaft". Die Subscribenten auf die Jelez-Orel-Prioritäten erhalten 11 Proc. der gezeichneten Summen, es sind also ca. 90 Millionen Thaler subscribirt; es wäre interessant zu erfahren, welche Summe der Zeichnungen auf Berlin fällt, freilich ist in der Voraussetzung einer starken Reduction bedeutend mehr gezeichnet worden, als man empfangen wollte.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Parlamentarisches.

Oesterr. Nordwestbahn. Das Herrenhaus hat in seiner Sitzung vom 16. Mai das die genannte Bahn betreffende Gesetz den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses (s. No. 20 S. 260 d. Ztg.) gemäss mit einigen unwesentlichen Aenderungen angenommen.

Projecte.

Uebersicht der vom Kgl. Ungarischen Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen ertheilten Vorconcessionen zu Vorarbeiten für Eisenbahnen und zwar:

I. für Locomotivbahnen.

1) Dem Ingenieur Julius Herz und Kramer-Klett aus Nürnberg, von Villány nach Essegg.

2) Dem August Treffort von der Station Mezötúr der Theissbahn nach Szarvas.

3) Dem Preuss. Fabrikbesitzer Friedrich Hoffmann von der künftigen Eisenbahnstation der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Zsolna längs dem Waagthale über Pruszka, Beczko, Vágujhely, einmündend in eine der Staatsbahnstationen Dioszeg oder Galanta.

4) Dem Grafen Béla Keglevich einerseits für die Verbindung der Stadt Erlau mit der Hatván-Miskolczer Bahn nächst Maklár, andererseits für die Verbindung Erlau's mit der künftigen Miskolcz-Rosenauer Bahn nächst St. Peter-Bodva.

5) Dem Fürsten August Sulkowsky im Einvernehmen mit dem Wiener k. k. Handelsministerium von Mezö-Laborcz über Csertész-Dukla-Zmigrod-Jaslo-Pilsno nach Tarnow.

6) Dem Grafen Anton Esterházy und Cons. von Presburg längs dem nördlichen Ufer des Neusiedler Sees nach Oedenburg, eventuell von dieser Linie südwestlich von Pressburg abzweigend über Sárvár-Rum in die Eisenbahnstation der Südbahn Molnári einmündend.

7) Dem Georg Klapka von Arad nach Temesvár weiter über Lugos und Karansebes nach Orsova.

8) Dem Fürsten August Sulkowsky und Cons. von Eperies über Hanusfalva und Swiduik in der Richtung gegen Przemysl bis zur Ungar. Grenze.

9) Dem Grafen Eduard Károlyi von Kaschau in südöstlicher Richtung zur Verbindung der künftigen Eisenbahnstation Sátorallya-Ujhely der concessionirten Ungar. Nordostbahn.

10) Dem Emerich Ivánka und Cons. von Altofen über Veresvár-Pilis-Csaba-Dorogh, einerseits zur Verbindung der Anschluss-Staatsbahnstation Neu-Szöny mit der Südbahn, andererseits mit einer Abzweigung zur Verbindung mit Gran.

11) Dem Paul Tércy und Aimé Langenhoven für die Arad-Temesvárer Linie.

12) Dem Grafen Paul Esterházy und Cons. für die Linie von Pápa zur Eisenbahnstation Molnári der Südbahn.

13) Dem Baron Franz Fiáth im Verein mit den Grafen Waldstein und Ritter v. Todesco von der Südbahnstation Stuhlweissenburg ausgehend über Palota-Veszprim gleichfalls zur Südbahnstation Molnári.

14) Dem Ludwig Takács von Raab über Pápa-Sárvár die Südbahnstation Molnári durchkreuzend über Körmönd-St. Gotthart in der Richtung gegen Graz bis zur Ungar. Grenze.

15) Dem Anton Radvánszky und Cons. für die Linie der Ungar. Nordbahnstation Tarján über Losoncz, Alt-Sohl, Neu-Sohl nach Szucsán.

16) Dem Grafen Eduard Károlyi und Cons. für die Linien der Staatsbahnstation Gr.-Kikinda über Perlasz nach Pancsova und von der Station Bezdán der concessionirten Alfölder-Bahn über Zombor-Petrovácz-Neusatz nach Perlasz der Kikinda-Pancsovaer Linie.

17) Dem Grafen Ladislaus Vay und Cons. für die Linie in gerader südlicher Richtung von Pest über Kun-Szent-Miklos-Halas nach Neusatz.

18) Dem Grafen Eugen Zichy und Cons. für die Linie Pest-Kun-Szent-Miklos-Maria-Theresiopel über Vukovár in der Richtung von Spalato bis zur Slavonisch-Bosnischen Grenze.

19) Den Unternehmern Barber und Klusemann für die Linie von Ofen über Táth nach Gran.

20) Den Unternehmern Hewit und Gullifer Giffort von der Eisenbahnstation Zsolna der concessionirten Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Waagthale über Trentschin, von da über Neutra die Staatsbahnstation Neuhäusel durchkreuzend nach Komoru.

21) Dem Grafen Alfred Andrássy von Kaschau und von einem Punct der Kaschau-Csaper Linie nach Galizien.

22) Dem Johann Tulok und Cons. für die Linie von Sárvár nach Körmönd und Steinamanger nach Güns.

23) Dem Grafen Emanuel Andrássy und Cons. für die Linie Eperies gegen Przemysl bis zur Ungar. Grenze.

24) Dem Grafen Gedeon Ráday und Cons. für die Linie von der Ungar. Nordbahnstation Hatván nach Jászberény und von da an die Staats- und Theissbahn-Station Czegléd, eventuell von Jászberény nach Szolnok.

25) Dem Josef Justh und Cons. für die Linie von Komoru über die Staatsbahnstation Neuhäusel, Neutra und Trentschin im Waagthale an die Station Zsolna der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

26) Den Grafen Nicolaus Bánffy und Eduard Károlyi für die Linie von Klausenburg über Kronstadt zur Wallach. Grenze.

II. Für Locomotiv- oder Pferdebahnen.

27) Dem Sigmund Bernáth und Cons. für die Linie Ungvár, die concessionirte Nordost-Ungar. Linie durchkreuzend, zur Theissbahnstation Nyiregyháza.

28) Dem Grafen Nicolaus Eszterházy für die Linie von der Donau bei Szöny nach Totis, von da nach Gallya und die Zsemlyer Kohlenbergwerke.

III. Für Pferdebahnen.

29) Dem Paul Luczenbacher und Cons. für die Linie von Pest über Soroksár und Dömsöd nach Tass.

30) Dem Nicolaus Ybl und Johann Heinrich für die Linie von den Sóskuter Steinbrüchen des Stuhlweissenburger Comitates zur Donau unterhalb der Südbahnstation Tétény, und ferner von diesen Steinbrüchen zur Eisenbahnstation Taruok der Südbahn.

31) Dem Grafen Eduard Károlyi vom Pester Josefplatz über die Palatingasse zur früheren Tüköry'schen Bierhalle.

32) Dem Grafen Edmund Széchényi und Cons. für eine Verbindung der Städte Ungar.-Altenburg und der Staatsbahnstation Wieselburg.

33) Dem Adolf Ausniwerth für eine Bahn von der Staatsbahn-Station Dioszeg nach Szered.

34) Dem Alexander Lukacsy für eine Verbindung Neu-Pest mit Palota.

35) Dem Georg Grabovsky und Cons. für eine Verbindung des Ofener Kettenbrückenplatzes über Promontor, Kl.-Tétény nach Gr.-Tétény.

+ **Berlin-Hamburg.** Um der in 5 Jahren zu vollendenden Concurrenzbahn auf dem linken Elbufer (über Tangermünde, Stendal, Salzwedel und Uelzen, nur 1 Meile länger als die bestehende Bahn) die Spitze zu bieten, projectirt die Direction eine Bahn von Wittenberge über Lüneburg nach Bremen im Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn und hat zur Ausführung der nöthigen Arbeiten, welche bereits nahezu vollendet sind, die ministerielle Genehmigung erhalten. Die directe Entfernung beträgt von Wittenberge bis Lüneburg 13, von da bis Bremen 15 Meilen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. In der am 18. Mai in Breslau stattgehabten Generalversammlung war Beschluss zu fassen über den Antrag des Verwaltungsraths, die Ausführung der Vorarbeiten zur Etablirung einer Eisenbahn lautete: a) bis Alt-Damm, als Fortsetzung der bereits genehmigten Bahn-Erweiterung von Liegnitz bis Rothenburg, resp. bis zum Anschluss an die Märkisch-Posener Bahn; b) von einem Puncte der Liegnitz-Königszelter Bahn-Abtheilung bis an die Schlesische Gebirgsbahn behufs Vermittelung des Anschlusses an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, zu genehmigen. Der Vorsitzende erwähnte, dass desfallsig ein specieller Kostenanschlag nicht möglich sei, dass jedoch die Kosten höchstens 300 Thlr. pro Meile betragen dürften und dass

die sub a in Aussicht genommene Strecke ca. 30 Meilen, die sub b ca. 5 Meilen lang sei und somit die Kosten in runder Summe 10 500 Thlr. betragen dürften. Dieser Antrag wurde mit folgendem Amendement angenommen: Die Generalversammlung möge dem Verwaltungsrath die Ausführung, Berücksichtigung und Prüfung der desfallsigen Vorarbeiten empfehlen.

Bau.

* **Grossherzoglich Mecklenburgische Eisenbahn Lübeck-Kleinen.** Die Grossherzogl. Eisenbahn-Bau-Commission zu Schwerin hat die Submission zu Schwellenlieferungen für den September und October ausgeschrieben (siehe Bekanntmachung S. 296). Die Wiederaufnahme des Baues hat somit begonnen, während die Nachricht, dass noch in diesem Jahre die Bahn eröffnet werden solle, sich schwerlich bestätigen wird.

Rechte Oderuferbahn. Am 20. Mai traf in Breslau die erste Locomotive, von Konstadt kommend, ein.

* **Schlesische Gebirgsbahn.** Für die erste Meile der Zweigbahn Ruhbank-Landeshut ist die Ausführung der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, kleinerer Bauwerke sowie der massiven Pfeiler für 2 grosse Brücken im Submissionswege ausgeschrieben. Siehe die off. Bekm. S. 296.

* **Rheinische Eisenbahn. Call-Trier.** Die Submission von Erd-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten ist zum 15. Juni ausgeschrieben. Off. Bekanntm. siehe S. 296.

⊙ **München-Kirchseeon-Rosenheim.** Der Erbauung der Bahnlinie München-Kirchseeon-Rosenheim wird bereits von Seiten der Staatseisenbahn-Baudirection thätige Aufmerksamkeit zugewendet. Drei Bausectionen in Rosenheim, Grafing und Haidhausen sind für diesen Zweck bereits in Wirksamkeit und es soll bis zum heurigen Herbst noch die Strecke Haidhausen-Grafing in betriebsfähigen Stand gesetzt werden. (?) — Die Grunderwerbungen sind bereits im Gange.

Kaiser Franz Josephs-Bahn. Am 11. Mai fand auf der Strecke Pilsen-Stahlau eine Probefahrt statt.

Badische Staatsbahnen. Am 20. Mai hat die Probefahrt auf der Strecke Donaueschingen-Engen stattgefunden.

Württembergische Staatsbahnen. Auf der Enzbahnstrecke Pforzheim-Wildbad hat bereits die zweite Probefahrt stattgefunden.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Schlesische Gebirgsbahn.** Der letzte Theil derselben, Dittersbach-Altwasser, wird am 28. d. M. für den Personenverkehr eröffnet werden. Siehe off. Bekm. mit Fahrplan S. 294.

+ **Mecklenburgische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.)

1) Frequenz und Einnahme. Im Vergleich zum Vorjahre ist die Frequenz nicht unerheblich gestiegen. Befördert wurden 371 479 Personen (wovon 78 200 oder über 21% auf Tagesbillets), 1610 Hunde, 79 553 Ctr. Reisegepäck, 2 923 030 Ctr. Güter excl. Dienstgüter, 147 Equipagen und 137 871 Ctr. Vieh, mithin gegen das Vorjahr 5445 oder 1½% mehr Personen (bei den Civilpersonen betrug das Mehr sogar 13 108 oder fast 4%), 3032 Ctr. oder 4% mehr Reisegepäck und 218 332 Ctr. oder 7% mehr Güter, so dass die Personenzahl die grösste bisher erreichte war, während bei dem Vieh- und Equipagentransporte eine Abnahme stattfand. Auf den directen Verkehr kommen $30_{,5}$% aller Personen und $55_{,5}$% aller Güter (resp. etwas mehr und weniger als 1866). Unter den Gütern stehen dem Gewichte nach obenan: 708 618 Ctr. Getreide, 350 022 Ctr. Steinkohlen, 181 048 Ctr. Bau- und Nutzholz und 115 774 Ctr. Oelsaat (noch nicht halb soviel als 1866). Die ganze Bahn haben durchschnittlich 114 562 Personen und 1 137 724 Ctr. Güter befahren. — Die Einnahme betrug im Personenverkehr 272 400 Thlr. (gegen 1866 7576 Thlr. oder fast 3% mehr), im Güterverkehr 285 900 Thlr. (gegen 1866 6707 oder ca. 2½% mehr), aus sonstigen Quellen aber 12 252 Thlr. (5611 Thlr. weniger), überhaupt 570 552 Thlr. (gegen 1866 8672 Thlr. oder 1½% mehr, auch mehr als je zuvor) oder pro Meile 29 608 Thlr. Auf den directen Verkehr kommen $40_{,8}$% der Einnahme für Personen (1866: $39_{,8}$%), 62% der Einnahme für Güter (1866: 60%), im Ganzen $51_{,7}$% (1866: $50_{,2}$%) der Transporteinnahme.

2) Finanzielle Ergebnisse. Die Ausgaben betrugen 285 160 Thlr. oder $49_{,98}$% der Einnahme (1866 nur $46_{,84}$%), mithin der Ueberschuss 285 392 Thlr. oder $4_{,53}$% des Anlagecapitals. Davon wurden 92 880 Thlr. zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen, 108 750 Thlr. zur Zahlung einer Dividende à 2½% verwendet, 10 875 Thlr. in den Reservefonds, 50 125 Thlr. in den Erneuerungsfonds, 800 Thlr. in den Pensionsfonds gelegt und 24 866 Thlr. für einen bestrittenen Anspruch reservirt (s. unten). Der Bestand des Erneuerungsfonds beträgt 146 579 Thlr., während der Reservefonds abermals keinen Bestand aufweist. In den 17 Jahren 1851—1867 hat die Dividende nur 33⅓ Thlr. oder jährlich nicht ganz 2% betragen.

3) Betriebsmittel. Vorhanden sind wie bisher 26 Locomotiven, ferner 46 Personenwagen (1 mehr) mit 2222 Plätzen und 335 Lastwagen mit 46 020 Ctr. Gesammtladungsfähigkeit, so dass nur eine unbedeutende Vermehrung stattgefunden hat.

4) Unfälle. Von Eröffnung des Betriebes an kamen auf der Bahn bei fahrenden Zügen 12 auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen aber 8 Unfälle vor, bei denen 13 Personen beschädigt und 7 getödtet wurden.

4) Allgemeines (über Anschlussbahnen). Die Verhandlungen wegen Einverleibung der Lübeck-Kleinen-Eisenbahn haben zu keinem Resultat geführt. Dagegen hat die Mecklenburgische Regierung sich entschlossen, die Bahn selbst auf Staatskosten zu bauen, somit steht die Erbauung und Betriebseröffnung derselben in naher Zukunft bevor. — In Betreff der Friedrich-Franz Eisenbahn ist eine Differenz zwischen der Direction und dem Ministerium entstanden, indem jene den in Betreff einer Beihülfe für die Bahn abgeschlossenen Vertrag wegen versäumter Baufrist für erloschen erklärt hat, dieses dagegen von der Gesellschaft ½ Procent des ausgegebenen Baucapitals von 4 973 220⅚ Thlr. für das Jahr 1867 in Anspruch nimmt. Die Direction verweigerte zwar auf Grund eines eingeholten Rechtsgutachtens die Zahlung, hat aber die das Jahr 1867 betreffende Summe von 24 866 Thlr. mit Zustimmung des Ausschusses vom Reinertrage abgesetzt.

+ **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.)

1) Personenverkehr. Befördert wurden zusammen 1 324 241 Personen (gegen das Vorjahr 41 455 od. 3% weniger), worunter 22 246 Militairs; die Einnahme dafür betrug 974 $647_{,38}$ Thlr. (gegen 1866 15 570 Thlr. oder über 1⅗% mehr). Auf die ganze Bahnlänge kommen 240 847 Personen. Der gewöhnliche Reiseverkehr war sowohl der Personenzahl als der Einnahme nach grösser als je zuvor. Für Passagiergut wurden 34 $276_{,4}$ Thlr., für Equipagen 1253 Thlr. (weniger als je) vereinnahmt, überhaupt im Personenverkehr 1 010 $176_{,8}$ Thlr., mithin 19 462 Thlr. oder fast 2% mehr als 1867 (jedoch etwas weniger als 1865). Von den 26 Stationen der Bahn stehen obenan Berlin mit 292 $208_{,5}$ Thlr. und Hamburg mit 280 $517_{,9}$ Thlr.

2) Güterverkehr. Befördert wurden 11 502 197 Ctr. Güter (worunter nur 526 000 Ctr. Kohlen), mehr als je und gegen das Vorjahr 1 615 614 Ctr. oder 16% mehr, jeder durchschnittlich $20_{,78}$ Meilen weit, wonach auf die ganze Bahnlänge 6 018 400 Ctr. kommen. Die Einnahme betrug mit der für Postgüter 2 099 $142_{,8}$ Thlr., ausserdem für Vieh 242 $997_{,2}$ Thlr., zusammen für Güter und Vieh incl. telegraphische Depeschen 2 344 $550_{,75}$ Thlr. mithin 131 $843_{,6}$ Thlr. oder fast 6% mehr als 1866. Von den Stationen der Bahn stehen obenan Hamburg mit 7 375 861 Ctr., Berlin mit 5 601 204, Wittenberge mit 2 104 025, Hagenow mit 1 466 592, Büchen mit 1 392 801 Ctr. Frachtgut Versand und Empfang.

3) Betriebseinnahme. Mit Einrechnung der indirecten Betriebseinnahmen im Betrag von 492 088 Thlr. (worunter 389 148 Thlr. Transitzölle) betrug die Totaleinnahme 3 846 $815_{,6}$ Thlr., mithin 166 374 Thlr. oder 4½% mehr als 1866.

4) Finanzielle Resultate. Die Betriebsausgabe betrug 1 897 $019_{,8}$ Thlr. oder fast 55% der eigentlichen Gesammteinnahme von 3 457 $667_{,6}$ Thlr. Die reine Einnahme betrug daher 1 560 648 Thlr. oder 11⅐% des gesammten Anlagecapitals von 14 Mill. Thlr., wovon 13 973 036 Thlr. verausgabt sind. Von dieser Reineinnahme wurden 324 $407_{,6}$ Thlr. auf Verzinsung und Tilgung der Anleihen verwandt, 131 288 Thlr. als Betriebsantheile anderer Bahnen ausgezahlt, 730 000 Thlr. als Dividende der Stammactien mit resp. 9½ und 8½% vertheilt. Der Zuschuss zum Reservefonds betrug 279 952 Thlr., die Eisenbahnsteuer zur Amortisation der Actien Lit. B 87 500 Thlr. und der Zuschuss zur Pensionscasse 7500 Thlr. Die Dividende für die Actien Lit. A hat in den verflossenen 21 vollen Betriebsjahren ihr Maximum mit 10% im Jahre 1864 erreicht und im Durchschnitt $5_{,77}$% betragen.

5) Der Reservefonds hatte Ende 1867 ohne den vorhin genannten Zuschuss nach Abzug der Ausgabe von 360 $633_{,7}$ Thlr. einen Bestand von 603 $039_{,7}$ Thlr., wozu noch 207 164⅔ Thlr. an disponiblen Materialien kommen, so dass das Totalvermögen 810 $204_{,36}$ Thlr. beträgt.

6) Der Amortisationsfonds für die Actien Lit. B besitzt am 1. Juli 1868 5744 Stammactien Lit. B, so dass noch 9256 Actien im Besitze der hohen Regierungen bleiben.

7) Transportmittel am 1. April 1868: 100 Locomotiven, 178 Personenwagen, 30 Gepäck-, 88 Vieh- und 1185 Güterwagen, also zusammen 1481 Wagen.

8) Allgemeine Bemerkungen. Die Aufhebung des beiderstädtischen und des Lauenburgischen Transitzolles ist bereits erfolgt; der bedeutendste Mecklenburgische wird mit dem im Laufe dieses Sommers zu erwartenden Eintritt Mecklenburgs in den Zollverein gleichfalls wegfallen. Bis zum Schluss 1868 wurden an Transitzöllen gezahlt 5 878 318 Thlr. oder fast ¾ des gesammten Stammcapitals. Zum Glück fällt das Aufhören der Transitzölle mit dem Zeitpunct zusammen, wo die Berlin-Hamburger Bahn auf zwei Seiten mit Concurrenzbahnen bedroht wird.

+ **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** (26. Jahresbericht für 1867.) 1) Im Personenverkehr wurden befördert 1 042 119 Personen (gegen 1866 40 109 Personen oder fast 4% weniger) für 398 663 Thlr. (9013 Thlr. oder 2¼% weniger), doch rührte die Mindereinnahme nur von der Abnahme der Militärtransporte her.

Auf den directen Verkehr kommen nur $2,_{64}\%$ der Personen und $5,_{48}\%$ der Einnahme; Personenmeilen wurden zurückgelegt 5 127 545. Von den 21 Stationen steht in Betreff der zu- und abgegangenen Personen wie in Betreff der Einnahme an Personengeld obenan Breslau mit 420 093 Personen und 108 713 Thlr., dann folgen in ersterer Hinsicht Schweidnitz mit 222 967 Personen, in letzterer Frankenstein mit 42 251 Thlr. und den Beschluss macht Neuhof mit 5515 Personen und 789 Thlr. Mit der Einnahme für Gepäck-Ueberfracht an $9782,_{65}$ Thlr. stellt sich die Einnahme im Personenverkehr auf $408\,445,_{47}$ Thlr.

2) Im Güterverkehr wurden befördert nach Abzug der Dienst- und frachtfreien Güter 19 852 706 Centner (gegen 1866 550 387 Centner oder fast 3% mehr) mit einer Einnahme von $981\,168,_{6}$ Thlr. (gegen 1866 16 600 Thlr. oder $1^2/_3\%$ weniger). Mit der Einnahme für Vieh $10\,794,_{44}$ Thlr. und für Equipagen $911,_{5}$ Thlr. stellt sich die Einnahme auf $992874,_{6}$ Thlr. An Centnermeilen wurden ohne Dienstgut 147 698 305 zurückgelegt. Auf den directen Verkehr kommen $22,_{1}\%$ aller Güter und $24,_{75}\%$ der Einnahme dafür. Nach den Waarengattungen stehen der Quantität nach obenan Steinkohlen mit 12 679 344 Ctr. Von den einzelnen Stationen steht nach der Menge der versendeten und empfangenen Güter sowie nach der Einnahme dafür Altwasser mit 12 870 855 Ctr. und 237 189 Thlr. über Breslau mit 6 406 903 Ctr. und 230 956 Thlr.; den Beschluss macht Brechelshof mit 93 242 Ctr. und 1927 Thlr.

3) Mit Hinzurechnung der ausserordentlichen Einnahmen (incl. Bestand aus 1866 mit 6100 Thlr.) an 73 533 Thlr. und der Zinsen im Betrag von 33602 Thlr. betrug die Gesammteinnahme $1\,508\,455,_{6}$ Thlr. (gegen 1866 32312 Thlr. oder über 2% weniger). Auf den directen Verkehr kommen 268 179 Thlr. oder 19% der gesammten Transporteinnahme; auf die Linie Breslau-Waldenburg kommen 807 703 Thlr. oder pro Meile 80 633 Thlr., auf Liegnitz-Frankenstein $593\,616,_{8}$ Thlr. oder pro Meile 46 095 Thlr.

4) Finanzielle Resultate. Die Betriebsausgabe betrug 637 105 Thlr. oder $42,_{24}\%$, mit den für Rechnung des Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben (256 283 Thlr.) aber $59,_{22}\%$ der Einnahme, der Ueberschuss also 871 351 Thlr. oder fast 9% der verwendeten Anlagekosten von 9 749 679 Thlr. Das Anlagecapital beträgt $10^1/_2$ Mill. Thlr., wovon 5 400 000 Thlr. Prioritäten. Obige Reineinnahme wurde in nachstehender Weise verwendet: Dividende der Stammactien à 8% 408 000 Thlr., Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds 165 000 Thlr., Verzinsung und Amortisation der Prioritäten $249\,478^1/_2$ Thlr., Eisenbahnsteuer $41\,437^1/_2$ Thlr., Pensionsfonds 4000 Thlr., Tantième des Directors 765 Thlr., Vortrag auf neue Rechnung 2670 Thlr. Am Schlusse des Jahres 1867 betrug der Erneuerungsfonds $186\,693^1/_2$ Thlr., der Reservefonds 20 000 Thlr.

5) Die Betriebsmittel bestanden in 39 Locomotiven (gegen 1866 2 weniger, indem die 2 Englischen nicht mehr in Betrieb sind), ferner 95 Personenwagen mit 4584 Plätzen und 1431 Güterwagen mit 231 398 Ctr. Ladungsfähigkeit.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die am 22. Mai zu Wien abgehaltene Generalversammlung nahm folgende Anträge an: 1) Für Vervollständigungsbauten und Vermehrung der Fahrbetriebsmittel wird das Präliminare von 2 300 587 fl. bewilligt; 2) die Erhöhung des jährlichen Beitrages zum Pensionsfonds von 25 000 fl. auf 35 000 fl. wird für das Jahr 1867 und die nächstfolgenden Jahre gut geheissen; 3) von dem Reinerträgnisse per 8 817 772 fl. wird eine Superdividende von 110 fl. auf die Actie von 1000 fl. C.-M. vertheilt (ergiebt auf $61\,579^1/_2$ Actien 6 776 073 fl.); 4) von dem Reste per 2 043 977 fl. werden 1 500 000 fl. auf Rechnung des laufenden Jahres vorgetragen; 5) der Pensionsfonds erhält 100 000 fl.; 6) der Reservefonds A. wird mit dem Restbetrage von 443 977 fl. dotirt. Der Reservefonds erhöht sich dadurch auf 4 825 674 fl., der Pensionsfonds auf 1 733 244 fl. Der Juli-Coupon wird für die ganze Actie mit 136 fl. 25 kr., oder mit einem Interimsschein auf eine Prioritätsobligation im Nominalwerthe von 100 fl. und 51 fl. 25. kr. in Baarem eingelöst. Der Präclusivtermin für das Bezugsrecht auf die Prioritäten ist der 31. Juli. Der Vorsitzende theilt noch mit, dass die Direction mit Rücksicht auf die Stockerauer Flügelbahn als Concessionswerber um den Bau der Bahnstrecke Wien-Znaim aufgetreten. Der vom Abgeordnetenhause beschlossene Gesetzentwurf fasst jedoch den Bau der Oesterreichischen Nordwestbahn als ein organisch untrennbares Ganzes auf, wodurch das Concessionsgesuch der Direction gegenstandslos geworden.

≈ **Hessische Ludwigs-Eisenbahn.** (Generalversammlung.) Wie wir bereits mitgetheilt haben (vide No. 18), wurde von der am 27. April l. Jahres stattgehabten Generalversammlung der Actionäre die Dividende für das abgelaufene Betriebsjahr 1867 auf $8^1/_2\%$ oder 21 fl. 15 kr. pro Actie à 250 fl. festgesetzt, was gegen das Vorjahr eine Zunahme von $^3/_4\%$ ergiebt.

Nach Ausweis des Rechnungsabschlusses betrug der verfügbare Ueberschuss des Jahres 1867 — nach Absetzung der Betriebskosten, der Zinsen und Amortisationsquoten von Prioritätsanleihen und der auf das Actiencapital bereits bezahlten Abschlagsdividende von 2% — 1 297 276 fl. $15^1/_2$ kr., welche in folgender Weise zur Vertheilung gelangten:

1) an Dividende nach Abzug der bereits bezahlten 2% weitere $6^1/_2\%$ auf das Actiencapital im Betrage von	16 300 000 fl. — kr.	1 059 500 fl. — kr.
2) zu dem Erneuerungsfonds		163 000 „ — „
3) statutenmässige Tantième		
a) des Verwaltungsrathes mit $1^1/_2\%$ vom Reinertrag . . .	24 382 fl. 30 kr.	
b) der Beamten mit $1^1/_2\%$ vom Reinertrag	24 382 „ 30 „	48 765 „ — „
4) zu der Pensionscasse der Beamten		10 000 „ — „
5) Deckung des Deficits der Krankencasse . . .		878 „ 22 „
zusammen		1 282 143 fl. 22 kr.

Da der oben angegebene Ueberschuss 1 297 276 fl. $15^1/_2$ kr. beträgt, so ergiebt sich ein Restbetrag von 15 132 fl. $53^1/_2$ kr., welcher auf neue Rechnung übertragen wurde.

Die Generalversammlung, welcher ausser den sämmtlichen Mitgliedern des Verwaltungsrathes, dem Grossherzogl. Regierungs-Commissar und den Oberbeamten 105 Actionäre — 409 Stimmen repräsentirend — anwohnten, genehmigte die von dem Verwaltungsrathe vorgelegten Fragen, welche sich auf die Decharge für die Betriebs- und Baurechnung des Jahres 1867 auf Grund des Berichts des Revisionsausschusses, die Vertheilung des Reingewinnes in der oben angedeuteten Weise, sowie Aenderung resp. Zusatz zu den Statuten bezogen, sämmtlich einstimmig.

Bei der hierauf folgenden Wahl wurden die Herren Bankdirector Dr. Pareus und Franz Werner, welche beide der Anciennetät nach auszuscheiden hatten, als Mitglieder der Verwaltung wieder gewählt und zwar Ersterer mit 355 und Letzterer mit 345 Stimmen. In gleicher Weise wurden die seitherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wieder gewählt.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. In der Generalversammlung am 10. Mai waren 28 Actionäre, die 1920 Actien mit 96 Stimmen repräsentirten, anwesend. Die vom Verwaltungsrathe beantragte Vertheilung einer Dividende von 8 fl. 50 kr. pro Actie, so dass der am 1. Juli fällige Coupon mit 5 fl. ausbezahlt werden soll, wurde angenommen, ebenso der Antrag, mit der Amortisation des Actiencapitals nach dem von Professor Spitzer ausgearbeiteten Tilgungsplane im Jahre 1869 zu beginnen.

* **Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Einnahmen in fl. und kr. vom 1. bis 29. Februar 1868.)

Südösterreichisches Netz (249 Meilen gegen 232 Mln. in 1867).

	1868	1867	Zunahme
247 881 Reisende . . .	289 619. 78	268 112. 69	21 507. 9
Gepäck und Frachten .	1 774 777. 84	1 141 483. 29	633 294. 55
Zusammen	2 064 397. 62	1 409 595. 98	654 801. 64
Bis ult. Februar	4 077 246. 59	3 005 053 10	1 072 193. 49
Italienisches Netz (314 Meilen gegen 297 Meilen in 1867).			
680 336 Reisende . . .	655 133. 34	654 164. 84	968. 50
Gepäck und Frachten .	957 273. 47	885 124. 53	72 148. 94
Zusammen	1 612 406. 81	1 539 289. 37	73 117. 44
Bis ult. Februar	3 161 173. 16	3 074 060. 44	87 112. 72

Gesammt-Einnahmen auf beiden Netzen vom 1. Januar bis 29. Februar 1868 7 238 419 fl. 75 kr. gegen 6 079 113 fl. 54 kr. in derselben Periode 1867, also 1868 1 159 306 fl. 21 kr. mehr.

Ofener Strassenbahn. Die officielle Probefahrt auf der Ofener Strassenpferdebahn in der Strecke Kettenbrückenkopf-Altofen hat am 16. und die feierliche Eröffnung am 17. d. M. stattgefunden.

s. — **Tarifsätze für den Personenverkehr in Württemberg.** Die Fahrpreise für Personen waren bislang auf einzelnen Strecken der älteren Württembergischen Bahnen ausnahmsweise niedrig: I. Classe $17,_{4}$ kr. (5 Gr.), II. Cl. $10,_{8}$ kr. ($3,_{1}$ Gr.), III. Cl. $7,_{2}$ kr. ($2,_{06}$ Gr.). Nach einer Bekanntmachung der Kgl. Württemb. Eisenbahn-Direction vom 13. März d. J. ist der Personentarif auf Grund der normalen Meilentaxe von 18 kr. ($5,_{14}$ Gr.) für I., 12 kr. ($3,_{43}$ Gr.) für II. und 8 kr. ($2,_{29}$ Gr.) für III. Wagenclasse mit 20% Zuschlag für die Fahrt in den Schnellzügen und lediglich nach Maassgabe der wirklichen Entfernung für die ganze Württembergische Bahn unter Abrundung auf Kreuzer neu berechnet worden. Die durchgängige Einführung der neuen Fahrpreise erfolgte mit dem 1. April d. J. Gleichzeitig ist eine Erweiterung in Betreff der Ausgabe von Retourbilleten ins Leben getreten.

Der Personentarif in anderen Ländern ist mit wenigen Ausnahmen höher. Er beträgt durchschnittlich:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe
in Belgien	$2,_{98}$ Gr.	$2,_{52}$ Gr.	$1,_{38}$ Gr.
„ Italien	$4,_{83}$ „	$3,_{63}$ „	$1,_{84}$ „
„ Preussen	6 „	$4,_{5}$ „	3 „
„ der Schweiz . . .	$6,_{2}$ „	$4,_{3}$ „	$3,_{1}$ „
„ Frankreich . . .	$6,_{15}$ „	$4,_{6}$ „	$3,_{2}$ „
„ Holland	$6,_{45}$ „	$5,_{14}$ „	$3,_{21}$ „
„ Grossbritannien . .	$8,_{65}$ „	$5,_{75}$ „	$3,_{83}$ „

(Die letzte Notiz ist entnommen einem sehr lesenswerthen Aufsatz: „Aus der neueren Literatur über Eisenbahn-Oeconomie, ins-

besondere über die Vicinalbahnen und die Tarife," in der Deutschen Vierteljahrsschrift 1867.)

s. — **Verkehr mit Steinkohlen und Coke und Verbrauch dieser Materialien in Württemberg im Jahre 1866/67.** Im Etatsjahre 1866/67 sind (in runden Zahlen) folgende Mengen Steinkohlen und Coke nach und durch Württemberg gekommen:

zu Wasser:

nach Heilbronn (Saar- und Ruhrkohlen)	642 000 Ctr.
(118 000 Ctr. weniger wie im Vorjahre).	

Hiervon gingen per Bahn 239 000 Ctr. oder 37% weiter, so dass für den Localverbrauch für Heilbronn und die etwaige Abfuhr auf Frachtwagen verblieben 402 000 Ctr.

per Eisenbahn:

über Bruchsal (Saar- und Ruhrkohlen) zum eigenen Verbrauch der Württb. Eisenb. in Bruchsal für Locomotiven u. s. w.	84 000 Ctr.
ausserdem	2 035 000 „
Zusammen über Bruchsal	2 119 000 Ctr.
(973 000 Ctr. weniger wie im Vorjahre)	
über Mühlacker (Saar- und Ruhrkohlen)	1 585 000 Ctr.
(989 000 Ctr. mehr wie im Vorjahre)	
über Nördlingen (Sächsische, Böhmische u. Bayerische Kohlen)	86 000 „
(496 000 Ctr. weniger wie im Vorjahre)	
über Ulm (Sächsische, Böhmische und Bayerische Kohlen) auf der Bayerischen Bahn für den Localverbrauch in Ulm	80 000 „
nach eingezogener Erkundigung kamen in Neu-Ulm zum Consum für Ulm an Kohlen an	5 000 „
über Ulm ausserdem hereingekommen	16 000 „
Zusammen über Ulm	101 000 Ctr.
(160 000 Ctr. weniger wie im Vorjahre).	
Im Ganzen sind an Saar- u. Ruhrkohlen angekommen	4 346 000 Ctr.
an Sächsischen, Böhmischen u. Bayerischen Kohlen	187 000 „
(103 000 und resp. 656 000 Ctr. weniger als im Vorjahre).	

Die Gesammtsumme der zugeführten Saar- und Ruhrkohlen verhält sich zu derjenigen der Böhmischen, Sächsischen und Bayerischen Kohlen wie 96 : 4.

Auf Bahn und Wasserweg vertheilt sich die Einfuhr in der Weise, dass auf erstere 86%, auf letzteren 14% der Gesammtzufuhr entfallen.

Was das Verhältniss der eingeführten Kohlenmengen nach den einzelnen Eintrittspuncten betrifft, so gestaltet sich dieses in Procenten ausgedrückt wie folgt:

Es gingen ein von der Gesammtmenge von Kohlen im Etatsjahr 1866/67 über:

Heilbronn (zu Wasser)	14%
Bruchsal (per Bahn)	47%
Mühlacker (per Badische Bahn) . .	35%
Nördlingen (per Bahn)	2%
Ulm (per Bahn)	2%
beträgt zusammen	100%

Von dem Gesammtquantum der eingeführten Steinkohlen und Cokes sind transitirt	74 000 Ctr.
es beträgt somit der Württembergische Verbrauch .	4 459 000 „
(546 000 Ctr. weniger wie im Vorjahre).	

Unsere Quelle („Beilage zum Staatsanzeiger für das Königreich Württemberg" vom 26. März 1868) enthält ferner noch eine Angabe über die Vertheilung der Kohlen auf die Württembergischen Stationen und einen Nachweis über die Entfernung, auf welche 1 Centner durchschnittlich transportirt werden musste. Aus ersterer lassen sich folgende interessanten Resultate ziehen:

Die Centralstation Stuttgart erhielt (einschliesslich des für den Bahnbetrieb verwendeten Quantums) 867 000 Ctr. oder $19_{,6}$% der im Ganzen in Württemberg consumirten Masse.

9 Stationen, welche in Betreff des Kohlenverbrauchs vergleichsweise als Stationen erster Classe bezeichnet werden können (Wasseralfingen, Heilbronn, Esslingen, Ulm, Heidenheim, Aalen, Cannstadt, Reutlingen und Bietigheim) erhielten je zwischen 100 000 und 500 000 Ctr.; diese 9 Stationen zusammen $47_{,6}$% des Gesammtquantums, jede durchschnittlich $5_{,3}$% desselben.

8 Stationen zweiter Classe (Verbrauch 50 000 bis 100 000 Ctr.) erhielten zusammen $14_{,3}$%, eine jede durchschnittlich $1_{,8}$% des Gesammtquantums.

27 Stationen dritter Classe (Verbrauch 10 000 bis 50 000 Ctr.) erhielten zusammen $13_{,5}$%, eine jede durchschnittlich $0_{,5}$% des Gesammtquantums.

Die Stationen vierter Classe, deren Zahl sich auf 30 bis 40 belaufen mag, erhielten zusammen nur 5% des Gesammtquantums, eine jede vielleicht $0_{,12}$ bis $0_{,15}$% desselben.

Es ist dies ein neuer Beweis der Concentration des Verkehrs an den Hauptstationen und den bedeutenderen Zwischenstationen, dem wir des Vergleichs wegen einen alten (aus Perdonnet's Traité) hinzufügen:

„Im Französischen Nordbahnnetz, welches seiner Zeit 110 Stationen zählte, lieferten die 10 bedeutendsten Städte (Paris, Lille, Boulogne, Valenciennes, Anvers, Dunkerque, Calais, Douai, Arras und Saint-Quentin) mehr wie 70% der Gesammteinnahme. Stationen, welche weniger wie 200 000 fr. jährlich aufbrachten waren 43* vorhanden, ihr Ertrag machte nur 8% des Gesammtertrages aus; über die Hälfte der Stationen hatte eine jährliche Einnahme unter 100 000 fr., sie alle zusammen lieferten kaum 4%. Hieraus kann man deutlich sehen, wie unbedeutend die Rolle der Stationen 4. und 5. Classe im Verkehr ist."

Tarifwesen. Nach dem von der Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn geschlossenen Uebereinkommen, welches mit 1. Mai d. J. in Wirksamkeit getreten ist, werden via Bodenbach nunmehr Nordbahnwagen nicht nur nach Berlin und Hamburg, sondern auch nach folgenden ausländischen Stationen beladen, und zwar: 1) nach Dresden und Leipzig; 2) nach den Stationen des Rhein.-Thüringischen Eisenbahnverbandes: Düsseldorf, Vohwinkel, Elberfeld, Barmen, B. Rittershausen, Hagen, Witten, Dortmund, Iserlohn, Duisburg, Oberhausen, Essen, Bochum, Münster, Hamm, Soest, Lippstadt, Gesecke, Paderborn; 3) nach den Stationen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes: Hannover, Hildesheim, Minden, Bremen, Harburg, Bremerhafen, Geestemünde, Lüneburg, Herford, Bielefeld und Gütersloh via Magdeburg; 4) im Mitteldeutschen Verkehre nach den Stationen: Frankfurt a/M., Mainz, Cassel, Mannheim, Darmstadt, Gustavsburg und Ludwigshafen via Brünn, Bodenbach, Leipzig und Eisenach.

Zwischen Stationen der Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft und der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen-, der Westfälischen Eisenbahn und der Hessischen Nordbahn andererseits ist ein neuer ermässigter Tarif für Eil- und Frachtgüter erschienen.

Mit dem 20. Mai ist ein ermässigter Ausnahmetarif für Getreide und Hülsenfrüchte (excl. Oelsaat) in Quantitäten von mindestens 100 Centnern in directem Verkehr zwischen Görlitz, Dresden, Riesa und Stationen der Thüringischen, sowie der Werrabahn einerseits und Stationen der Köln-Giessener Bahn incl. Deutz (Köln) und der Ruhr-Sieg-Bahn via Giessen andererseits, giltig bis auf Weiteres und unter dem Vorbehalte des jederzeitigen Widerrufes in Kraft getreten.

Auf den Sächs. westl. Staatsbahnen, zum Theil auch auf den in Verwaltung derselben stehenden Privatbahnen treten am 1. Juni d. J. einige Aenderungen in der Classification und Tarifirung der Transportgüter in Kraft. (S. off. Bek. S. 293.)

⊙ **Brennerbahn.** Am 1. Juni wird auf derselben ein Schnellzug ins Leben treten.

⊙ **Verkehr mit den Böhmischen Bädern Marien- und Carlsbad.** Im Einverständnisse der Bahnverwaltungen der Warschau-Wiener Bahn, der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Oesterr. Staatseisenbahn, der Böhmischen Westbahn und der Bayer. Ostbahn ist der im vorigen Jahre während der Badesaison bestandene directe Personenverkehr zwischen Warschau, Krakau, Olmütz, Brünn, Pardubitz einerseits und Eger resp. Carlsbad und Marienbad via Prag-Furth andererseits vom 25. Mai d. J. an zur grösseren Bequemlichkeit und rascheren Beförderung des reisenden Publicums wieder eingeführt worden.

Fahrplan-Aenderungen.

Fahrplan-Aenderungen resp. neue Fahrpläne treten — soweit uns bekannt geworden — in Kraft:

am 28. Mai auf der Schlesischen Gebirgsbahn (s. S. 293), am 1. Juni auf der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn (s. S. 294), Main-Neckar-, Frankfurt-Hanauer, Bayer. Ost-, Kaiserin Elisabethbahn, Schweizerischen Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Der Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector Schwabe zu Münster ist zum Kgl. Ober-Betriebs-Inspector ernannt und als solcher bei der Westfälischen Eisenbahn angestellt, dem Eisenbahn-Secretär G. Hübner zu Cassel der Character als Geheimer Canzlei-Rath verliehen; die bei der Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin beschäftigten Gerichts-Assessoren Stappenbeck und Reimerdes, sowie der bei der Königl. Direction der Ostbahn zu Bromberg beschäftigte Gerichts-Assessor Klotz sind zu Kgl. Regierungs-Assessoren, sowie die Baumeister Oberbeck und Middeldorf zu Königl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und die beiden letzteren im Bezirk der Oberschlesischen Eisenbahn angestellt worden.

Ausland.

Schweiz. Die Zweigbahn Bulle-Romont hat mit den Betriebs-Administratoren der Westschweizerischen Bahnen einen Vertrag über den Betrieb auch jener Linie abgeschlossen.

+ **Schweizerische Nordostbahn.** (15. Geschäftsbericht für 1867.) 1) Bahnlänge: 178 Kilometer, doch umfasst der Betrieb auch die Linie Zürich-Zug-Luzern mit 66 Kilom. und Bülach-Regensberg mit 20 Kilom., also zusammen 264 Kilom.

Die Anlagekosten betrugen bis Ende 1867 57 780 770 fr., die Ein-

* Im Original steht 73, es scheint aber aus dem Zusammenhang hervorzugehen, dass ein Druckfehler vorliegen muss. Die Procentsätze $70_{,8}$ und 4, welche zusammen nicht 100 ergeben, finden sich so im Originale.

nahmen aber 66 630 400 fr., wovon 28 708 000 fr. Actiencapital, der Rest in Obligationen. Zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacher Eisenbahn, zum Behuf der Betheiligung bei Begründung einer Trajectanstalt auf dem Bodensee, zum Zwecke der Tilgung des 3procentigen Anlehens der Gesellschaft und zur Vollendung verschiedener Bahnhöfe wurde am 22. Juli v. J. ein $4\frac{1}{2}$proc. Anlehen von 5 Mill. fr. aufgelegt, das noch denselben Tag vollständig untergebracht wurde.

2) Gesammtverkehr. Befördert wurden 2 025 845 Personen (gegen 1866 40 956 oder über 2% weniger) für 2 208 632 fr. (nur 2806 fr. weniger); 139 965 Ctr. Gepäck für 126 729 fr. (10 616 fr. oder 9% mehr); 82 799 Stück Vieh für 119 485 fr. (2017 fr. oder fast 2% mehr); 310 Equipagen für 4257 fr.; 10 842 818 Ctr. (gegen 1866 ca. 1000 Ctr. mehr) für 3 740 607 fr. (277 355 fr. oder 8% mehr). Mit Einrechnung der mittelbaren Betriebseinnahme im Betrag von 520 885 fr. (worunter 150 744 fr. vom Dampfbootbetrieb und nur 86 475 fr. vom Werkstättenbetrieb) betrug die Totaleinnahme 6 720 596 fr. (gegen das Vorjahr 374 388 fr. oder fast 6% mehr) oder pro Kilometer 37 756 fr. Von den 40 Stationen lieferten die grösste Einnahme Zürich mit 2 176 401 fr., Romanshorn mit 1 445 754 fr., Winterthur mit 723 329 fr. Auf die ganze Bahn kommen im Durchschnitt 252 347 Personen und 3 610 056 Ctr. (1866: 251 166 Personen und 3 582 262 Ctr.), auf den directen und Transitverkehr 745 760 Personen und 8 780 470 Ctr., mithin fast 37% aller Personen und 81% aller Güter. Unter den beförderten Gütern standen der Masse nach obenan: Getreide 2 648 000 Ctr., Steinkohlen und Coaks 1 923 529 Ctr., Steine 599 040 Ctr., Baumwollwaaren 402 076 Ctr. Die Ausgaben betrugen nach Abzug der Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf den Linien Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg (mit 623 527,5 fr.) 2 837 447 fr. (gegen das Vorjahr 170 616 fr. oder über 6% mehr) oder 43,6% der Einnahme (1866 nur 42%). Vom Reinertrag incl. 42 423 fr. Uebertrag aus dem Jahre 1866 wurden 2 153 100 fr. oder $7\frac{1}{2}$% Actiendividende vertheilt (gegen 8% im Vorjahre); ferner 1 433 157 fr. Anleihezinsen bezahlt, 314 046 fr. (oder 8% des Reinertrags) in den Reservefonds gelegt und 25 267 fr. auf neue Rechnung übertragen. Der Reservefonds hat einen Bestand von 2 338 216 fr. erreicht.

3) Betriebsmittel. Ende 1867 waren vorhanden 55 Locomotiven, wovon 3 der Bülach-Regensberger Bahn, 200 Personenwagen mit 8824 Plätzen, ferner 839 Güterwagen (44 mehr) mit 148 520 Ctr. Tragkraft, 6 Dampfboote und 4 Schleppschiffe.

4) Unfälle. Auf der Bahn sind 7 Personen verunglückt, worunter 3 Angestellte.

5) Linie Zürich-Zug-Luzern. Befördert wurden 293 023 Personen (gegen 1866 8335 oder fast 3% mehr), 24 322 Ctr. Gepäck, 6464 Stück Vieh, 38 Equipagen (16 weniger), 1 017 361 Ctr. Güter (56 000 Ctr. oder $5\frac{1}{2}$% weniger), worunter 247 269 Ctr. Getreide, 124 067 Ctr. Steine, 45 718 Ctr. Brennholz; eingenommen für Personen 434 202 fr. (37 949 fr. oder $9\frac{1}{2}$% mehr), für Gepäck 26 781 fr., für Vieh 6541 fr., für Equipagen 599 fr., für Güter 301 960 fr. (genau wie 1866), mittelbare Einnahmen 42 064 fr., zusammen 812 146 fr., (gegen das Vorjahr 38 963 fr. oder 5% mehr). Auf den directen und Transitverkehr kommen 159 851 fr. und 948 586 Ctr.; von den 15 Stationen standen der Einnahme nach obenan Luzern mit 318 093, Zürich mit 195 378, Zug mit 127 728 fr. Die Ausgaben betrugen 638 485 fr. oder 16 790 fr. mehr als im Vorjahre, mithin der Reinertrag incl. des Saldo-Vortrags aus dem Vorjahre 181 480 fr. (gegen 151 818 fr. in 1866). Davon wurden 120 000 fr. oder 1% des Baucapitals als Zinsdividende vertheilt, 48 000 fr. dem Reservefonds gutgeschrieben, welcher auf 193 840 fr. gestiegen ist, und 13 480 fr. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Anlagekosten haben 11 199 176 fr. betragen.

6) Linie Bülach-Regensberg. Frequenz 124 382 Personen und 161 276 Centner; Einnahme 85 371 fr. (gegen 1866 9712 fr. oder 10% weniger), Ausgabe 79 652 fr. Nach Abzug der vertragsmässigen Einlage von 15 000 fr. in den Reservefonds (dessen Bestand sich auf 45 164 fr. beläuft) ergiebt sich ein Passivsaldo von 7360,5 fr., so dass gar keine Zinsdividende gezahlt werden konnte.

Die Eisenbahn über den Mont-Cenis soll nunmehr am 8. Juni cr. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, nachdem die jetzt täglich stattfindenden Probefahrten gut ausgefallen.

⊙ Italien. Sesto-Calende-Arona. Eine Verbindung der Rho-Sesto-Calende Bahn mit der Novara-Arona Linie ist durch genannte Linie Sesto-Calende-Arona bewerkstelligt worden. Diese neue Linie zieht sich von Sesto-Calende am Südufer des Lago-maggiore nach Arona. Sie ist 8 Kilom. = 1,08 D. Meile lang, wird im Juli eröffnet werden und die kürzeste Verbindung zwischen Mailand und dem Lago-maggiore herstellen. — Die neue Linie hat auch eine grosse strategisch-commercielle Bedeutung, da sie das Italienische Eisenbahnnetz den Alpenpässen Simplon und St. Gotthardt nähert, um so mehr, als noch in diesem Frühjahr die Eisenbahn über den Simplon nach dem System Fell gebaut werden soll.

Italien. Von der Südbahn-Gesellschaft ist am 14. Mai d. J. der Betrieb auf der Zweigbahn der Apenninen-Linie (Foggia-Bovino) von Cervaro nach Cantela in einer Länge von 30 Kilom. (wovon 9 Kilom. in die Linie Foggia-Bovino fallen) eröffnet worden.

Dänemark. Die Seeländische Eisenbahn-Gesellschaft hat einen Contract mit der National- und Privatbank über die Herbeischaffung der für die neuen Eisenbahnanlagen nöthigen Mittel abgeschlossen. Nach diesem Uebereinkommen sollen in den genannten Banken 3 Mill. Thlr. an Eisenbahn-Actien, jede im Werthe von 200 Rd. R.-M., zur Subscription ausgeboten werden. Der Emissionspreis ist 95 und die Einzahlungen, welche mit 5% pro Anno verzinst werden, sind in 8 halbjährlichen Terminen einzuzahlen. Nachdem die letzte Rate einbezahlt worden ist (ult. Decbr. 1871) werden die Interimsscheine gegen Actien umgetauscht, welche von der genannten Zeit an, mit den älteren Actien der Gesellschaft, rücksichtlich der Zinsen und Dividenden gleichzustehen kommen. — Die Actienzeichnung wird am 30. Mai geschlossen und die erste Rate muss spätestens am 16. des nächsten Monats mit 10%, also mit 20 Rd. per Actie, einbezahlt werden.

D. — **Russland.** (Concession der Gräsy-Borisoglebsker Eisenbahnen.) Den Landständen des Borisoglebsker Kreises im Tambower Gouvernement ist am 21. März 1868 die Concession für die Gräsy-Borisoglebsker Eisenbahn ertheilt worden. Nach dieser Concession nehmen die genannten Landstände in der Eigenschaft als Begründer die Verpflichtung auf sich, im Verlaufe von 6 Monaten nach der Allerh. Concessionsertheilung eine anonyme Gesellschaft zu Stande zu bringen: zum Bau einer Eisenbahn von dem Verbindungspuncte der Jelez-Gräsy- und der Koslow-Woronescher Bahn, im Dorfe Gräsy — zu der Stadt Borisoglebsk. Zur Sicherstellung der Begründung der Gesellschaft und des darauffolgenden Bahnbaues verpflichtet sich der Begründer, im Verlauf von 3 Monaten nach Ertheilung der Concession bei der Reichsbank einen Depot von 400 000 Rubel, der aus Kaiserl. Russischen zinsentragenden Papieren und von der Regierung garantirten Actien und Obligationen besteht, zu deponiren. Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf eigene Rechnung und Gefahr die Bahn zwischen der Station Gräsy und der Stadt Borisoglebsk zu bauen und verspricht, diese sowohl mit dem beweglichen Inventar, als auch mit dem übrigen Bedarf für den Betrieb zu versehen. Die ganze Linie soll für den Verkehr innerhalb $2\frac{1}{2}$ Jahren, von dem Tage der Concessionsertheilung ab, eröffnet sein. Die Bahn muss mit einem Schienenwege gebaut und mit einem beweglichen Inventar von 30 Locomotiven, 70 Passagierwagen und 600 Güterwagen und Lowrys versehen sein. Nicht weniger als der dritte Theil des ganzen beweglichen Inventars muss in Russland angefertigt werden. Das Capital der Gesellschaft wird festgesetzt auf 13 400 000 Rubel Metall und wird durch Actienausgabe gebildet. Die Gesellschaft hat das Recht, Actien auszugeben, welche das bezeichnete Capital repräsentiren und wird dasselbe dargestellt in Metall-Rubeln, wie auch in Pfund Sterling, Holländischen Gulden, Preussischen Thalern und Französischen Francs, in nicht höherem Cours als 6 Rubel 25 Kop., 6 Thlr. 24 Sgr., 11 Gulden 80 Cents und 25 Francs pro 1 Pfd. Sterling. Zur Amortisirung der Actien im Verlauf von 85 Jahren zieht die Gesellschaft alljährlich von dem Reingewinn $\frac{1}{12}$% von dem ganzen obengenannten Capital von 13 440 000 Rubel Metall ab und 5% von dem bezeichneten Werth der schon amortisirten Actien. Die Dividendenzahlung für die Actien wird 2 mal im Jahr stattfinden. Die Amortisirung des Capitals, welches durch die Actien nach dem sie bezeichnenden Werthe repräsentirt wird, beginnt nach Verlauf des ersten Jahres von Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie ab und wird vermittelst Ziehung ein mal im Jahr ausgeführt. Wenn nach Verlauf der Concessionsfrist das Capital der Gesellschaft vollständig getilgt ist, tritt die Regierung unverzüglich ohne Zahlung in den Besitz des beweglichen und unbeweglichen Bestandes, nachdem die Gesellschaft nur mit dem beweglichen Eigenthum — (Locomotiven, Wagen, Maschinen, Meubles und Instrumenten) welches von der Gesellschaft als ihr Eigenthum zum ersten Bau hinzugethan werden — entschädigt worden. Nach Verlauf von 20 Jahren von dem Tage der Beendigung der Frist, welche zur Ausführung der Arbeiten festgesetzt ist, hat die Regierung das Recht, jederzeit die Gräsy-Borisoglebsker Bahn anzukaufen. Bei Eröffnung des Verkehrs auf der ganzen Ausdehnung der Gräsy-Borisoglebsker Linie garantiren die Landstände des Borisoglebsker Kreises für jede Actie der Gesellschaft jährlich eine Rente von $2\frac{1}{2}$% ihres Nominalwerths; die Regierung aber nimmt die Actien der Gesellschaft als Depot bei allen Kreis-Arbeiten und Lieferungen an.

Technisches.

Ueber selbstthätige Schmiervorrichtungen für Schieber und Kolben von Locomotiven. In No. 15 dieser Zeitung finden wir eine Correspondenz, in welcher von achtbarer Feder der bekannte Kessler'sche Apparat zum Schmieren der Schieber und Kolben der Locomotive als das Beste in dieser Beziehung bis jetzt vorhandene erklärt wird, was, da ich mich zufälligerweise mit diesem Gegenstand eingehender befasst habe, zu folgenden Bemerkungen Veranlassung giebt.

Zuvörderst muss ich darauf hinweisen, dass es durchaus nicht gleichgültig ist, wann eine Oelung des Schiebers und Kolbens erfolgt, und wird wohl jeder Unbefangene damit übereinstimmen, dass eine Oelung des ersten am nöthigsten ist, wenn der Dampfdruck auf demselben ruht, während der Kolben ebensowohl einer Oelung bedarf, wenn die Maschine arbeitet, als wenn sie leer läuft, denn die Reibung

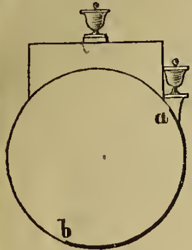
desselben an den Cylinderwänden ist in beiden Fällen gleich, und die Feuchtigkeit des Dampfes kann gewiss die Oelschmiere nicht ersetzen.

Ferner kann ich der Annahme des Herrn Verfassers des obenerwähnten Artikels, dass alles Oel, welches während der Arbeit in den Schieberkasten oder Cylinder gelangt, sofort zum Kamin hinausgejagt wird, nur insofern zustimmen, als unbedingt ein Theil desselben an den Wänden resp. Reibungsflächen zurückbleibt. Wird nun das Oel stetig in kleinen Quantitäten, wie beim Schollwer'schen und Schauwecker'schen Apparat in den dampferfüllten Raum eingeführt, so findet auch ein stetiges Absetzen desselben an den Wänden und demnach eine continuirliche Einfettung derselben statt. Den dabei entstehenden Oelverlust muss man eben mit in den Kauf nehmen, da bis jetzt kein Mittel bekannt ist, in vortheilhafterer Weise den in dampferfüllten Räumen liegenden Reibungsflächen Schmiermaterial zuzuführen.

Untersuchen wir nun die Wirkungsweise der verschiedenen Apparate, wobei ich bemerke, dass mir aus der Praxis nur der Kessler'sche und Schauwecker'sche bekannt sind, weshalb auch nur diese hier in Betracht gezogen werden sollen.

Der Kessler'sche Apparat, der, wie der Schauwecker'sche, auf dem Schieberkasten und Cylinder angebracht werden kann, wirkt, wie bekannt, nur beim Leerlauf der Maschine und hängt seine Wirkung hauptsächlich davon ab, wie er placirt ist.

Bei einer Maschine mit liegendem Schieber z. B. wird er in der Regel auf die Mitte des Kastendeckels aufgeschraubt, so dass das beim Leerlauf der Maschine in den Kasten gelangende Oel auf die Oberfläche des Schiebers fällt und in den meisten Fällen die Schieberflächen gar nicht erreicht, daher ziemlich nutzlos verloren geht.



Bei derartigen Maschinen ist in der Regel der Cylinderschmierhahn neben dem Schieberkasten angebracht, so dass dem Kolben das Oel mehr von der Seite zugeführt wird. Hier kann der Kessler'sche Apparat höchstens den Theil a. b. (ueb. Figur) des Umfangs, der kaum $1/3$ des Kolbenumfangs beträgt, ölen. Sitzt aber auch der Kessler'sche Apparat auf der Mitte und im höchsten Punct des Cylinders, so ist es wenigstens wahrscheinlich, dass das Oel vor und hinter dem Kolben herunterläuft, also nur der oberste und unterste Theil des Cylinders, nicht aber die Seiten eingefettet werden.

Der Kessler'sche Apparat lässt also schon bezüglich seiner Wirkungsweise viel zu wünschen übrig, und brauche ich nicht hinzuzufügen, dass manchmal auch Störungen im Apparat selbst eintreten, die Ventile sich stecken oder undicht werden etc., wodurch recht unangenehme Störungen vorkommen können.

Das in der erwähnten Correspondenz bezüglich der Wirkung des Schauwecker'schen Apparats Gesagte muss ich mir, zur Vermeidung irrthümlicher Anschauungen, etwas näher zu beleuchten gestatten.

Der geehrte Herr Verfasser erklärt, der letztgenannte Apparat beruhe darauf, dass Dampf in das Oelgefäss eintritt, sich hier condensirt, und das Condensationswasser sodann mit Oel vermischt in den Schieberkasten und Cylinder gelange. Die erste Behauptung ist richtig, während jedoch die zweite eine vollständige Verkennung der Wirkungsweise des Apparats beweist. Derselbe hat keine Aehnlichkeit mit den hier und da noch angewendeten Condensations-Büchsen, im Gegentheil wird die Condensation durch geeignete Mittel zu verhüten gesucht, und der Abfluss des Oels einzig und allein durch ein sogenanntes Capillar-Röhrchen in Folge der wechselnden Dampfspannung und der dadurch verursachten geringen Stösse auf die Oberfläche des im Schmiergefäss befindlichen Oels erzielt. Auch beim Leerlauf der Maschine ist die Wirkungsweise die gleiche, da in Folge des Kolbenspiels die Spannung im Schieberkasten und Cylinder stets wechselt, und also dadurch ein Abfluss des Oels bewirkt wird.

Von der Richtigkeit der vorstehenden von Herrn Schauwecker gegebenen Erklärung der Wirkungsweise hatte man Gelegenheit sich durch Versuche zu überzeugen, indem ein derartiger auf einer stehenden Dampfmaschine angebrachter Apparat bei den Versuchen von Zeit zu Zeit abgenommen und geöffnet wurde. Es zeigte sich dabei, dass das Oel stetig abnahm, und nur in Folge der Einwirkung des mit ihm in Berührung gekommenen Dampfes in seiner Farbe eine Veränderung erlitten hatte. Eine Ansammlung von Condensationswasser war jedoch nicht im Geringsten zu bemerken. Der Apparat selbst verbrauchte pro Tag $0_{,75}$ Pfd. Oel und wurde bei der fraglichen Maschine eine Kohlenersparniss von 15% gegen früher erzielt.

Bei einer mit diesen Apparaten ausgerüsteten Locomotive wurde constatirt, dass der Steuerhebel auch bei vollem auf den Schiebern ruhenden Dampfdruck leichter zu handhaben war, ein Beweis der verminderten Schieberreibung, dass ferner Schieberflächen und Cylinder stets fett gefunden wurden, und dass man ein Nachspannen der Kolbenringe weniger nöthig hatte. Diese Umstände müssen aber unvermeidlich geringere Abnutzung des Bewegungs- und namentlich Steuerungs-Mechanismus zur Folge haben, und kann es keinem Zweifel unterliegen, dass bezüglich der Abnutzung der Kolbenringe ein mindestens gleich günstiges Verhältniss wie bei dem Kessler'schen Apparate nachzuweisen wäre.

Ohne Frage wäre, wie bei der stehenden Dampfmaschine, auch eine entsprechende Brennmaterial-Ersparniss zu constatiren gewesen, wenn bei der Locomotive die verschiedenen Umstände, die den Verbrauch beeinflussen, als z. B. Witterung, Belastung, Fahrgeschwindigkeit etc. hätte, in Berücksichtigung gezogen werden können, bezw. die Leistung der Maschine genau gemessen worden wäre.

Der Schauwecker'sche Apparat vereinigt demnach die Eigenschaften des Kessler'schen und des Schollwer'schen, da er sowohl während der Arbeit als während des Leerlaufs der Maschine ölt, und wenn wir auch den Kessler'schen seiner Zeit als einen wesentlichen Fortschritt begrüsst haben und ihm durchaus das Verdienst nicht nehmen wollen, bei dem Bestreben, Schieber- und Kolbenreibung zu vermindern, einen bedeutenden Erfolg erzielt zu haben, so müssen wir doch den Schauwecker'schen, nachdem man sich von dessen Wirkung überzeugt, als entschieden vollkommener und zweckentsprechender bezeichnen, namentlich aber müssen wir uns im Interesse der Sache veranlasst sehen, Urtheile, wie das in No. 15 dieser Zeitung ausgesprochene, das auf vollständiger Verkennung der Principien des Apparats beruht, zu berichtigen.

Ich bemerke noch, dass der Oelverbrauch der Schauwecker'schen Apparate nach den diesseitigen Erfahrungen $1_{,3}$ Loth pro Locomotivmeile betrug und demnach nicht höher ist als bei Verwendung gewöhnlicher Schmierhahnen. Dieser Verbrauch dürfte meines Erachtens noch keinen Grund abgeben, vor der Verwendung zurückzuschrecken, da die durch den etwaigen Mehrverbrauch an Oel verursachten Kosten gegen die erzielten Vortheile kaum der Rede werth sind.

Mahla.

Unsere Zeitung ist kein technisches Blatt und kann in demselben die Frage über den besten Schmierapparat nicht ausgefochten werden. — Da uns von den verschiedenen Erfindern und Patent-Inhabern wiederholt Aufsätze zum Abdruck zugingen, welche uns nicht unparteiisch geschrieben schienen, baten wir Herrn H. v. W., als einer anerkannten Autorität in diesem Fache, sein Urtheil über die verschiedenen neuen Schmierapparate uns zur Veröffentlichung mitzutheilen. Dasselbe stimmt im Wesentlichen mit dem Ergebniss überein, zu welchem die Beantwortung zur Frage B 17: „Welche Erfahrungen sind über das Schmieren der Dampfkolben und Steuerungsschieber resp. über die Einrichtung dazu gemacht?" für die nächste Techniker-Versammlung des Vereins geführt hat.*

Wir können übrigens in unserem Blatte eine weitere Discussion dieser Frage nicht stattfinden lassen, für welche das technische Organ des Vereins allein der geeignete Ort ist. Die Redaction.

st. — **Grundzüge für eine billigere Herstellung der Eisenbahnen, behufs Belebung des Eisenbahnbaues in Oesterreich.** Der Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Verein hatte in seiner Generalversammlung vom 24. Februar 1866 beschlossen, ein Comité aus seiner Mitte zu dem Zwecke zu erwählen, um die Mittel zu erforschen, den Bau und Betrieb der Schienenwege mit geringerem Geldaufwande zu bestreiten, als dies bisher möglich war. Das Comité hat, nachdem seine Thätigkeit durch die Kriegsereignisse des Jahres 1866 unterbrochen war, seine umfangreiche Arbeit im November 1867 vollendet und im Vereine veröffentlicht.

Diese Arbeit besteht in Aufstellung von Grundzügen, die in einem ausführlichen Berichte eingehend motivirt werden. Aus dem sehr interessanten Berichte heben wir Folgendes hervor:

Das wichtigste Princip zur Belebung des Verkehrs in den entferntesten Theilen des Reiches und zur Hebung des Verkehrs auf die mit Anlagecapital überlasteten Eisenbahnen ist: Ausästung der Hauptstämme, Verbindung derselben unter sich mittelst Bahnanlagen minderer Bedeutung. Der Staat, der an jeder Verkehrserleichterung ein Interesse hat, muss daher sowohl die Anlage der Hauptbahnen als auch die der Nebenbahnen zu fördern trachten, und zwar wird die Gewährung des Rechtes gesetzlicher Expropriation den beiden Arten gemeinsamen Ausdruck jenes Interesses bilden. Wo der Staat überdies das Zustandekommen einer

---

* Von 28 Bahnverwaltungen, welche sich bis jetzt über die obige Frage ausgesprochen haben, empfehlen 16 Bahnverwaltungen den Kessler'schen Apparat unbedingt als den besten und öconomischsten, 4 Verwaltungen wollen denselben blos bei Dampfkolben (weniger bei Schiebern) als zweckmässig befunden haben, und nur 3 Verwaltungen sprechen sich über denselben ungünstig aus und führen namentlich an, dass die Apparate wegen mangelhafter Ausführung nicht immer sicher functionirten. 5 Verwaltungen haben theils noch keine Versuche damit gemacht, theils haben dieselben erst seit Kurzem solche angeordnet und können sich noch nicht darüber aussprechen.

Der Schollwer'sche selbstthätige Schmierapparat wird nur von 1 Bahn (Berlin-Hamburg) als für alle Verhältnisse vorzüglich empfohlen und 2 Verwaltungen empfehlen ihn mehr für Schieber, 2 Verwaltungen haben ihn indess als ungenügend und zweifelhaft befunden.

Der Schauwecker'sche Apparat wurde bis jetzt nur von 2 Verwaltungen probirt und liegen noch keine entscheidenden Erfahrungen darüber vor.

Ausserdem empfehlen 2 Verwaltungen noch den Krauss'schen Schmierapparat, jedoch mehr bei Schiebern, 1 Bahn hat ihn ungenügend befunden; 2 Verwaltungen haben auch günstige Resultate mit einem Schmierapparat von Anschütz und 1 Bahn mit dem von Görgel erzielt.

Bahn durch sein Eingreifen, durch Subvention u. dgl. zu fördern suchen muss, da muss ihm auch ein gewisser Einfluss auf Bau-Anlage und Betrieb zuerkannt werden. Wo Obiges nicht der Fall ist, da soll er geradezu die vollste Freiheit walten lassen und einzig nur die sicherheitspolizeiliche Aufsicht ausüben.

Die Grundzüge für den billigen Bau und Betrieb der Eisenbahnen wurden streng ausgeschieden in solche für die Kategorie der Hauptbahnen und die der Nebenbahnen.

Das Comité hat die Essenz seiner Studien vor Allem niedergelegt in einer Umarbeitung und Erweiterung der „Grundzüge für eine übereinstimmende Gestaltung der technischen Einrichtungen der Bahnen des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen“ und sie mit Bezugnahme auf die secundären Bahnen bereichert.

Die Hauptgesichtspuncte, welche das Comité vertreten zu müssen glaubt, um dem Zweck gerecht zu werden, welcher ist „Förderung neuer Eisenbahn-Unternehmungen in Oesterreich“, sind: Befreiung aus den Banden der Gewohnheit, Ueberlieferung und der Vorurtheile, nach Durchbrechung der Chablone früherer Concessionsertheilungen, dann Appellirung an eine gesunde, practische Nationalöconomie, deren Erkennen in unserem wirthschaftlichen Leben sofort das in- und ausländische Capital fügsamer machen und andererseits den Gemeingeist und die Selbsthülfe heben wird. Zum Ersten müssen beengende, das Unternehmen unnöthig vertheuernde Bedingungen fallen, seien es nun freiwillige und nur aus altem Herkommen von der Unternehmung selbst in Ehren gehaltene, seien es solche, welche in den Concessionsacten von der Regierung imperativ gestellt werden. Zum Zweiten gilt es, als Grundbedingung für die Anregung des Unternehmungsgeistes überhaupt und des unternehmenden Gemeingeistes insbesondere: die wahre Bauöconomie zu unterscheiden von der falschen. Die Bahnen sollen aufs Billigste gebaut werden, doch nicht so, wie es von Seiten der concessionswerbenden Enbloc-Gross-Bau-Unternehmungen geschieht.

An der Spitze der Grundzüge wurde der Satz aufgestellt, dass speciell in Oesterreich, mit Ausnahme vielleicht kurzer Theilstrecken und einzelner Objecte, alle Bahnen im Anfang nur mit einspurigem Unterbau gebaut zu werden brauchen. Bis jetzt war die fast oberste Concessionsbedingung einer, wenn auch nur entfernt den Character einstiger Bedeutung an sich tragender Bahnanlage — der doppelspurige Unterbau. Auf diese Weise wurden viele Millionen unproductiv verausgabt, deren nothwendige Verzinsung das Productivwerden des in Ausnutzung befindlichen Theils des Eisenbahnanlage-Capitals behindert. Es sind in Oesterreich z. B., niedrig gerechnet, gegen 140 Millionen verausgabt für den Unterbau eines zweiten Geleises, worauf dieses bis heute noch nicht gelegt ist. Wie ein Bleigewicht hängt sich die Zinsenlast von ca. 6 bis 7 Millionen dieses unproductiv vergrabenen Capitals an das Erträgniss der Oesterreichischen Bahnen und wer anderes als der Staat, der diese Situation selbst geschaffen, hat direct oder indirect diese Last zu tragen?*

Selbst der Grunderwerb kann bei Bahnen, denen das gesetzliche Recht der Expropriation zur Seite steht, vorerst nur für ein Geleis vorgenommen werden. Bei einzelnen Bauwerken, hohen Viaducten, Uebersetzungen grösserer Flüsse etc., wo den Pfeilern der nöthigen Stabilität wegen schon fast ohnedies dieselbe Breite wie dem doppelspurigen Bauwerk gegeben werden muss, führt die zu anticipirende Zuthat der Erbreiterung für das zweite Geleis einen verhältnissmässig kleinen, leicht zu rechtfertigenden Mehraufwand herbei. Nicht so bei den Tunnels, da ein doppelspuriger Tunnel ein Aushöhlungsprofil benöthigt, welches beträchtlich mehr als das Doppelte eines eingleisigen Tunnels beträgt. Man wird daher bei eintretendem Bedürfniss einen zweiten Tunnel erbauen und den ersten als Förderstollen nutzbar machen. Die gewöhnlichen Objecte lassen sich alle auf spätere Verlängerung einrichten.

Einzelne Theilstrecken einer Bahnanlage, z. B. an steilen Berghängen, können, wo es nothwendig erscheint, gleich bei der ersten Anlage doppelspurig hergestellt werden.

Wird der Betrieb auf einspuriger Bahn ein derart starker, dass die Aufstellung einer practisch durchführbaren Fahrordnung oder auch nur die nothwendige Raschheit und Regelmässigkeit der Förderung zur Unmöglichkeit wird, so tritt immer zunächst erst das Bedürfniss ein, neue Ausweichstationen inzwischen zu legen, oder einzelne Strecken der Bahn mit Doppelspur zu versehen, was dann nichts anderes ist, als Ausweichgeleise wichtigster Kreuzungsstationen zu verlängern. Damit ist für eine lange Periode neu gesorgt, und so giebt man selbst später das Anlagecapital für das zweite Geleis nicht auf einmal aus, sondern ganz nach Bedarf. So geschieht es aller Orten und von jeher mit dem Oberbau, warum also nicht auch mit dem Unterbau?

Die Ausnutzung der in einer genau abgegrenzten Betriebsstrecke zulässigen Maximalsteigung zu Gunsten der Bauanlagekosten wird für zulässig erklärt, wenn sie auch nicht sonderlich zu empfehlen ist; wo ausgesprochenermaassen eine Hauptrichtung des Verkehrs stattfindet, können dieser Richtung entgegen selbst grössere als die Maximalsteigungen angewendet werden. Empfohlen wird für das Geleis der permanente, insbesondere der ganz continuirliche eiserne Oberbau.

Den secundären Bahnen, wenn sie dem allgemeinen Verkehr, oder mindestens der Beförderung eines solchen Gutes dienen, dessen erleichterter Bezug im öffentlichen allgemeinen Interesse gelegen ist, soll der Staat das Recht der Expropriation und wo irgend thunlich, das Recht der Benutzung bestehender Strassenzüge für die Anlage der Bahnen zuerkennen. Er soll keinerlei Monopolisirung dulden, da auf diesem Gebiete des Verkehrs vollkommen freie Bewegung, aber auch vollkommen freie Concurrenz zu herrschen hat.

Bezüglich der Spurweite ist vor Allem zu entscheiden, ob der Betrieb der Zweigbahn von der Hauptbahn besorgt wird, oder ob ein selbstständiger Betrieb der ersteren stattfindet. In diesem Falle kann dann die Bahn schmalspurig angelegt werden, was vorzüglich im coupirten Terrain Vortheil bietet. Hier können durch die weit schärferen Curven, wie sie eine schmale Spurweite erlaubt, unendliche Erleichterungen in der Traçe behufs Verminderung der Unterbauanlagen ermöglicht werden. Eine ganz besondere Erleichterung für die Anlage secundärer, besonders schmalspuriger Eisenbahnen wäre darin gelegen, wenn vorhandene Strassenzüge sich geeignet erweisen würden, um, sei es auch nur streckenweise, das Schienengestänge aufzunehmen. Die Kosten des Unterbaues reduciren sich in diesem Falle auf ein Minimum.

Nachdem wir hier das Wichtigste aus dem Comitéberichte gegeben haben, verweisen wir den sich näher dafür Interessirenden auf die Hefte I—IV Jahrgang 1868 der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- und Arch.-Vereins. Die Hefte II—IV enthalten die Grundzüge vollständig.

st. — **Die Susquehanna-Brücke in der Philadelphia-Wilmington-Baltimore-Eisenbahn.** Die zwischen den Widerlagern 3500 Fuss lange Brücke enthält 13 Pfeiler, die lichte Weite der Oeffnungen zwischen den Pfeilern beträgt 250 Fuss, bei den Landöffnungen 176 Fuss. Der Oberbau ist eine verbesserte Anwendung des Howe'schen Systems, wobei die hölzernen Constructionstheile vollständig von einem Eisenmantel umhüllt werden, womit Schutz gegen Witterung und Feuersgefahr erzielt werden soll. Zur Construction des Riesenwerkes sind 5 Millionen Fuss Zimmerholz, 20 000 Cubik-Yards Mauerwerk, 3 Millionen Pfund Schmiede- und Gusseisen erforderlich gewesen; die Gesammtkosten haben etwa 2 Mill. Dollars betragen.

(Zeitschrift des Arch.- und Ing.-Vereins zu Hannover.)

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 27. Mai 1868. Eines regeren Verkehrs hatte sich das Geschäft auch in dieser Woche zu erfreuen. Preise sind den Beziehungen entsprechend bewilligt worden.

Kupfer. Die letzten Englischen Berichte lauten fortdauernd fest, hier ist unter den jetzigen hausse Preisen alter Läger halber anzukommen. Englisches, Schwedisches, Americanisches und inländisches $26^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn ist fest. Banca-Zinn $33^3/_4$ Thlr., loco Waare knapp. Lamm-Zinn 33—$33^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink ruhig. W. H. Marke $6^2/_3$ Thlr. ab Breslau, geringere Marken 6 Thlr. 16 Sgr., loco Waare $7^1/_3$—8 Thlr. im Detail.

Blei abwartend, da wieder sehr grosse Posten Harzer-Blei der fiscalischen Werke zum Verkauf gelangen. Sächsisches und Harzer $6^2/_3$—$6^3/_4$ Thlr., Tarnowitzer $6^5/_6$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_3$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. theurer.

Roheisen ruhig. Warrants 51 sh. 6 d., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh., Langloan 1. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Hiesige Notirungen: Für gute Glasgower Marken vom Lager $47^1/_2$ Sgr., auf Lieferung $44^1/_2$—46 Sgr. Englisches 41—$42^1/_2$, vom Lager 44 Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 41—$42^1/_2$ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen begehrt. Gewalztes gestiegen auf $2^5/_6$—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$ bis $3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 49—50 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** mehreres umgesetzt. Stückkohlen $19^1/_2$—22 Thlr., Nusskohlen $17^1/_2$—19 Thlr., ordinäre Sorten 16—$16^1/_2$ Thlr. Coaks. Vom Lager $18^1/_2$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17^1/_2$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

10. Juni Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Ges. zu Wilhelmsbad.
10. „ *Bröltháler Eisenbahn-Gesellschaft zu Hennef.
13. „ Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Tilsit.
18. „ Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
23. „ *Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag.
24. „ Glückstadt-Elmshorner Eisenb.-Ges. zu Glückstadt.
24. „ Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Zittau.

---

* Gerade diese Ziffern von 6—7 Millionen erreichten, beiläufig bemerkt, die Garantieleistungen des Staats nach den letztjährigen Budgets.

24. Juni Erste Siebenbürger Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
25. „ Kaiser Franz Josephs-Bahn zu Wien.
27. „ Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen. Siehe off. Bekm. S. 292.
27. „ Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld. Siehe S. 292.
15/27. „ Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn zu Warschau.
29. „ Gössnitz-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft zu Ronneburg.
30. „ Rhein-Nahebahn-Gesellschaft zu Kreuznach.
30. „ Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Cöln.

Ausgabe von Actien.

Rheinische Eisenbahn. Die über die Actien Lit. B ausgefertigten Interimsscheine werden vom 3. Juni bis 1. Juli cr. gegen die Original-Documente ausser bei der Effecten-Verwaltung der Rheinischen Bahn in Köln bei folgenden Bankhäusern umgetauscht werden: in Berlin von S. Bleichröder, in Frankfurt a/M. von der Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie, in Köln von dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein und von Sal. Oppemheim jun. & Co.

Einzahlungen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Die Inhaber der Quittungsbogen zu den Stamm-Actien No. 532 bis 534, 662 bis 664, 1010 bis 1014, 3296 und 3297 werden gemäss § 17 der Statuten durch Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 22. Mai zum zweitenmale aufgefordert, die rückständige dritte Rate von 10% nebst 5% Verzugszinsen pro anno und einer Conventionalstrafe von 10% der rückständigen Rate bei Vermeidung weiterer Nachtheile ungesäumt bei der Gesellschafts-Hauptcasse, der Thüringischen Bank zu Sondershausen, unter Vorlage der Quittungsbogen einzuzahlen.

Auszahlungen.

Bayerische Ostbahnen. Die für das Betriebsjahr 1866/67 auf 2½% oder 6 fl. 15 kr. Südd. W. pro Actie festgesetzte Dividende wird vom 1. Juni ab bei der Gesellschaftscasse in München etc. ausgezahlt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Superdividende für das Jahr 1867 beträgt 110 fl. Ö. W. für jede Actie von 1000 fl. C.-M., und wird daher der am 1. Juli fällige Coupon für die Dividende pro 1867, zuzüglich der halbjährlichen Zinsen mit 136 fl. 25 kr. für die ganze Actie, 68 fl. 12½ kr. für die halbe Actie und 27 fl. 25 kr. für die fünftel Actie ausgezahlt.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Die auf 13 Thlr. pro Actie festgesetzte Dividende wird vom 23. Mai ab bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Magdeburg etc. ausbezahlt. Siehe off. Bekanntmachung S. 292.

Rheinische Eisenbahn. Die Dividende der Rheinischen Eisenbahn ist auf 7½% festgesetzt worden.

Taunus-Eisenbahn. Die für das Jahr 1867 auf 17½ fl. pro Actie festgesetzte Dividende wird von jetzt ab bis 22. Mai incl. bei der Gesellschaftscasse in Frankfurt a/M. ausgezahlt.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

In Esslingen (Württemberg) sind von England für den Betrieb der neuen Indischen Bahnen Locomotiven in Accord gegeben worden.

Die neue Locomotiv-Remise in München für die Staatsbahn wurde im Ganzen zu 96 000 fl. Summa (worunter 60 000 fl. Maurerarbeiten) von Wittmann hergestellt. — Termin 30. Decbr. 1867, wurde jedoch nicht eingehalten.

Accordarbeiten für die München-Braunauer Bahn:

1) Durchfahrtsbrücke bei Sendling; 39,5 Lichtweite, für 3 Geleise berechnet, Kosten: 16 481 fl.; Accordanten: Müller und Engerling; Unteraccordant: Föhringer. — Herstellungstermin 30. October d. J.

2) Brücke über den Stadtbach und Staubstrasse mit 80' und 40' Lichtweite; ein Pfeiler und 2 Widerlager; Accordanten: Müller und Engerling; Termin: 30. Octbr. d. J. Kosten 17 000 fl. Maurerarbeiten, excl. eis. Oberbaues.

3) Brücke über den Dreimühlenbach, gewölbt; 22 und 24' Lichtweite; 81' lang: Accordanten: die vorigen; Kosten 12 000 fl. Maurerarbeiten; Termin 30. October d. J. Nagelfluthsteine wurden von Brannenburg etc. geliefert.

4) Die in No. 8 dies. Ztg. ausgeschrieben gewesnen 3000 Schachtruthen Nagelfluthsteine zu Uferbauten bei der Isarbrücke wurden von Estermann, Feicht, Hauser, Höllriegel, Gerbl geliefert. — Cubikfuss à 36 kr.

5) Die Interimsholzbrücke über die Isar wurde in Regie ausgeführt.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Mai	zu Cassel	Hessische Nordbahn	Kleineisenzeug	296
31. „	zu Gernsbach	Badische Stsb.	20 900 Schwellen und 1500 Cubikfuss Hölzer	—
1. Juni	zu Berlin	Rechte Oderuferbahn (Dr. Strousberg, Jägerstr. 22)	Maurerarbeiten incl. Material zur Weiselbrücke b. Dzieditz	—
3. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	6000 Schachtruthen Kies	—
4. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	3. Loos der Bausect. Riedlingen	—
4. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Klempner-, Glaser- und Dachdecker-Arbeiten auf Werkstättengebäude in Berlin	—
5. „	zu Mannheim	———	Verkauf 2 eisern. Dampfboote mit 40 und 15 Pferdekraft	—
8. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Verkauf alter Materialien	—
15. „	zu Cöln	Rheinische E.	Schienen	296
15. „	zu Cöln	dieselbe	Erd- etc. Arbeiten	296
16. „	zu Ratibor	Wilhelmsbahn	Wagen	297
17. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Verkauf überzähliger Güter	—
19. „	zu Görlitz	Schlesische Gebirgsb.	Bauausführungen	296
1. Juli	zu Cöln	Rheinische E.	Bekleidungs-Materialien	297
15. „	zu Schwerin	Lübeck-Kleinen E.	Schwellen	296

Briefkasten.

Herrn v. S. in München: Das Kärtchen über Englands Eisenbahnen ist uns nicht zugegangen.

Herrn Pt. zu Cöln: Leider erhielten wir Ihre Mittheilungen erst bei Schluss der Nummer, welcher Donnerstag Mittag erfolgt, so dass wir solche nicht mehr in dieselbe aufnehmen konnten.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die landesherrliche Genehmigung des Vertrages zwischen der Bergisch-Märkischen und der Nordbahn-Gesellschaft vom 7. und 10. März d. J. durch Allerhöchsten Erlass vom 17. v. Mts. erfolgt ist, wird die Nordbahn vom 1. Januar d. J. für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn betrieben und verwaltet.

Die Actionäre der Nordbahn erhalten als Vergütung für die vereinbarte Abtretung der Verwaltung und demnächst des Eigenthums der Bahn eine feste Rente von fünf Procent ihres Actiencapitals und eventuell eine Geldabfindung von 70 Thlr. baar für 100 Thlr. Actien-Capital, sofern sie nicht die anderweite Offerte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, bestehend in dem Umtausche der Nordbahn-Actien gegen fünfprocentige Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Gesellschaft innerhalb der vertragsmässigen Frist acceptiren.

Diese Offerte wird den Actionären der Nordbahn hiermit gemacht, indem wir uns Namens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bereit erklären, die Actien der Nordbahn gegen fünfprocentige Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen, welche nach Maassgabe des Allerhöchsten Privilegiums vom 17. v. Mts. mit halbjährlichen, am 2. Januar und 1. Juli verfallenden Zinscoupons, sowie mit Empfangs-Anweisungen für die folgenden Serien der Zinscoupons ausgefertigt werden, umzutauschen.

Die Aushändigung dieser Obligationen wird vom 15. Juni d. J. ab — nach Möglichkeit Zug um Zug — bei unserer **Hauptcasse hierselbst, bei der Casse der Nordbahn in Cassel, sowie bei den Herren H. F. Fetschow & Sohn zu Berlin,** welche die Vermittelung des Umtausches gegen eine billige Vergütung übernehmen werden, gegen Einlieferung der Actien nebst den nicht verfallenen Dividendenscheinen vom Jahre 1868 ab erfolgen.

Die Actien sind mit einem Nummern-Verzeichniss in doppelter Ausfertigung, wofür Formulare an den gedachten Einlösestellen zu haben sind, frühestens am **1. Juni** einzureichen. Für fehlende Dividendenscheine der Actien wird deren Werth in Zinscoupons der Obligationen einbehalten, indem die Dividendenscheine am Verfalltage mit fünf Thaler eingelöst werden.

Die Obligationen werden in Appoints von 500 und 100 Thalern, beide mit fortlaufenden Nummern von Nro. 1 beginnend, ausgefertigt; in dem gedachten Verzeichniss ist daher die gewünschte Art der Appoints zu vermerken, und werden, wenn ein solcher Vermerk fehlt, zunächst Appoints von 500 Thlr. dem Betrage der Actien entsprechend, ausgegeben werden.

Sofern die Aushändigung der Obligationen nicht Zug um Zug erfolgen kann, wird die eine Ausfertigung des Nummern-Verzeichnisses der Actien mit Empfangsbescheinigung an den Einsender zurückgegeben, der dasselbe demnächst bei Empfangnahme der Obligationen mit Quittung wieder einzuliefern hat.

Diese Offerte erlischt mit dem Jahre 1870, nach dessen Ablauf die Bergisch-Märkische Gesellschaft das Recht hat, die nicht

umgetauschten Actien, nach erfolgter Ausloosung oder Kündigung der Nordbahn-Obligationen I. Serie, — vorgängig einer sechsmonatlichen Aufkündigung — gegen Baarzahlung von 70 Thalern für 100 Thaler Actiencapital einzulösen.

Diejenigen Nordbahn-Actionaire, welche von dem Rechte des Umtausches gegen Prioritäten keinen Gebrauch machen, erhalten zu ihren Actien nach Einlösung des letzten noch vorhandenen Dividendenscheins (für das Jahr 1869) Zinscoupons und Talons mit der Nummer der betreffenden Actie, und werden die Dividendenscheine für die Jahre 1868 und 1869 am 1. April des folgenden Jahres mit 5 Thalern für jede Actie eingelöst.

Elberfeld, den 15. Mai 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Werra-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre findet

Donnerstag, den 25. Juni d. Js. Vormittags 11 Uhr

in **Eisenach** im Locale der **Erholung** statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeinde-Behörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis incl. zum 16. Juni c.**, entweder hier bei unserem Büreau oder den Billetexpeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von 5 bis 10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich und zwar durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communal-Behörden beglaubigte, Vollmachten versehen sein.

Besonders machen wir darauf aufmerksam, **dass es unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt** und dass vom Verwaltungsrathe streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung in der General-Versammlung sind:

1) der Geschäftsbericht auf das Jahr 1867.
2) Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungs-Rathes für die austretenden, aber wieder wählbaren Herren Kaufmann Schwerdt und Oberbürgermeister Krell.
3) Abermaliger Antrag des Verwaltungsraths auf Aenderung des § 26 des Statuts, wonach künftig statt 5 je 10 Actien eine Stimme geben sollen.

Für diese Generalversammlung wird freie Fahrt **nicht** gewährt, jedoch den Theilnehmern ein von Sonneberg nach Eisenach und von da dorthin zurückgehender Extrazug, für welchen Tagesbillets an Werkeltagen Gültigkeit haben, gestellt, worüber die Anschläge in den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht für 1867 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf anfliegen.

Meiningen, den 8. Mai 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahngesellschaft.

E. Wagner. Oberländer. C. Thon.

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Herren Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft werden zur diesjährigen ordentlichen General-Versammlung hierdurch eingeladen, welche

am 27. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr

im hiesigen Stationsgebäude stattfinden wird,

um den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1867 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation zu vollziehen.

Die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung hat in den drei letzten Tagen vor derselben nach Maassgabe der §§ 66 und 67 des Statuts zu erfolgen.

Elberfeld, den 24. Mai 1868.

Der Vorsitzende der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Herren Actionäre unserer Gesellschaft beehren wir uns zu der am **Samstag den 27. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr**, im Directionsgebäude Station Templerbend zu Aachen stattfindenden gewöhnlichen Generalversammlung ergebenst einzuladen.

In derselben werden die Resultate der Rechnungsablagen und ein Bericht über den Zustand der Geschäfte der Gesellschaft mitgetheilt, sowie die statutenmässigen Wahlen vorgenommen werden.

Wegen Berechtigung zur Theilnahme an der Versammlung und wegen Ausübung des Stimmrechtes machen wir auf die Art. 24 und folgende des Statuts aufmerksam.

Die Eintrittskarten werden entweder auf Vorzeigung der Actien oder eines Zeugnisses der Direction der Disconto-Gesellschaft oder der Herren Gebr. Veit & Cie. in Berlin über den Besitz derselben kurz vor der Generalversammlung, am 25. und 26. Juni d. J., in unserem Büreau hierselbst ertheilt.

Aachen, den 22. Mai 1868.

Die Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die aus der Reineinnahme des Jahres 1867 zur Vertheilung kommende Dividende ist nach Vereinbarung mit dem Gesellschaftsausschusse auf **dreizehn Thaler** für die Actie festgestellt; dieselbe ist vom **23. cr.** ab in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr bei **unserer hiesigen Haupt-Casse** und bis zum **15. Juni a. c.** auch

bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** und
bei Herrn **S. Bleichröder** zu Berlin,
bei der **Allgemeinen Creditgesellschaft** und
Herrn **H. C. Plaut** in Leipzig und
dem Herrn **J. H. Cohn** in Dessau

zu erheben.

Den einzulösenden Dividendenscheinen ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Betrag derselben unterschrieben vom Präsentanten beizufügen.

Magdeburg, den 22. Mai 1868.

Directorium.

Königl. Bayer. Pfälzische Nordbahnen.

Alsenz-Bahn.

Die Subscribenten auf das Actien-Capital der Alsenzbahn, welche Vollzahlung geleistet haben, werden hiermit benachrichtigt, dass **die definitiven Actien-Documente** nunmehr erschienen sind und gegen Auslieferung der ausgestellten provisorischen Quittungen bei den betreffenden Zeichnungsstellen, nämlich bei

der **Directionscasse der Pfälzischen Bahnen** in Ludwigshafen a./Rh.
der **K. Bayer. Bank** in Nürnberg,
der **Bayer. Hypotheken- und Wechselbank** in München,
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Ph. Nic. Schmidt " " "
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
der **Direction der Disconto-Gesellschaft** in Berlin
S. Bleichröder in Berlin

in Empfang genommen werden können.

Ludwigshafen, den 13. Mai 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.

Jaeger.

Königl. Sächs. westliche Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung, Tarifveränderungen betreffend.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministerium der Finanzen werden vom **1. Juni d. J.** an im Bereiche der westlichen Staatseisenbahnen einige Aenderungen in der Classification und Tarifirung der Transportgüter in Kraft treten, welche im Einvernehmen mit den betreffenden Gesellschaftsverwaltungen, zum Theil auch bei den in diesseitiger Verwaltung befindlichen Privatbahnen Platz greifen.

Hervorzuheben ist die Versetzung von façonnirtem Eisen und groben Eisenwaaren in eine niedrigere Frachtclasse, die Bildung einer neuen Tarifclasse (II A 4), in welche unter anderem Roh- und Brucheisen gehört, so wie die bei grösseren Transportweiten eintretende Ermässigung der, namentlich auch für Steinkohle und Coaks geltenden Frachtsätze der niedrigsten Wagenladungsclasse.

Die neuen Tarife nebst Waarenverzeichniss und Tarifbestimmungen sind für $2^{1}/_{2}$ Gr. das Exemplar bei den diesseitigen Güterexpeditionen zu erlangen.

Leipzig, am 25. Mai 1868.

Königliche Staatseisenbahndirection.

v. Craushaar.

Königliche Schlesische Gebirgsbahn.

Am **28. Mai** cr. wird der Betrieb der Bahnstrecke **Dittersbach-Altwasser** für den Personenverkehr eröffnet werden.

Im Gange der Züge zwischen **Lauban** und **Görlitz**, so wie zwischen **Kohlfurt** und **Görlitz** treten Aenderungen nicht ein, dagegen werden vom genannten Tage zwischen **Kohlfurt** und **Altwasser** die Züge nach folgendem Fahrplan coursiren.

A. Richtung von Kohlfurt-Altwasser.

Stationen.		Personenzug.			Localzug.			Personenzug.			Localzug.			Personenzug.		
		Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.
		Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.
Kohlfurt	Abgang	4	—	früh	—	—	—	11	15	Vorm.	—	—	—	3	15	Nachm.
Heide-Gersdorf	Ankunft	4	18	2	—	—	—	11	35	2	—	—	—	3	33	2
Lauban	„	4	37	8	—	—	—	11	56	10	—	—	—	3	52	8
Langenöls	„	4	58	2	—	—	—	12	21	2	—	—	—	4	13	2
Greiffenberg	„	5	12	4	—	—	—	12	37	5	—	—	—	4	27	4
Rabishau	„	5	36	2	—	—	—	1	5	2	—	—	—	4	51	2
Alt-Kemnitz	„	5	53	2	—	—	—	1	24	2	—	—	—	5	8	2
Reibnitz (Warmbrunn)	„	6	6	4		Abfahrt		1	38	5		Abfahrt		5	21	4
Hirschberg	„	6	24	11	10	40	Vorm.	2	Nachmittags.		4	Nachmittags.		5	39	21
						Ankunft						Ankunft				
Schildau (Schmiedeberg)	„	6	43	2	10	48	2	—	—	—	4	8	2	6	8	2
Jannowitz	„	6	58	4	11	3	5	—	—	—	4	23	4	6	23	4
Märzdorf	„	7	16	2	11	22	2	—	—	—	4	41	2	6	41	2
Ruhbank	„	7	29	3	11	36	4	—	—	—	4	54	5	6	55	3
Gottesberg	„	7	58	2	12	6	4	—	—	—	5	27	2	7	24	4
Dittersbach	„	8	10	15	12	20	17	—	—	—	5	39	16	7	38	—
															Nachmittags	
Altwasser	„	8	43	Vorm.	12	55	Mttg.	—	—	—	6	13	Abds.	—	—	—

B. Richtung von Altwasser-Kohlfurt.

Stationen.		Personenzug.			Localzug.			Personenzug.			Localzug.			Personenzug.		
		Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.	Stationszeit.		Aufenthalt.
		Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.	Uhr	Min.	Min.
			Abfahrt													
Altwasser	Abgang		Morgens		9	—	Vorm.	—	—	—	3	30	Nachm.	8	5	Abds.
Dittersbach	Ankunft	6	30	—	9	24	4	—	—	—	3	50	7	8	25	5
Gottesberg	„	6	43	3	9	41	2	—	—	—	4	10	2	8	43	3
Ruhbank	„	7	3	3	10	1	3	—	—	—	4	29	2	9	4	3
Märzdorf	„	7	15	2	10	14	2	—	—	—	4	41	3	9	15	2
Jannowitz	„	7	28	4	10	29	4	—	—	—	4	57	4	9	28	4
Schildau (Schmiedeberg)	„	7	42	3	10	44	5		Abfahrt		5	12	3	9	42	2
Hirschberg	„	7	52	13	10	56	—	3	15	Nachm.	5	22	Nachm.	9	51	8
						Vormittags.			Ankunft							
Reibnitz (Warmbrunn)	„	8	23	2	—	—	—	3	36	3	—	—	—	10	17	2
Alt-Kemnitz	„	8	33	2	—	—	—	3	49	2	—	—	—	10	27	2
Rabishau	„	8	50	2	—	—	—	4	9	2	—	—	—	10	44	2
Greiffenberg	„	9	6	4	—	—	—	4	28	7	—	—	—	11	—	4
Langenöls	„	9	18	2	—	—	—	4	46	2	—	—	—	11	12	2
Lauban	„	9	29	10	—	—	—	5	—	8	—	—	—	11	23	9
Heide-Gersdorf	„	9	56	4	—	—	—	5	27	4	—	—	—	11	49	3
Kohlfurt	[illegible]	10	13	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Sommer-Fahrplan der Saarbrücken-Trier-Luxemburger

Brüssel	Abfahrt	.	.	.	.	.	6 30	.	.	12 30
Metz	„	.	.	.	4 48	.	9 —	.	.	4 44
Diekirch	„	.	.	.	5 51	.	11 22	.	.	4 1
					C. (3) 1. 2. 3. Cl.		VII. (S) 1. 2. 3. Cl.			XI. 1. 2. 3. Cl.
Luxemburg	Abfahrt	.	.	.	7 35	.	1 28	.	.	7 40
Oetringen	„	.	.	.	8 3	.	1 47	.	.	8 1
Roodt	„	.	.	.	8 20	.	1 59	.	.	8 14
Wecker	„	.	.	.	8 35	.	2 10	.	.	8 26
Mertert	„	.	.	.	8 49	.	2 20	.	.	8 37
Wasserbillig	„	.	.	.	8 56	.	2 26	.	.	8 42
Conz	Ankunft	.	.	.	9 9	.	2 34	.	.	8 51
					C. (3) P. alle 4 Cl.					
Conz	Abfahrt	.	.	.	9 16	.	2 52	.	.	9 7
Trier	Ankunft	.	.	.	9 30	.	3 8	.	.	9 19
					V. alle 4 Cl.		VII. 1. 2. 3. Cl.		F. 2. 3. 4. Cl.	XI. alle 4 Cl.
Trier	Abfahrt	.	.	.	8 55	.	2 24	.	4 10	8 40
Conz	Ankunft	.	.	.	9 7	.	2 35	.	4 25	8 52
Conz	Abfahrt	.	.	.	9 13	.	2 38	.	4 45	8 56
Wiltingen	„	.	.	.	9 23	.	2 48	.	4 59	9 6
Beurig-Saarburg	„	.	.	.	9 34	.	2 59	.	5 16	9 17
Serrig	„	.	.	B. 2. 3. 4. Cl.	9 41	.	3 6	.	5 24	9 24
Mettlach	„	.	.		10 1	.	3 26	.	5 48	9 45
Merzig	„	.	.	5 30	10 12	.	3 37	.	6 2	9 56
Beckingen	„	.	.	5 48	10 22	.	3 47	.	6 15	10 6
Dillingen	„	.	.	6 4	10 30	.	3 55	.	6 28	10 14
Saarlouis	„	.	.	6 17	10 38	.	4 2	.	6 46	10 21
Ensdorf	„	.	.	6 29	10 44	.	—	.	6 54	10 27
Bous	„	.	.	6 42	10 51	.	4 12	.	7 3	10 34
Völklingen	„	.	.	7 4	11 —	.	4 21	.	7 15	10 43
Louisenthal	„	.	.	7 21	11 7	.	4 28	.	7 28	10 50
Burbach	„	.	.	7 43	11 14	.	—	.	7 38	—
Saarbrücken	Ankunft	.	.	7 50	11 18	.	4 37	.	7 43	11 —
				III. 1. 2. 3. Cl.	V. 1. 2. 3. Cl.			IX. 1. 2. 3. Cl.		G. 1. 2. 3. Cl.
Paris	Abfahrt	.	.	7 50	9 35	.	.	8 35	.	7 10
Forbach	„	.	.	7 16	10 58	.	.	6 29	.	10 20
Styringen	„	.	.	7 21	—	.	.	—	.	10 28
Saarbrücken	Ankunft	.	.	7 30	11 10	.	.	6 40	.	10 45
			II. alle 4 Cl.			D. 2. 3. 4. Cl.	VII. alle 4 Cl.		F. 2. 3. 4. Cl.	
Saarbrücken	Abfahrt	.	5 30	8 —	11 25	2 15	4 45	6 50	8 13	.
Dudweiler	„	.	5 39	8 9	—	2 33	4 51	—	8 27	.
Sulzbach	„	.	5 45	8 15	11 38	2 48	5 1	7 5	8 39	.
Friedrichsthal	„	.	5 52	8 22	11 45	3 3	5 8	—	8 51	.
Neunkirchen	Ankunft	.	6 3	8 34	11 57	3 23	5 20	7 21	9 11	.
Neunkirchen	Abfahrt	.	6 5	8 38	12 —	.	5 25	7 22	9 21	.
Ottweiler	„	.	6 14	8 47	12 9	.	5 34	—	9 35	.
St. Wendel	„	.	6 28	9 1	12 23	.	5 48	7 41	9 57	.
Türkismühle	„	.	6 49	9 23	12 44	.	6 10	—	10 30	.
Birkenfeld	„	.	6 58	9 32	12 53	.	6 20	8 7	10 46	.
Heimbach	„	.	7 6	9 40	—	.	6 28	—	10 59	.
Kronweiler	„	.	7 14	9 49	—	.	6 37	—	11 13	.
Oberstein	„	.	7 29	10 6	1 19	.	6 56	8 30	11 30	.
Fischbach	„	.	7 40	10 17	1 30	.	7 8	8 40	Ank.	.
Kirn	„	.	7 52	10 28	1 40	.	7 21	8 50	.	.
Monzingen	„	.	8 5	10 42	1 53	.	7 35		.	.
Sobernheim	„	.	8 12	10 49	2 —	.	7 42	9 8	.	.
Staudernheim	„	.	8 18	10 55	2 6	.	7 49	—	.	.
Waldböckelheim	„	.	8 25	11 2	—	E. 1. 2. 3. Cl.	7 56	—	.	.
Münster a/Stein	„	A. 1.2.3. Cl.	8 38	11 17	2 24	4 28	8 13	9 29	.	.
Creuznach (Bad)	„		8 44	11 24	—	4 38	8 20	—	.	.
Creuznach (Stadt)	„	6 —	8 50	11 31	2 38	4 55	8 29	9 39	.	.
Langenlonsheim	„	6 13	9 1	11 41	—	5 14	8 39	—	.	.
Bingerbrück	Ankunft	6 28	9 11	11 52	2 56	5 30	8 50	9 57	.	.
Mainz	Ankunft	7 45	10 15	1 10	3 55	8 20	10 —	10 47	.	.
Frankfurt	„	9 20	11 26	2 17	4 53	9 40	10 57	11 47	.	,
Berlin	„	—	—	—	7 45	6 15	—	9 30	.	.
Wiesbaden	„	8 15	11 25	2 10	5 40	8 35	10 30	—	.	.
Berlin	„	—	7 45	7 45	7 45	8 —	—	—	.	.
Köln	„	11 25	1 5	5 15	7 —	10 —	—	6 45 fr.	.	.
Coblenz	„	8 55	10 55	2 15	4 40	7 45	—	2 45	.	.
Ems	„	9 2	12 15 } via Coblenz	2 35	6 35	8 32	—	—	.	.
Wetzlar	„	11 5	3 — }	—	9 15	—	—	—	.	.
Giessen	„	12 25	3 50	7 —	10 5	—	—	—	.	.
Darmstadt	Ankunft	.	11 10	2 5	5 10	9 35	.	11 35	.	.
Aschaffenburg	„	.	12 5	.	7 15	.	.	12 35	.	.
Würzburg	„	.	2 35	.	.	.	.	4 —	.	.
Nürnberg	„	.	6 Abds.	.	.	.	.	7 55 früh 8 35 Abds.	.	.

und Rhein-Nahe Eisenbahn am 1. Juni 1868.

Wien	Abfahrt	.	.	9 30 Ab.	.	.	.	4 30 Nchm	.	.
München	„	.	.	11 — Vm.	.	.	.	6 10 früh	.	.
Prag	„	.	.	7 — Mrgs.	.	.	.	8 45 Abds.	.	.
Nürnberg	„	.	.	8 15	.	.	.	7 — Mrgs.	.	.
Würzburg	„	.	.	12 15	.	.	.	9 50 „	.	.
Aschaffenburg	„	.	.	4 5	.	8 5	12 50	12 55	3 35	4 45
Darmstadt	„	.	.	5 10	7 40	9 50	1 50	1 50	4 30	6 5
Berlin	Abfahrt	.	.	.	7 30	7 45	.	.	.	.
Köln	„	.	.	10 15	6 —	9 —	9 20	11 45	2 45	5 15
Coblenz	„	.	.	1 30	7 55	11 —	12 10	2 40	5 30	7 40
Giessen	„	.	.	—	—	—	8 45	—	12 0	.
Wetzlar	„	.	.	—	—	—	9 08	—	12 30	4 25
Ems	„	.	.	—	6 —	8 10	11 15	—	3 10	7 05
Berlin	„	.	.	7 30	—	7 45	.	.	—	—
Frankfurt	„	.	.	5 23	7 45	10 15	1 40	1 40	4 35	6 50
Mainz	„	.	.	6 30	8 45	11 30	2 45	2 45	5 35	8 30
Wiesbaden	„	.	.	6 —	8 15	11 25	—	—	5 —	7 2[illegible]
				IV. 1.2.3.Cl.	VI. 1.2.3.4.Cl.	VIII. 1.2.3.Cl.	R. 1.2.3.Cl.	X 1.2.3.4.Cl.	XII. 1.2.3.4.Cl.	U. 1.2.3.Cl.
Bingerbrück	Abfahrt	.	.	7 20	9 50	12 45	3 30	4 28	7 5	10 —
Langenlonsheim	„	.	.	—	10 3	—	3 46	4 40	7 16	10 18
Creuznach (Stadt)	„	.	.	7 40	10 18	1 6	4 —	4 53	7 28	10 33
Creuznach (Bad)	„	.	.	—	10 23	—	4 6	4 58	7 33	.
Münster a/St.	„	.	.	7 48	10 32	1 15	4 15	5 5	7 40	.
Waldböckelheim	„	.	.	—	10 48	1 31	Ank.	5 21	7 55	.
Staudernheim	„	.	.	—	10 55	1 38	.	5 28	8 1	.
Sobernheim	„	.	.	8 12	11 2	1 45	.	5 34	8 7	.
Monzingen	„	.	.	—	11 10	1 52	.	5 42	8 14	.
Kirn	„	N.	.	8 31	11 27	2 7	.	5 57	8 29	.
Fischbach	„	2.3.4.Cl.	.	—	11 39	2 18	.	6 9	8 40	.
Oberstein	„	5 —	.	8 52	11 58	2 35	.	6 25	8 56	.
Kronweiler	„	5 17	.	—	12 11	2 48	.	6 38	9 7	.
Heimbach	„	5 30	.	—	12 21	2 58	.	6 49	9 17	.
Birkenfeld	„	5 41	.	9 14	12 30	3 7	.	7 1	9 26	.
Türkismühle	„	5 55	.	9 23	12 43	3 17	.	7 12	9 35	.
St. Wendel	„	6 31	.	9 42	1 6	3 40	.	7 40	9 59	.
Ottweiler	„	6 48	.	9 54	1 18	3 52	.	7 53	10 11	.
Neunkirchen	Ankunft	7 —	.	10 3	1 27	4 1	.	8 2	10 20	.
Neunkirchen	Abfahrt	7 8	.	10 5	1 30	4 6	.	8 6	10 22	.
Friedrichsthal	„	7 30	.	—	1 44	4 20	.	8 20	10 37	.
Sulzbach	„	7 41	.	10 21	1 51	4 27	.	8 27	10 44	.
Dudweiler	„	7 53	.	—	1 58	4 34	.	8 34	10 51	.
Saarbrücken	Ankunft	8 5	.	10 34	2 7	4 42	.	8 42	11 —	.
			Q. 1.2.3.Cl.					1.2.3.Cl.		
Saarbrücken	Abfahrt	.	6 15	10 37	.	4 50	.	8 47	.	.
Styringen	„	.	6 30	—	.	5 —	.	8 55	.	.
Forbach	„	.	6 36	10 49	.	5 5	.	9 00	.	.
Paris	Ankunft	.	10 30	8 50	.	4 35	.	12 12 Mittags.	.	.
			P. 2.3.4.Cl.	IV. 1.2.3.Cl.	VI. 1.2.3.4.Cl.	VIII. 1.2.3.4.Cl.		T. 2.3.4.Cl.		
Saarbrücken	Abfahrt	.	6 —	10 40	2 28	5 15	.	8 50	.	.
Burbach	„	.	6 7	10 45	2 33	5 20	.	9 4	.	.
Louisenthal	„	.	6 17	10 52	2 41	5 28	.	9 19	.	.
Völklingen	„	.	6 25	10 59	2 48	5 35	.	9 31	.	.
Bous	„	.	6 38	11 7	2 58	5 44	.	9 44	.	.
Ensdorf	„	.	6 47	11 14	3 5	5 51	.	9 53	.	.
Saarlouis	„	.	7 —	11 20	3 12	5 59	.	10 5	.	.
Dillingen	„	O.	7 9	11 28	3 19	6 6	.	10 18	.	.
Beckingen	„	2.3.4.Cl.	7 21	11 37	3 28	6 15	.	10 32	.	.
Merzig	„	5 20	7 40	11 48	3 42	6 27	.	10 45	.	.
Mettlach	„	5 40	7 56	11 59	3 54	6 39	.		.	.
Serrig	„	6 11	8 27	12 19	4 14	6 59	.	.	.	.
Beurig-Saarburg	„	6 30	8 37	12 26	4 23	7 10	.	.	.	.
Wiltingen	„	6 51	8 54	12 37	4 35	7 22	.	.	.	.
Conz	Ankunft	7 5	9 8	12 46	4 45	7 32	.	.	.	.
Conz	Abfahrt	7 29	9 16	12 52	4 48	7 35	.	.	.	.
Trier	Ankunft	7 45	9 30	1 4	5 —	7 47	.	.	.	.
		II. (8) 1.2.3.Cl.		IV. (14) 1.2.3.Cl.		S. (26) 1.2.3.4.Cl.				
Trier	Abfahrt	7 15	.	12 30	.	7 10	.	.	.	.
Conz	Ankunft	7 26	.	12 42	.	7 26	.	.	.	.
Conz	Abfahrt	7 36	.	12 50	.	7 40	.	.	.	.
Wasserbillig	„	7 50	.	1 2	.	8 —	.	.	.	.
Mertert	„	7 56	.	1 7	.	8 7	.	.	.	.
Wecker	„	8 7	.	1 20	.	8 25	.	.	.	.
Roodt	„	8 20	.	1 33	.	8 50	.	.	.	.
Oetringen		8 32		1 47		9 12				

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die erste Meile der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 36 260 Thaler;
2) von 8 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegunterführungen und enthaltend circa 220 Schachtruthen Mauerwerk;
3) der massiven Pfeiler für zwei mit eisernen Ueberbauen zu versehenden grösseren Brücken, die eine über den Lässigbach mit 55 Fuss Lichtweite und etwa 200 Schachtruthen Mauerwerk, die andere über den Bober mit 115 Fuss Lichtweite und etwa 400 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demiani-Platz No. 55 an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten getrennt zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn"

versehen bis spätestens zu dem auf den **19. Juni 1868, Mittags 12 Uhr** in unserm Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 26. Mai 1868.

Königliche Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Hessische Nordbahn.*

Die Lieferung von:

725 Zollcentner Seitenlaschen,
210 „ Unterlagsplatten,
205 „ Laschenschrauben,
325 „ Haknägel und
30 Stück Schraubenschlüssel

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Der Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 30. Mai c. Vormittag 11 Uhr

in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe anberaumt. Bis zu demselben müssen die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug"

eingereicht sein.

Die Lieferungsbedingungen können in unserem Geschäftslocale während der Büreaustunden eingesehen oder Abschriften derselben von uns unentgeltlich bezogen werden.

Cassel, den 20. Mai 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

Grossherzoglich Mecklenburgische Eisenbahn Lübeck - Kleinen.

Zum Bau der vorbezeichneten Eisenbahn soll die Lieferung von

6 730 Stück **Stossschwellen** $9^1/_2$ Fuss lang, 12 Zoll breit, $6^1/_2$ Zoll dick, und
40 400 Stück **Mittelschwellen** 8 Fuss lang, 10 Zoll breit, 6 Zoll dick

Rheinländischen Maasses im Wege der Submission vergeben werden. Davon sind zu liefern:

5 500 Stück Stossschwellen und
33 000 Stück Mittelschwellen

nach Lübeck, ferner

1 230 Stück Stossschwellen und
7 400 Stück Mittelschwellen

nach Malchin.

Die **nach Lübeck** zu liefernden Schwellen sind zur einen Hälfte jeder Sorte bis spätestens zum 15. September d. J., zur andern Hälfte jeder Sorte bis zum 1. November d. J., die nach **Malchin** zu liefernden Schwellen bis zum 15. August d. J. abzuliefern.

Die Lieferung nach den genannten Orten kann zusammen, oder auch für jeden Ort getrennt übernommen werden; Offerten sind für jede der beiden Lieferungen besonders zu machen.

Die Lieferungsbedingungen sind im Büreau der unterzeichneten Commission einzusehen, werden auch auf Verlangen in Abschrift mitgetheilt.

Submissions-Termin ist auf

Mittwoch, den 15. Juli d. J.

angesetzt, bis wohin Offerten versiegelt und mit der Aufschrift „Schwellen-Lieferung" bei der unterzeichneten Commission einzureichen sind.

Schwerin, den 22. Mai 1868.

Grossherzogliche Eisenbahn-Bau-Commission.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

8 Million 800 000 Pfund 9 Zoll hoher Eisenbahnschienen für die Linie Neuss-Düren

soll verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf unserem Centralbaubüreau — Trankgasse 23 — einzusehen, auch von dort gegen Erstattung der Copialien zu beziehen. Die Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung 9 Zoll hoher Schienen"

daselbst bis **15. Juni d. Js.** einzureichen.

Köln, den 20. Mai 1868.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Submission von Erd-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Eisenbahnlinie von Call nach Trier in der X. Meile auf ppr. 610 Ruthen Länge erforderlichen Erd-, Fels-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten sollen, mit Ausschluss der Lieferung der Maurer-Materialien, der Transportschienen und Tunnelwagen, im Wege der Submission verdungen werden. Der Tunnel ist 335 Ruthen lang.

Die Bedingungen und Massen-Berechnungen, sowie die zugehörigen Zeichnungen liegen in unserm Central-Bau-Büreau — Trankgasse 23 — zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung von 5 Thlr. durch portofreie Gesuche dorther bezogen werden.

Unternehmer wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Bau-Arbeiten in der X. Meile der Linie Call-Trier"

versehen, bis zum **15. Juni c.** ebendorthin einreichen.

Köln, den 23. Mai 1868.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Verding von Uniform-Materialien.

Im Wege der Submission soll die Lieferung der **Bekleidungs-Materialien pro 1869** für unsere Betriebs-Beamten vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, welche eine nähere Angabe der Bedarfs-Quantitäten und Qualitäten enthalten, können sowohl in unserem Directions-Gebäude hier (Büreau No. 7) und bei unserer Uniform-Verwaltung auf dem Central-Personen-Bahnhof hierselbst eingesehen, wie auch auf frankirte Briefe mitgetheilt werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien für die Rheinische Eisenbahn" **bis zum 1. Juli** bei der Direction einzureichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Cöln, den 19. Mai 1868. **Die Direction.**

Wilhelmsbahn.

Die Lieferung resp. Anfertigung der für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Güterwagen, und zwar:

1) 50 Stück eiserne offene Güterwagen (Kohlenwagen mit 60 Tonnen Tragfähigkeit) mit Bremsen und offenem Bremsersitz, ohne Achsen, Räder und Federn;
2) 25 Stück eiserne bedeckte Güterwagen mit Holzverschaalung, Bremsen und gedeckten Bremsersitzen, ohne Achsen, Räder und Federn;
3) 25 Stück eiserne bedeckte Güterwagen ohne Bremsen und Bremsersitze und ohne Achsen, Räder und Federn,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei und versiegelt, sowie mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Wagen"

versehen, bis zum Submissions-Termine

Dienstag den 16. Juni cr. Vormittags 11½ Uhr

an die unterzeichnete Direction einreichen.

Bedingungen und Zeichnungen können gegen Erstattung der Copialien von unserem Central-Büreau erbeten werden.

Ratibor, den 23. Mai 1868.

Königliche Direction der Wilhelmsbahn.

Murgthal-Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Oberbau-Materialien:

4 800	Stück	Eisenschienen von 34‴ Höhe, Gewicht beiläufig	19 400 Ctr.
220	„	Stahl- oder Feinkorn-Schienen, Gewicht beiläufig	670 „
10 000	„	Laschen, Gewicht beiläufig	500 „
20 000	„	Laschenschrauben, Gewicht beiläufig	180 „
5 000	„	Unterlagsbleche, Gewicht beiläufig	130 „
104 000	„	Schienenkloben „ „	520 „
450	„	Schliessbolzen „ „	5 „

soll auf dem Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind auf dem Baubüreau der Murgthal-Eisenbahn in Gernsbach (Baden) einzusehen, und Angebote eben daselbst längstens am **14. Juni l. J.** portofrei und verschlossen einzureichen.

Gernsbach, den 15. Mai 1868.

Der bauleitende Ingenieur.
Baumeister.

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

P. P. Merseburg, den 1. Mai 1868.

Wir beehren uns hierdurch, Ihnen anzuzeigen, dass wir dem Herrn

Hermann Grützmacher in Magdeburg

die General-Agentur für den Verkauf unserer Fabrieate für die Provinzen Sachsen, Schlesien und Brandenburg sowie für das Herzogthum Braunsehweig und das Königreieh Sachsen übertragen haben und bitten Sie hiervon geneigtest Kenntniss zu nehmen.

Ergebenst

die Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen-Fabrik

von **C. W. Julius Blancke & Co.**

P. P. Magdeburg, den 1. Mai.

Bezugnehmend auf vorstehendes Cireular der Herren **C. W. Julius Blancke & Co.** in Merseburg halte ich mich zu sehätzbaren Aufträgen bestens empfohlen, deren prompter und saubérster Ausführung ab Merseburg oder von meinem hiesigen gut assortirten Lager Sie versiehert sein dürfen.

Besonders empfehle ieh:

Feder-Manometer für Dampf-, Wasser- und Luftdruek — **Feder-Manometer** mit Platten-Feder — **Control-Feder-Manometer** mit Maximumzeiger — **Manometer-Untersätze** zur directen Befestigung des Manometers am Dampfkessel — **Quecksilber-Normal-Manometer** — **Feder-Hydraulic-Manometer** mit Maximum-Zeiger bis 2000 Atmosphären — **Feder-Gebläse-Manometer** — **Quecksilber-Gebläse-Manometer** — **Gas-Manometer** — **Feder-Vacuummeter** — **Quecksilber-Vacuumeter** — **Thermometer** — **Pyrometer** — **Alcoholometer** — **Aräometer** — **Libellen** (Wasserwaagen) — **Lineale von Eisen** — **Hub-** und **Rotations-Zähler** — **Faden-Zähler** — **Wächter-Control-Uhren** — **Wasserstands-Zeiger** — **Wasserstandsgläser** — **Wasserstands-Hahnköpfe** und **Probirhähne** — **Durchgangs-Ventile** und **Eckventile** — **Retour-Ventile** — **Sicherheits-Ventile** — **Feder-Waagen** für Locomotiven und Locomobilen — dergleichen nach Meggenhofer — **Doppel-Ventile** zur selbstthätigen Entfernung des Condensationswassers aus Dampfcylindern — **Dampfdruck-Reducirungs-Ventile** oder Druck-Regulatoren — **Hähne** von Messing mit Rothguss-Kueken — dergleiehen ganz in Rothguss — **Condensations-Hähne** — **Schlauch-Verschraubungen** — **Droiweg-Hähne** mit Flantsehen — **Lufthähne** für Pumpen — **Injecteure** (Dampfstrahl-Pumpen) — **Wasserdruck-Pumpen** — **Dampfkessel-Handspeise-Pumpen** — **Luftdruckpumpen** — **Dynamometer** für Zugkräfte bis zu 200 Centner — **Speiserufer** — **Wasserableiter** (Condensations-Töpfe) — **Dampfpfeifen** in allen Grössen — **Schmierhähne** und **Schmierbüchsen** aller Sorten — **Vollständige Locomobil-Armaturen.** — **Rohguss** nach Modellen in Messing- und Rothguss — **sowie alle in diese Branche gehörigen Apparate nach Zeichnung, Beschreibung oder Modell zu soliden Preisen.**

Hoehachtungsvoll

Hermann Grützmacher.

Comptoir und Lager: Heiligegeiststrasse 12a.

Die

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**
in Schildau
bei **Torgau** a/Elbe

empfiehlt ihre seit 15 Jahren als **gut** und **zuverlässig** bekannten Fabricate in **gewöhnlichen und Gruben-Zündern, Sumpf-, Wasser- und Guttapercha-Zündern** zu **aussergewöhnlich billigen Preisen** und erlaubt sich noch besonders auf ihre **wasserdichten Patronenhülsen** in div. Längen **mit und ohne Zünder** aufmerksam zu machen.

Pissoir-Anlagen.

Als das beste, hierzu geeignete Material, welches sowohl in England und Frankreich fast ausschliesslich, als seit Jahren vielfach auf unsren Bahnen verwandt wird, empfehlen wir unsre blauen Schieferplatten. Nähere Angaben und Zeichnungen ausgeführter Anlagen enthält eine Beschreibung, welche wir als Beilage einer der nächsten Nummern dieser Zeitung versenden werden, und welche als Beantwortung der Frage A. 20 für die 4. Eis.-Techniker-Versammlung (vergl. No. 7 ds. Bl.) dienen kann. Auf Wunsch senden wir die Beschreibung, wie auch unsre Preis-Courante über Bau-Artikel, als **Fensterbänke, Abdeckungsplatten, Fliesen** etc. gratis ein.

Schieferbau-Act.-Ges. „**Nuttlar**"
in Nuttlar a/d. Ruhr, Westfalen.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdieht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von
M. Schlochauer & Co.
in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Eisenbahn-Wagendecken

von wasserdichtem Stoff, dauerhaft gearbeitet, empfiehlt sehr preismässig
die Fabrik von **Schmidt & König**
in Breslau.

Schlag & Berend

Fabricanten,
Berlin, Alexanderstrasse 70.
Specialität für Glasröhren aus zähester Masse.

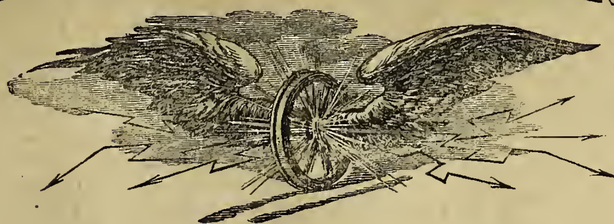
☞ Reclamationen wegen unregelmässiger Lieferung der Zeitung sind gefl. an die Postanstalt oder die Buchhandlung, bei welcher abonnirt worden ist, zu richten. Die Expedition von Leipzig aus erfolgt regelmässig Freitags.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 23.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 5. Juni 1868. (Schluss der Nummer: 4. Juni Vormittags 11 Uhr.)

Wir ersuchen die geehrten Bahnverwaltungen, deren 1867er Geschäftsberichte bereits erschienen und uns noch nicht zugegangen sind, ergebenst um rechtbaldgefällige Zusendung derselben. Die Redaction.

Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Nach dem neuen Fahrplane der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ist die $1_{,8}$ Sächs. Meilen lange Strecke **Leisnig-Döbeln** der Borsdorf-Meissner Bahn mit der Zwischenstation Klosterbuch am 2. Juni d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte.

Laibach-Tarvis. Der Oesterreichische Handelsminister hat die Vorlage für die projectirte Eisenbahn Laibach-Tarvis eingebracht. Seit mehreren Jahren wird von den betheiligten Kreisen wiederholt auf die Nothwendigkeit einer directen Schienenverbindung zwischen Villach und Laibach hingewiesen und mit Recht hervorgehoben, dass nach dem dermaligen Stande der Eisenbahn-Verbindungen in Kärnten und Krain diese Linie für den Handelsverkehr von Wichtigkeit sei, indem dieselbe den Weg aus Kärnten nach Istrien, Kroatien und Slavonien gegen die bestehende Route über Marburg um ein Bedeutendes abkürzt und dann, wenn die Kronprinz-Rudolphsbahn, dann die Linie Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume ausgeführt sein werden, das Mittelglied einer höchst wichtigen Verkehrslinie werden würde. Zur Zustandebringung der in Rede stehenden Eisenbahnverbindung hat sich im verflossenen Jahre ein Comité gebildet, welches nach eingeholter Bewilligung die Tracirung der Bahn vornehmen liess und nun um die Concession für den Bau und Betrieb der Bahn eingeschritten ist. Dieses Gesuch wurde in zahlreichen, an das Abgeordnetenhaus gelangten Petionen lebhaft unterstützt. In dem Gesetzentwurfe sind im Allgemeinen die gleichen Concessions-Bedingungen aufgenommen, wie selbe in den jüngst der verfassungsmässigen Behandlung unterzogenen Gesetzen für das Nordwest-Böhmische Bahnnetz und für die Oesterreichische Nordwestbahn aufgestellt worden sind. Zur Erläuterung wird Nachstehendes angeführt: Nach Artikel I. soll die Garantie eines jährlichen fünfprocentigen Reinerträgnisses von dem wirklich aufgewendeten und gehörig auszuweisenden Anlage-Capital, welches jedoch im Durchschnitt den Nominalbetrag von 985 000 fl. Oesterr. W. per Meile nicht überschreiten darf, nebst der erforderlichen Tilgungsquote zugesichert werden, weil die Regierung vermeint, dass für die Linie Laibach-Tarvis kein höheres Baucapital garantirt werden solle, als dies für die Oesterreichische Nordwestbahn, auf welcher gleichfalls schwierige und kostspielige Bauten auszuführen sind, votirt wurde, nämlich im Maximum 985000 fl. per Meile. Es unterliegt auch keinem Zweifel, dass, wenn auch dem Laibacher Comité diese Ziffer zu gering bemessen erscheinen sollte, sich ein anderes Unternehmen für die Ausführung dieser zukunftreichen Linie finden werde, besonders wenn hierbei die mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebs zulässigen Erleichterungen zugestanden werden. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass die Südbahn-Gesellschaft auf die Bahn von Laibach nach Tarvis concessionsmässig ein Vorrecht besitzt und seinerzeit zur Erklärung aufzufordern sein wird, ob sie den Bau und Betrieb dieser Bahn selbst übernehmen will.

Bau.

Preussen. Durch Allerh. Erlass vom 20. April 1868 ist bestimmt, dass auf die für Rechnung des Staates zu erbauenden Eisenbahnen von Elm bis zur Bayerischen Grenze in der Richtung auf Gemünden, von Limburg nach Hadamar und von Dietz nach Hahnstätten das Recht sowohl zur Expropriation der zur Bau-Ausführung erforderlichen, als auch zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach Maassgabe der in den betreffenden Landestheilen geltenden Vorschriften zur Anwendung kommen soll.

Mannheim-Carlsruher-Rheinthalbahn. In der Sitzung des grossen Ausschusses der Stadt Mannheim am 28. Mai wurde die Uebernahme des Eisenbahnvertrages der Mannheim-Schwetzingen-Carlsruher Bahn bezw. die Ausgabe von Eisenbahnanlehensscheinen durch die Stadt Mannheim genehmigt. — Mit der Bauausführung soll sofort begonnen werden.

⊙ **München-Braunau-Neumarkt.** Wir erfahren aus guter Quelle, dass der ganzen Ausführung der Braunauer Bahn nunmehr insofern kein Hinderniss mehr im Wege steht, als der Anschluss an die Kaiserin Elisabethbahn in der Richtung über Ried jetzt gesichert ist und die concurrirenden Richtungen ausgeschlossen sind. — Der Kgl. Bayer. Ministerialrath von Sutner verweilte letztere Zeit behufs Lösung dieser Angelegenheit in Wien.

Eisenbahn-Betrieb.

Württembergische Staatsbahnen. Auf dem uns vorliegenden, am 1. Juni c. in Kraft getretenen neuen Fahrplane ist bereits die $0_{,9}$ Meile lange Strecke Thalhausen-Bottweil verzeichnet. Die Zeit der Betriebseröffnung wird jedoch erst später bekannt gemacht werden. — Es werden täglich in jeder Richtung 4 Personenzüge verkehren mit einer Fahrzeit von 15 Minuten. — Die Enzthalbahn Pforzheim-Wildbad, $3_{,1}$ Meilen, soll bis zum 15. Juni eröffnet werden. Es werden täglich 6 Züge hin und zurück verkehren; davon sind: 1 beschleunigter Personenzug mit 47—50 Minuten Fahrzeit, 4 Personenzüge mit 50 Minuten bis 1 Stunde 10 Minuten und 1 gemischter Zug mit 1 Stunde 12 Minuten bis 1 Stunde 22 Minuten Fahrzeit. —

Badische Staatsbahnen. Am 15. Juni wird die 3,$_{9}$ Meilen lange Eisenbahnstrecke Engen-Donaueschingen dem Verkehr übergeben werden, wodurch der Schwarzwald-Industrie der directe Anschluss an die Hauptbahnen gegen Frankreich, die Schweiz wie auch nach Gesammtdeutschland vermittelt wird. — Die 3,$_{9}$ Meilen lange Strecke Meckesheim-Rappenau wird am 25. Juni eröffnet werden.

t. Geschäftsbericht der Schleswigschen Bahn pro 1867. Nach diesem Geschäftsbericht umfasst das Schleswigsche Bahnnetz zur Zeit folgende Linien:

1) die Südschleswigsche Bahn:	
die Hauptbahn von Rendsburg über Orstedt nach Flensburg	10,$_{50}$ Meilen.
die Zweigbahn von Orstedt über Husum nach Tönning	4,$_{40}$ „
2) die Nordschleswigsche Bahn:	
die Hauptbahn von der Nordschleswigschen Weiche bis zur Jütländischen Grenze	9,$_{91}$ „
Eine Zweigbahn von Tingleff nach Tondern . .	3,$_{43}$ „
Desgl. von Woyens nach Hadersleben . . .	1,$_{56}$ „
Zusammen	29,$_{80}$ Meilen,
oder . .	224,$_{15}$ Kilom.
3) Im Bau begriffen sind noch:	
Eine Zweigbahn der Nordschleswigschen Bahn von Rothenkrug nach Apenrade	0,$_{85}$ Meilen.
die Abkürzungslinie der Südschleswigschen Bahn von Klosterkrug über Jübeck nach Eggebeck und von Sollbrück nach Jübeck	4,$_{11}$ „
Zusammen	4,$_{96}$ Meilen,
oder . .	37,$_{36}$ Kilom.

Sobald diese im Bau begriffenen Bahnstrecken vollendet und dem Betrieb übergeben sein werden, können dagegen die Bahnstrecken der jetzigen Südschleswigschen Hauptbahn, Klosterkrug-Orstedt, und Sollbrück-Eggebeck, von 4,$_{40}$ M. Gesammtlänge, eingehen, so dass dann die totale Bahnlänge des Schleswigschen Bahnnetzes 30,$_{36}$ Meilen betragen wird. Die Eröffnung der Apenrader Zweigbahn ist im Herbst d. J., die Eröffnung der Abkürzungslinie bei Schleswig im Sommer oder Herbst 1869 zu erwarten.

An Betriebsmitteln waren ult. December v. J. vorhanden: 19 Locomotiven, 12 Tender, 43 Personenwagen mit 1613 Plätzen, 15 Gepäckwagen, 160 offene und 130 bedeckte Güterwagen mit einer gesammten Tragfähigkeit von 37 320 Ctr., 2 Postwagen, 12 Arbeitswagen, 1 Wasserwagen und 6 Schneepflüge. Von den Wagen wurden auf den Schleswigschen Bahnen 1 162 399 Achsmeilen, dazu auf fremden Bahnen 701 796 Achsmeilen, zusammen 1 864 195 Achsmeilen zurückgelegt, während die Wagen fremder Bahnen auf der Schleswigschen Bahn nur 366 093 Achsmeilen zurücklegten. Die Locomotiven fuhren vor Eilzügen 15 645, vor gemischten Zügen 45 280, vor Güterzügen 10 762, vor Extrazügen 2 110, als Hülfsmaschinen 1 546, leer 380, vor Arbeits- und Materialzügen für Betriebszwecke 301, vor desgl. für Bauzwecke 4 004, zusammen 80 028 Locomotivmeilen, so dass durchschnittlich auf jede Locomotivmeile 27,$_{87}$ Wagenachsmeilen kommen.

Im Personenverkehr wurden befördert 1 595 Personen in I. Cl., 41 364 in II. Cl. und 345 890 in III. Cl., zusammen 388 849 Personen (gegen 300 197 im Vorjahr), wovon 288 826 im Localverkehr, 100 023 im Verbandverkehr fuhren. Sämmtliche Personen legten zurück in der I. Cl. 16 095, in der II. Cl. 304 256, in der III. Cl. 1 712 381, zusammen 2 032 732 Personenmeilen. Für jede Meile Bahnlänge ergeben sich in der I. Cl. 528, in der II. Cl. 9 976, in der III. Cl. 56 143, zusammen 66 647 Personenmeilen, oder in der I. Cl. 0,$_{79}$ Procent, in II. Cl. 14,$_{97}$ Procent und in III. Cl. 84,$_{24}$ Procent. Durchschnittlich hat jede Person durchfahren in der I. Cl. 10,$_{09}$ Meilen, in der II. Cl. 7,$_{36}$ M., in der III. Cl. 4,$_{95}$ M., ohne Unterschied der Classen 5,$_{23}$ Meilen, und es ist für jede Person durchschnittlich pro Meile eingenommen 3,$_{426}$ Sgr.

Im Gepäck- und Güterverkehr wurden befördert 38 047 Ctr. Reisegepäck, darunter 8 184 Ctr. Uebergewicht, ferner 33 457 Ctr. Eil- und sperrige Güter, nämlich 5 806 Ctr. im Localverkehr und 27 651 Ctr. im Verbandverkehr, 471 546 Ctr. Frachtgüter der Normalclassen, nämlich 152 303 Ctr. im Localverkehr und 319 243 Ctr. im Verbandverkehr, 1 380 006 Ctr. Güter der ermässigten Classen (Producte), nämlich 783 293 Ctr. im Localverkehr und 596 713 Ctr. im Verbandverkehr, zusammen also 1 923 056 Ctr. Güter (gegen 1 686 773 Ctr. im Vorjahr), sodann 219 Stück Equipagen, 815 Hunde, 5 517 Pferde, 33 073 Stück Hornvieh und 45 273 Stück Kleinvieh, zusammen also 84 678 Stück Vieh (gegen 74 004 Stück im Jahre 1866). Sämmtliche Güter haben auf den Schleswigschen Bahnen zurückgelegt 16 369 984 Centnermeilen (gegen 13 847 797 im Vorjahr), nämlich die Eil- und sperrigen Güter 334 053, die Frachtgüter der Normalclassen 4 428 643 und die Frachtgüter der ermässigten Classen 11 607 288 Centnermeilen. Im Durchschnitt sind transportirt die Eil- und sperrigen Güter 9,$_{98}$ Meilen, die Frachtgüter der Normalclassen 9,$_{39}$ M., die Frachtgüter der ermässigten Classen 8,$_{41}$ M., sämmtliche Güter im Durchschnitt 8,$_{51}$ Meilen weit. Auf jede Meile Bahnlänge kommen beim Güterverkehr durchschnittlich 536 721 Centnermeilen. Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile für Eil- und sperrige Güter 13,$_{68}$ Pf., für Frachtgüter der Normalclassen 6,$_{22}$ Pf., für Frachtgüter der ermässigten Classen 2,$_{51}$ Pf., für jeden Centner Gut überhaupt 3,$_{74}$ Pfennige.

Die Gesammt-Einnahme für das Jahr 1867 betrug 523 118 Thlr. (gegen 457 076 Thlr. im Vorjahr), wovon auf den Personenverkehr 232 108 Thlr., auf den Güterverkehr 268 040 Thlr., auf Wagenmiethe und sonstige Nebeneinnahmen 22 970 Thlr. kommen. Pro Meile Bahnlänge betrug also die Gesammt-Einnahme 17 265 Thlr., oder pro Kilometer 2 292 Thlr., pro Nutzmeile 6,$_{57}$ Thlr. Von den Einnahmen kommen 44,$_{37}$ Procent auf den Personenverkehr, 51,$_{24}$ Procent auf den Güterverkehr, incl. Militairtransporte, und 4,$_{39}$ Procent auf sonstige Quellen.

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich pro 1867 auf 240 331 Thlr. (gegen 222 012 Thlr. im Vorjahr), wovon 30 039 Thlr. auf die Hauptverwaltung, 93 453 Thlr. auf die Bahnverwaltung, 111 071 Thlr. auf die Transportverwaltung und 5 768 Thlr. auf Steuern und Abgaben kommen. Pro Meile Bahnlänge berechnen sich also die Ausgaben zu 7 932 Thlr., oder pro Kilometer 1 053 Thlr., pro Nutzmeile 3,$_{02}$ Thlr. Von den Ausgaben fallen auf die Transportverwaltung 46,$_{22}$ Procent, auf die Bahnverwaltung 38,$_{88}$ Procent, auf die Hauptverwaltung, incl. Steuern, 14,$_{90}$ Procent. Die Netto-Einnahme betrug 282 787 Thlr. (gegen 235 063 Thlr. im Vorjahr), oder pro Meile Bahnlänge 9 333 Thlr., pro Kilometer 1 239 Thlr., und zwar haben die Betriebskosten 45,$_{94}$ Procent der Brutto-Einnahme in Anspruch genommen. Im Jahr 1866 hatten dagegen die Betriebskosten 222 013 Thlr., also 48,$_{57}$ Procent der Brutto-Einnahme von 457 077 Thlr. betragen. Der Reinertrag pro 1867 überstieg denjenigen pro 1866 um 47 724 Thlr. Das Anlagecapital verzinste sich mit etwa 4 Procent.

Zur Feuerung der Locomotiven (einschliesslich der Reservemaschinen) wurde an Brennmaterial verbraucht: Holz zum Anheizen 133 Klftr., oder pro Nutzmeile 0,$_{18}$ Cbfss., pro Achsmeile 0,$_{06}$ Cbfss., Cokes und Steinkohlen 77 654 Ctr., oder pro Nutzmeile 97,$_{50}$ Pfund, pro Achsmeile 3,$_{48}$ Pfund. Der Durchschnittspreis pro Cbfss. Holz war 2 Sgr., pro 100 Pfund Cokes 14,$_{17}$ Sgr., pro 100 Pfund Steinkohlen 10,$_{58}$ Sgr. Die gesammten Kosten des im Betriebsjahr 1867 verbrauchten Brennmaterials waren 28 478 Thlr., durchschnittlich pro Nutzmeile 10,$_{73}$ Sgr., pro Achsmeile 4,$_{60}$ Pfennige.

Pt. — Rheinische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 26. Mai fand in Köln die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn statt und wurde in derselben die Vertheilung von 7½% Dividende an die Actionäre beschlossen, nachdem der Präsident der Gesellschaft, Herr Geheime Commercienrath Mevissen, in ausführlicher, lichtvoller Rede die Resultate des vorjährigen Betriebes, den Stand der Neubauten und die finanzielle Lage der Gesellschaft dargelegt hatte. Wir entnehmen dieser Rede die folgenden hauptsächlichsten Daten.

Im Vorjahre hat die Brutto-Einnahme der Linien Herbesthal-Köln-Bingen-Nymwegen sammt den Zweigbahnen Herbesthal-Eupen, Düren-Call und Osterath-Wattenscheidt betragen 5 583 841 Thlr.

gegen pro 1866	4 547 559 „
also pro 1867 mehr	1 036 281 „
Von dieser Einnahme sind aufgekommen:	
im Personenverkehr	2 206 626 Thlr.
„ Güterverkehr	3 178 135 „
	5 384 761 Thlr.
Extraordinarien	199 079 „
	5 583 841 Thlr.

Bleibt die am 1. September 1866 eröffnete Strecke Osterath-Essen ausser Betracht, so ergiebt sich gegen 1866 eine Mehr-Einnahme:

im Personenverkehr von	222 690 Thlr.
„ Güterverkehr von	574 283 „
zusammen	796 973 Thlr.
Die Ausgaben für den Betrieb haben betragen:	
pro 1867	1 862 361 Thlr.
hierzu für den Erneuerungsfonds	692 715 „
„ „ „ Reservefonds	9 474 „
zusammen	2 564 551 Thlr.

Diese Betriebsausgaben repräsentiren:
ohne Einlage in Reserve- und Erneuerungsfonds 33,$_{35}$ } % der
mit „ „ „ „ „ 48,$_{93}$ }
Bruttoeinnahme.

Auf die im Jahre 1867 erzielte Bruttoeinnahme sämmtlicher Strecken, mit Ausnahme der vertragsmässig einer Separat-Verrechnung unterliegenden Zweigbahnen Coblenz-Oberlahnstein sammt fester Rheinbrücke und Cleve-Zevenaar, betragend 5 583 841 Thlr., kommen in Abzug:

für die Betriebs-Ausgaben, incl. Dotation des Reserve- und Erneuerungsfonds	2 564 551 Thlr.
für Zinsen und Amortisation sämmtlicher im Umlauf gewesenen Obligationen der Gesellschaft	694 630 „
für Antheil der Rhein. Eisenb.-Gesellsch. an dem Deficit der Strecke Cleve-Zevenaar .	60 267 „
für vertragsmässige Ueberweisung an die Eisenbahn-Gesellsch. von der Niederländ. Grenze bis Nymwegen	6 074 „
endlich für 4% Zinsen der per 31. Decbr. 1867 in Umlauf gewesenen 898 000 Thlr. Prioritäts-Stammactien	35 920 „
zusammen	796 893 Thlr.

Nach Abzug dieser Posten verbleiben noch von der Bruttoeinnahme 2 222 396 Thlr.

Hieraus werden, laut Beschluss der Generalversammlung, bestritten:

eine Dividende von 7½% auf die am 31. Decbr. 1867 in Umlauf gewesenen 24 343 500 Thlr. Stammactien mit . . . . 1 825 762 Thlr.
7½% Dividende auf 1 050 000 Thlr. Bonn-Kölner Actien mit . . . . 78 750 „
und 3½% Super-Dividende auf 898 000 Thlr. Prioritäts-Stammactien mit . . . . . . 31 430 „
zusammen mit 1 935 942 Thlr.

und der Rest, nach Abzug der Staatssteuern und der vertrags- und statutgemässen Tantièmen, so wie von 8035 Thlr., als per 1867 competirende Hälfte einer an die Beamten der Gesellschaft gezahlten Theuerungszulage, und von 1100 Thlr. für Beisteuer an die Nothleidenden in Ostpreussen und für die Verunglückten der Zeche Neu-Iserlohn, dem Reservefonds überwiesen.

*** Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die am 30. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung beschloss, a) den 1867er Reingewinn wie folgt zu verwenden: 5200 fl. auf Actien-Einlösung, 105 000 fl. zu 5% Zinsen auf Actien, 40 000 fl. zum Reservefonds, 5000 fl. zum Pensionsfonds, 90 000 fl. zum Erneuerungsfonds, 12 092 fl. 37 kr. Verwaltungsraths-Tantième, 105 000 fl. als Actien-Super-Dividende, d. h. 21 fl. per Actie und 10 fl. 50 kr. per Genussschein und 3831 fl. 38 kr. als Vortrag auf die Rechnung pro 1868, b) den Bau einer Zweigbahn von Dux nach Schwaz. Ausserdem wurde c) der Verwaltungsrath zur Vornahme aller Einleitungen ermächtigt, damit der Bau der Bahn nach Comotau zugleich mit der Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Comotau-Prag, Comotau-Eger oder Comotau-Weipert (resp. nach Sachsen) in Angriff genommen werde, um die Betriebseröffnung gleichzeitig mit einer der genannten Bahnlinien vornehmen zu können. Die statutengemäss ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Fürst Clary, Dr. Fr. Stradal, J. Kress, und J. Straka wurden wieder gewählt.

+ Böhmische Westbahn. (Geschäftsbericht für 1867 u. Generalversammlung.) Auch diese Bahn hat hinsichtlich ihrer Einnahme einen bedeutenden Fortschritt gegen das Vorjahr aufzuweisen, der noch grösser sein würde, wenn nicht einem Emporblühen der Bahn zur Zeit der Mangel eines Anschlusses an die Oesterr. Bahnen in Prag hindernd im Wege stände. Befördert wurden 204 337 Personen, mithin gegen das Vorjahr 48 535 Personen weniger, wobei die Abnahme aber nur die Militärpersonen trifft, indem zwar 73 966 Militärs weniger, aber 25 431 Civilreisende mehr befördert wurden; immerhin ist die Personenzahl die kleinste in den verflossenen 5 Jahren dagewesene und $26,_7$% kleiner als im ersten Jahre 1863. Die Einnahme für Personen betrug $416\,277,_7$ fl., gegen das Vorjahr $64\,853,_5$ fl. oder $14,_{45}$% mehr, aber gegen das Jahr 1863 noch $5,_{02}$% weniger. An Gepäck wurden befördert 37 050 Ctr. für $28\,505,_8$ fl., weit weniger als 1866, wegen der Massenbeförderung von Militäreffecten, aber mehr als in den 3 früheren Jahren. An Gütern wurden befördert 9 487 115 Ctr. ($38,_{28}$% mehr als im Vorjahre und auch mehr als in jedem früheren Jahre, mehr als doppelt so viel als 1863) mit einer Einnahme von $1\,545\,870,_8$ fl. oder $44,_{74}$% mehr als im Vorjahre. Obenan stehen 5 224 100 Ctr. Kohle, dann folgen 1 138 599 Ctr. Eisen, 794 628 Ctr. Holz und 351 946 Ctr. Getreide. Im Ganzen betrug die Gesammteinnahme $2\,096\,146,_8$ fl. oder pro Meile 77 635 fl., gegen 1866 504 437 fl. oder $31,_7$% mehr, die Betriebsausgaben $822\,011,_5$ fl. oder $39,_2$% der Brutto-Einnahme, mithin der Ueberschuss $1\,274\,135,_5$ fl. Nach Bestreitung des Pachtzinses für die Bayerische Strecke, sowie der Steuern und Stempel im Betrage von $218\,361,_5$ fl. bleibt zur Bedeckung der von der hohen Staatsregierung garantirten Quote von 1 248 000 fl. ein Ertrag von $1\,055\,773,_8$ fl., mithin ein Ausfall von $192\,226,_2$ fl. Für 1868 hofft man die staatliche Subvention entbehren zu können. Das Betriebsmaterial ist dasselbe geblieben wie im vorigen Jahre.

In der am 15. Mai c. stattgehabten Generalversammlung wurde vom Verwaltungsrathe die Mittheilung gemacht, dass die Unternehmung der Kaiser Franz Josephsbahn der Böhmischen Westbahn 100 000 fl. in Actien als Ablösung für deren Vorrecht an die Concession übergab. — Die Interpellation eines Actionärs wegen Baues der Verbindungsbahn von Smichow nach Prag führte zu ausführlichen Mittheilungen über bisherige fruchtlose Schritte. Die Generalversammlung beschliesst, dass der Verwaltungsrath Alles aufbieten soll, um diese Bahn, sei es selbst auf Kosten der Böhmischen Westbahn, zu bauen.

tz. — **Fünfkirchen-Bárcser Eisenbahn.** Den Betrieb der, wie bereits gemeldet, am 6. Mai d. J. eröffneten Bahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahn-Gesellschaft ist und deren Verwaltungsrath seinen Sitz in Pest hat, leitet die Verwaltung der (der I. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Wien gehörigen) Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn in Fünfkirchen. Stationen sind: Ueszög (gemeinschaftlich mit der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn), Fünfkirchen $0,_{66}$ Oesterr. Mln., St. Lörintz $3,_{13}$ Ö. M., Szigetvár $5,_{06}$ Ö. M., Darány $7,_{29}$ Ö. M., Bárcs $8,_{97}$ Ö. Mln.

*** Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Einnahmen in fl. und kr. vom 1. bis 31. März 1868.)

Südösterreichisches Netz (249 Meilen gegen 232 Mln. in 1867).

	1868	1867	Differenz
304 043 Reisende . . .	359 590. 14	340 924. 17	+18 665. 97
Gepäck und Frachten .	1 805 379. 15	1 176 725. 79	+628 653. 36
Zusammen	2 164 969. 29	1 517 649. 96	+647 319. 33

Italienisches Netz (314 Meilen gegen 297 Meilen in 1867).

731 352 Reisende . . .	747 974. 75	838 732. 95	—90 758. 20
Gepäck und Frachten .	990 773. 85	1 002 855. 4	—12 081. 19
Zusammen	1 738 748. 60	1 841 587. 99	—102 839. 39

Gesammt-Einnahme auf beiden Netzen vom 1. Januar bis 31. März.

Südösterreichisches Netz	6 242 215. 88	4 522 703. 6	+1 719 512. 82
Italienisches Netz . . .	4 899 921. 76	4 915 648. 43	+15 726. 67
Totale	11 142 137. 64	9 438 351. 49	+1 703 786. 15

*** Württembergische Staatsbahnen.** (März-Einnahmen.)

	Meilen	Befördert wurden Personen	Befördert wurden Güter Zoll-Ctr.	Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 März	$92,_2$	399 480	1 869 175	209 631 fl.	610 082 fl.	819 713 fl.
1867 März	$82,_7$	402 818	1 739 522	211 962 „	461 841 „	673 803 „
heuer	$+9,_5$	—3 338	+129 653	—2 329 „	+148 240 „	+145 910 „

⊙ Brenner-Bahn. (Schnellzug). Nach den neuen Fahrtenplänen sowohl der Bayerischen Staats- wie der Brennerbahn ist die Abfahrt des Schnellzuges von München auf $8,_{30}$ Abends festgesetzt. Ankunft erfolgt in Innsbruck um $2,_{42}$ Morgens, in Verona $1,_{18}$ Nachm. — Der Weg von München bis Verona wird also in 16 Stunden 48 Mt. zurückgelegt, während der Postzug 23 Stunden braucht. — Von Verona schliessen sich die Züge nach Mailand, Turin und Genua an, in beiden letzteren Städten kommt man gegen 11 Uhr Abends an, so dass sich der ganze Weg von München bis dorthin auf 27 Stunden berechnet. Andererseits geht es von Verona gleichzeitig nach Venedig, Bologna und Florenz. Weiter nach Süden ist bei dem bekannten Zustand der Römischen Südbahnen kein Auschluss gesichert und festgestellt. —

Fahrplan-Aenderungen.

Ferner sind neue Fahrpläne in Kraft getreten:

am 31. Mai auf der Preuss. Ostbahnstrecke Danzig-Neufahrwasser (siehe S. 304);

am 1. Juni auf der Nassauischen, Homburger, Taunusbahn (siehe S. 310), Offenbach-Sachsenhausen-Frankfurter, Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Rheinischen, Badischen Staats-, Bayer. Staats- und Württemb. Staatsbahnen, der Kaiserin Elisabeth- und Ungarischen Nordbahn;

am 2. Juni auf den Sächs. westl. Staatsbahnen (s. S. 304) und der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

am 5. Juni auf der Ostpreussischen Südbahn.

Tarifwesen. Für Roheisentransporte von den Stationen Aachen, Eschweiler, Cöln, Neuss, Duisburg (Hochfeld), Coblenz und Capellen der Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Böhmischen Westbahn und der Kaiserin Elisabethbahn ist mit dem 24. Mai ein ermässigter Ausnahmetarif ins Leben getreten.

In Folge Eröffnung der Bahnstrecke Hall-Crailsheim ist der Süddeutsche Verbandsgüterverkehr der Station Heilbronn grossentheils über Crailsheim-Nördlingen statt wie bisher über Cannstatt-Nördlingen resp. Ulm zu instratiren. Die hiernach neu berechneten Tarifsätze sind in 2 Nachträgen zum Süddeutschen Verbandsgütertarif vom 1. August 1867 enthalten.

Ueber die auf der Rheinischen Eisenbahn von Belgien und Frankreich in Cöln eingegangenen Güter müssen nach Bestimmung der Kgl. Steuerbehörde und nach Verständigung mit der Kgl. Handelskammer die Disposition auf den Declarationen und zwar bei Eilgütern innerhalb 1 Stunde, bei Frachtgütern dagegen innerhalb 2 Stunden nach ihrer Ankunft beziehungsweise nach dem Beginn der Dienstesstunden abgegeben sein. Diejenigen Güter, über welche in dieser Weise nicht disponirt ist, werden von Amtswegen zur Niederlage declarirt und nach der Ankunft dorthin transportirt. —

Mit dem 1. v. M. ist auf der Tannus-Bahn für Steinkohlen- und Coaks-Transporte von den Kohlenstationen der Rheinischen (Osterath-Essener) Bahn ein neuer Tarif zur Anwendung gekommen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Baurath Gercke zu Berlin ist zum Geheimen Baurath und der Regierungsrath Mebes zu Berlin zum Geheimen Regierungsrath, beide zu vortragenden Räthen beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, der Baumeister Johannes Karl Bernhard Garcke zu Heiligenstadt zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Kgl. Westfälischen Eisenbahn in Hamm angestellt, dem Mitgliede der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, Regierungsrathe Domeier der Character als Geheimer Regierungsrath und dem Eisenbahn-Hauptcassen-Rendanten, Ober-Commissair Louis Hasje zu Hannover, der Character als Rechnungs-Rath verliehen worden.

Die bisherigen Bau-Inspectoren der Königl. Nassauischen Eisenbahn, Conrad Gutmann zu Limburg und Philipp Stratemeyer zu Rüdesheim, sind zu Kgl. Eisenbahn-Baumeistern, unter Belassung in ihren bisherigen Stellungen, die bei Kgl. Eisenbahn-Directionen beschäftigten Gerichts-Assessoren Brefeld und Schmidt zu Hanno-

ver und Kranold zu Münster sind zu Kgl. Regierungs-Assessoren ernannt worden.

Ausland.

† Belgische Eisenbahnen. Die Linien der Grand-Central-Belge-Eisenbahn-Gesellschaft haben nach dem Geschäftsbericht der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn-Gesellschaft pro 1867 gegenwärtig (in Folge der pachtweisen Uebernahme der Aachen-Hasselt-Landener Eisenbahn und der Eröffnung der Eisenbahn von Turnhout nach Tilburg) eine Ausdehnung von 602 Kilometern, einschliesslich der per Dampfschiff zurückzulegenden Strecke von Rotterdam nach Moerdyk, deren Länge 37 Kilometer beträgt. Die Bahn ist hauptsächlich aus zwei Linien zusammengesetzt, deren eine von Rotterdam ausgeht, über Antwerpen und Charleroi führt (wo sie an die Linien der Französischen Nordbahn angrenzt) und sich sodann in zwei Armen an die Französische Ostbahn bei Vireux und bei Givet anschliesst, während die andere Linie von Antwerpen über Hasselt und Mastricht nach Aachen führt und sich dort mit den wichtigen Linien der Rheinischen und Bergisch-Märkischen Eisenbahn vereinigt. Die Zweigbahn von Turnhout nach Tilburg, welche über Herenthals und Aerschot an die Linie Antwerpen-Aachen sich anschliesst, wird erst ihre Bedeutung durch die in 1870 bevorstebende Fertigstellung der anschliessenden Niederländischen Staatsbahnlinie Tilburg-Boxtel-Utrecht erhalten, wodurch eine neue Verbindung zwischen Amsterdam und Belgien geschaffen wird.

An der Grand-Central-Belge-Eisenbahn, deren Gesellschaftscapital über 125 Millionen francs beträgt, participiren: die „Antwerpen-Rotterdamer-“, die „Belgische Ostbahn-“, die „Sambre et Meuse-“ und die „Aachen-Mastricht-Landener Eisenbahn-Gesellschaft“, deren jede einzelne sich getrennte Verwaltung bewahrt hat, während der Betrieb genannter Bahnen ein gemeinschaftlicher ist und jede der betheiligten Gesellschaften einen durch besondere Verträge ihr zugestandenen Antheil an den Betriebs-Einnahmen empfängt.

Eine Ausnahme hiervon macht die Aachen-Mastricht-Landener Eisenbahn-Gesellschaft, welche nur im Pachtverhältnisse zur Grand-Central-Belge steht, deren Einnahmen nicht mit den Einnahmen der übrigen interessirten Linien verschmolzen, und welche auch an den Betriebs-Ausgaben nicht participirt. Sie erhält einen Antheil von 45%, die Section von Landen nach Hasselt 50% der Einnahmen.

In dem Falle, wo der der Strecke Aachen Hasselt zustehende Antheil weniger denn 650 000 fr. pro Jahr beträgt, kommen die Belgische Ostbahn- und die Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn-Gesellschaft für die Differenz auf.

Die gemeinschaftlich betriebenen Linien werden durch ein General-Comité und durch ein Betriebs-Comité verwaltet.

Ersteres leitet die Abschlüsse, letzteres stellt die Verrechnung der Einnahmen fest.

Von der Brutto-Einnahme kommen die Summen in Abzug, welche der „Sambre-“ und „Meuse-“ und „Aachen-Landener-“Eisenbahn-Gesellschaft sowie der „Antwerpen-Rotterdamer“ Gesellschaft als Betriebskosten-Entschädigung zu zahlen sind, der Ueberschuss kommt als Gewinn unter die Belgische Ostbahn und Antwerpen-Rotterdamer Bahn zur Vertheilung.

Dieser Gewinn beträgt pro 1867 $0_{,473}$ für die Ostbelgische Bahn und $0_{,527}$ für die Antwerpen-Rotterdamer Bahn und wird für letztere vom Jahre 1874 ab sich voraussichtlich auf $0_{,556}$ stellen.

Die Betriebs-Einnahmen der Grand-Central-Belge-Eisenbahn betrugen im Jahre 1866 8 747 758 fr. 9 c., im Jahre 1867 9 693 567 fr. 37 c. Bringt man hiervon die Antheile der Aachen-Hasselt-Landener Gesellschaft mit 9 282 252 fr. 41 c. in Abzug, so bleibt immer noch eine Mehreinnahme von 534 494 fr. 32 c. oder 6%.

Der Antheil der Antwerpen-Rotterdamer Bahn am Gewinn des Grand-Central-Belge-Bahnnetzes betrug im Jahre 1867 2 022 584 fr. 15 c., während derselbe im Vorjahre 1 654 138 fr. 80 c., also im Jahre 1867 368 445 fr. 35 c. mehr betrug.

Betriebs-Ergebnisse. Auf den Linien der Grand-Central-Belge-Eisenbahn wurden befördert:

				im Durchschnitt
				pro Person
Personen	1866	1 918 284	für 2 014 098 fr. 37 c.	1 fr. 05 c.
	1867	2 511 481	„ 2 463 588 „ 79 „	— „ 98 „
		Tonnen		pro Tonne
Gepäck	1866	2 303	„ 92 413 „ 85 „	40 fr. 13 c.
	1867	2 659	„ 111 204 „ 52 „	41 „ 82 „
		Stück		pro Stück
Equipagen	1866	82	„ 3 108 „ 88 „	37 fr. 91 c.
	1867	92	„ 3 326 „ 38 „	36 „ 15 „
Vieh	1866	47 357	„ 65 406 „ 77 „	1 „ 44 „
	1867	82 567	„ 88 538 „ 3 „	1 „ 7 „
		Tonnen		pro Tonne
Eilgut	1866	18 269	„ 393 328 „ 53 „	21 fr. 53 c.
	1867	17 489	„ 414 469 „ 68 „	23 „ 70 „
Frachtgut	1866	3 338 453	„ 6 067 077 „ — „	1 „ 82 „
	1867	3 570 514	„ 6 594 936 „ 88 „	1 „ 82 „

Aussergewöhnliche Einnahmen 1866 97 244 fr. 76 c.
1867 94 672 „ 32 „

Die Betriebs-Ausgaben und Gewinn-Antheile etc. der beim Betriebe betheiligten Bahnverwaltungen betrugen 4 670 205 fr. 20 c.

Die für das Jahr 1867 sich ergebende Dividende beträgt 14 fr. pro Actie.

An Betriebs-Material besass die Grand-Central-Belge-Eisenbahn

	Dampfschiffe	Locomotiven	Pers.-Wagen	Vieh-Wagen	Gepäck-Wagen	Güter-Wagen	Wagendecken
am 1. Januar 1865	4	88	158	8	51	2621	500
„ 1. „ 1866	4	94	158	8	54	3074	500
„ 1. „ 1867	4	107	159	8	71	3513	500
„ 1. „ 1868	4	140	184	8	80	4293	1029

⊙ Schweiz. Chiasso-Lugano; Locarno-Bellinzona-Biasca. Der grosse Rath in Tessin hat am 15. Mai dem Ingenieur C. Fraschina und dem Luigi Lavizzari die Concession für eine Eisenbahn von der Italienischen Grenze bei Chiasso nach Lugano ertheilt. Laut der „Gaz. Tic.“ sollen die Arbeiten innerhalb 10 Monaten nach erfolgter Bundesgenehmigung begonnen und innerhalb 25 Monaten die Bahn dem Betriebe übergeben werden. — Gleichzeitig wurde auch die Concession für eine Bahn von Locarno über Bellinzona nach Biasca bewilligt. Diejenige der beiden Gesellschaften, welche zuerst die concessionirte Linie vollendet, erhält das Vorzugsrecht für die übrigen im Canton anzulegenden Bahnen.

Russland. Am 3. Mai wurden die Arbeiten an der Kursk-Charkow-Asowschen Eisenbahn begonnen.

Miscellen.

Pt. — Die Rheinische Bahn hat von dem landwirthschaftlichen Verein für Rheinpreussen die grosse silberne Medaille für „Förderung der Seidenzucht durch Anpflanzung von Maulbeerbäumen in grossem Maassstabe“ erhalten. Einigen Bahnmeistern gedachter Verwaltung sind lobende Anerkennungen für fleissige Pflege der Maulbeerbäume vom erwähnten Vereine zu Theil geworden. — Es ist nicht zu verkennen, dass die Seidenzucht in den Rheinlanden eine Zukunft hat, sobald nur durch hinreichend ausgedehnte Maulbeerpflanzungen die erforderliche Grundlage für diese Cultur gewonnen sein wird. Die Eisenbahnen sind ohnehin in der Lage, ihre Stationen häufig mit Anpflanzungen zu versehen, sowie an Dämmen, Einschnitten etc. Hecken anzulegen. Es ist daher nicht abzusehen, weshalb hier nicht durch Verwendung von Maulbeerpflanzen, welche ja ebensowohl als Hecken, wie als Halb- und Hochstämme gezogen werden können, mehrere Zwecke zugleich gefördert werden sollten. Diese Maulbeerpflanzungen fördern nicht nur einen gemeinnützigen Zweck, sondern geben mit der Zeit den Familien des Bahnaufsichtspersonals (Bahnmeistern, Bahnwärtern) Gelegenheit zu einem lohnenden Nebenverdienst. — Die Rheinische Bahn hat eine Instruction über Pflanzung, Pflege und Behandlung des Maulbeerbaums ausarbeiten lassen und verwendet einen besonderen Obergärtner zur Unterhaltung der auf ihrem Bahnareal angelegten Pflanzungen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

29. Juni Albertsbahn-Gesellschaft zu Dresden.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Görlitz.
20. „ Lübeck-Büchener Eisenb.-Ges. zu Lübeck. Siehe S. 304.
18/30. „ Warschau-Terespoler Eisenbahn-Ges. zu Warschau.

Einzahlungen.

Buschtêhrader Eisenbahn. Auf die neuen Actien sind die noch restirenden 40% vom 1.—15. Juni resp. 1.—15. Juli einzuzahlen. Siehe off. Bekm. S. 304.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn. Die 6. Ratenzahlung auf die Interimsquittungen zu den Stammactien ist vom 2. bis 6. Juni mit 10 Thlr. für jede Actie zu entrichten.

Hamburger Pferde-Eisenbahn 10% oder 20 Thlr. bis 17. Juni d. J.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
7. Juni	zu Simbach	Bayer. Staatsh.	17. Loos München-Braunau	—
8. „	zu Simbach	Bayer. Staatsh.	18. Loos München-Braunau	—
8. „	zu Aulendorf	Württemb. Bahn	Hochbauten Waldsee	—
8. „	zu Rottweil	dieselbe	Versetzung einer Bauhütte nach Villingen	—
9. „	zu Crailsheim	Württh. Stsb.	Hochbauten Niederstetten	—
10. „	zu München	Bayer. Ostbahnen	Verpachtung der Restaurationen zu Weiden u. Passau v. 1. Juli ab	—
10. „	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Verkauf alter Materialien	—
10. „	zu Haltern	Venlo-Hamburger B.	Bruchsteine und Bauhölzer	—
10. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Vergrösserung Bahnhof Ludwigsburg	—
12. „	zu Stuttgart	dieselbe	6. Loos Bausection Ehingen	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	24 Wärterbuden Neuss-Düren	—
15. „	zu Hannover	Telegr.-Direction	Neue Telegraphenlinien	—
19. „	zu Gerlachsheim	Badische Stsb.	1. Loos Lauda-Mergentheim	—
30. „	zu Nürnberg	Bayer. Stsb.	3. Loos Nürnberg-Würzburg	—
10. Juli	zu München	Bayer. Ostb.	Eisenbahnbauarbeiten auf der Linie Schwandorf-Bayreuth	—
10. „	zu Münster	Westfälische E.	Verpachtung der Restaur. Soest	—
31. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Bekleidungs-Materialien	311

Briefkasten.

Herrn v. S. in München: Das fragliche Kärtchen ist auch jetzt noch nicht dahier eingetroffen.

Herrn S. in W.: Die fragliche Mittheilung ist in No. 22 veröffentlicht worden.

Herrn L. Hadra in Berlin: Marktbericht nicht eingegangen.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat April und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme für in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. April 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	4920	17177	22097	+244	88404	+2328
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	48326	53415	102971[1]	—	366813	+34556
b. Elmsh.-Glückstadt	4082	3005	7089	+1145	26441	+853
a. Berg.-Märkische	—	—	552370	+77223	2056245	+189796
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	105350	+5563	446231	+41356
Berlin-Anhaltische	104000	175100	282100	+25160	986300	+15623
Berlin-Görlitz[2]	21001	23939	50181	—	177689	—
Berlin-Hamburg	88479	188234	284965	+19604	1097453	+57853
Berlin-Potsd.-Magdb.	80974	110070	191044	—4057	741347	—14565
a. Berlin-Stettin-Starg.	63693	92170	158215	+16073	—	+18502
b. Stargard-Cösl.-Colb.	16879	17625	34844	+1333	—	+2602
c. Vorpomm. Zweigb.	26470	18178	45097	—512	—	+1416
Breslau-Schweidn.-Fr.	32022	77950	116563	+3521	—	—2257
Hessische Nordbahn	26070	92362	118432	+26584	380434	+36135
Homburger E.	7750	1008	8758	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	531	698	1229	+95	4551	+814
a. Köln-Mind. Hauptb.	114975	414581	576214	+14949	2173727	—61862
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	10419	29181	41376	+4455	161921	+5820
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	20588	96745	128697	+19821	484876	+39565
d. Zusammen	145982	540507	746287	+39225	2820524	—16476
Leipzig-Dresden	77008	173232	250240	—	896974	+115208
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	38577	—130	120818	+4648
a. Magdeburg-Leipzig	51994	137824	193219	+36922	707434	+73035
b. Halle-Casseler Zwgb[3]	—	—	55921	+29152	199718	+87420
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	31985	66275	98260	+5916	—	
b. Cöthen-Wegeleben	9445	14114	23560	+3373	—	+31540 (a.–c.)
c. Mgdb.-Wittenberge	13567	31761	46809	+614	—	
Mecklenburgische E.	24850	19618	44468	—4312	171914	+ ca. 200
Nassauische E.	20675	33459	59790	+7292	212386	+16677
Neisse-Brieg	5520	7800	14294	+1061	—	+11286
Niederschles. Zweigb.	7075	10226	17802	—5608	—	—
a. Oberschles. Hauptb.	53515	375613	461943	+62815	1966073	+254910
b. „ Zweigb.	—	8412	8695	+1476	35070	+4225
c. Breslau-Posen-Glog.	31040	114756	154860	+45961	584204	+157979
d. Stargard-Posen	18320	90669	115229	+44559	383681	+123655
Oppeln-Tarnowitz.	3115	13530	20145	+3492	—	+5278
Ostpreuss. Südbahn	11078	18030	29617	—	—	—

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	37042	46027	882	83951	+2766
Ost-Holstein	„	5799	4908	230	10937	+2383
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	4105	2342	97	6544	+1380
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1380	138	21	1539	—

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke (27,95 M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die 9,31 Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme für in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. April 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Preuss. Ostbahn	208808	403516	629243	+144012	—	—
a. Rheinische	154300	264300	431350	+35399	1664890	+152797
b. Kempen-Venlo[4]	950	970	1920	—	8350	—
a. Rhein-Nahebahn	17050	44247	66038	+1911	241617	+8603
b. Saarbrücker E.	21000	105059	146516	+1696	587560	+27450
Schleswigsche	23313	24088	47401	+3935	—	—
Thüringische	89097	188150	277247	+47657	909327	+85211
Tilsit-Insterburger E.	3270	5447	9183	—475	29468	+2127
Wilhelmsbahn	10100	69868	93352	+50983	—	+185506
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[5]	3333	53396	56729	—	216607	+47120
Böhmische Westbahn	27464	142389	169853	+42977	719764	+231156
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	73819	—	384921	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	64263	216668	280931[6]	—	1437240	—
Graz-Köflach	4203	37520	41723	+13532	169665	+50950
Kais. Ferd. Nordbahn	304983	1671676	1976659	+656761	7821219	+2233847
Kais. Elisabethbahn.	150982	749755	906947	+381286	3615435	+1523411
Lemberg-Czernowitz	28944	86768	115712	+5158	560977	—116658
Mohács-Fünfkirchen	4725	50815	55540	+6686	229551	+22895
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	997258	+271584	4080655	+1472421
b. Südöstl. Linie	—	—	1315068	+569776	5429587	+2157843
c. Wien-Neuszöny	—	—	155549	+46573	735335	+329472
d. Zusammen	—	—	2467875	+887933	10245577	+3959706
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz						
b. Italienisches Netz						
Süd-Nordd.-Verbindb.	25820	115142	140962	—	658532	+136355
Theissbahn	109455	431981	541436	+232767	1784533	+591782
Turnau-Kralup-Prag	14476	39734	54210	+3755	246017	+44162
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	124881	553819	697329	+174872	2684752	+692551
Bayer. Staatsbahnen	400528	1839446	2239976	+945957	6811622	+1932247
Frankfurt-Hanau	22619	30466	54318	+9951	184205	+33059
Hess. Ludwigsbahn[7]	102002	183871	289076	+72441	1046459	+188269
a. Pfälz. Ludwigsb.	53797	172011	225808	+35516	886439	+79542
b. „ Maximiliansb.	12526	51639	64165	+9034	240003	+9111
c. Neust.-Dürkheim	2988	2048	5036	+215	18817	+649
Taunusbahn	33716	18821	53033	+4260	170080	+18155
Werrabahn	24776	71986	96762	+5710	365421	+13887
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht[8]	25476	47586	88358	—	—	—
Schweizer Centralb.	224000	376000	600000	+ ca. 170000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	59802	171390	241569	+70212	—	—
Warschau-Bromberg	12834	22886	45897	+2437	—	—
Riga-Dünaburg	28724	49623	81347	+25129	404325	+127474

[4] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[5] Teplitz-Dux (1,50 M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[6] Die Brutto-Einnahme im Monat April 1867 betrug 544 598 fl. 10 kr.

[7] Von der Mehreinnahme ad 188 269 fl. entfallen 155 094 fl. auf die alten Strecken.

[8] Im Monat März 1868 betrug die Einnahme für Personen 23 698 fr., für Güter 55 993 fr., aus dem Kohlenverkauf 16 713 fr., in Summa 96 404 fr.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Werra-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre findet **Donnerstag, den 25. Juni d. Js. Vormittags 11 Uhr** in **Eisenach** im Locale der **Erholung** statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeinde-Behörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis incl. zum 16. Juni c.**, entweder hier bei unserem Büreau oder den Billetexpeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26—30 des Statuts hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von 5 bis 10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich und zwar durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communal-Behörden beglaubigte, Vollmachten versehen sein.

Besonders machen wir darauf aufmerksam, dass es unzu-

lässig ist, dass **Ein Actionär mehr als Einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt** und dass vom Verwaltungsrathe streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung in der General-Versammlung sind:

1) der Geschäftsbericht auf das Jahr 1867.
2) Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungs-Rathes für die austretenden, aber wieder wählbaren Herren Kaufmann Schwerdt und Oberbürgermeister Krell.
3) Abermaliger Antrag des Verwaltungsraths auf Aenderung des § 26 des Statuts, wonach künftig statt 5 je 10 Actien eine Stimme geben sollen.

Für diese Generalversammlung wird freie Fahrt nicht gewährt, jedoch den Theilnehmern ein von Sonneberg nach Eisenach und von da dorthin zurückgehender Extrazug, für welchen Tagesbillets an Werkeltagen Gültigkeit haben, gestellt, worüber die Anschläge in den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht für 1867 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 8. Mai 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahngesellschaft.
E. Wagner. Oberländer. C. Thon.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der **achtzehnten** regelmässigen

am Montag den 29. Juni d. Js. Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden **Generalversammlung** hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der **Eintrittskarten** werden Committirte des Ausschusses

am Montag den 29. Juni d. Js. Vormittags von 11 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär von anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1867.
2) Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 29. Mai 1868.

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfälzische Maximiliansbahn.

Mehrfache Anfragen veranlassen uns, unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 31. März 1868 zu bemerken, dass zum Bezuge der Dividende der Pfälzischen Maximiliansbahn pro 1867 der **Dividendenschein No. 2** in Verwendung zu kommen hat.

Ludwigshafen, den 25. Mai 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jäger.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Auf die zu Folge General-Versammlung-Beschlusses vom 12. December 1866 neu emittirten 1760 Stück Actien (III. Emission) sind die noch restlichen 40 Procent und zwar:

105 fl. —. auf eine ganze oder **35 fl.** auf $1/3$ Actie in der Zeit vom **1.** bis **15. Juni l. J.**

105 fl. —. auf eine ganze oder **35 fl.** auf $1/2$ Actie in der Zeit vom **1.** bis **15. Juli l. J.**

bei Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag** oder den Herren **Robert & Co.** in **Wien** unter Vorweisung der Interimsscheine einzuzahlen.

Die Einzahlungen werden vom Tage des Erlages an mit 5% verzinst und diese Zinsen mit Ende December d. J. bezahlt.

Der Zeitpunct, von welchem an die volleingezahlten Antheilscheine gegen gehörig ausgefertigte Actien umgetauscht werden, wird später kundgemacht werden.

Prag, am 4. Mai 1868. **Die Direction**

Königlich Preussische Ostbahn.

Auf der Ostbahnstrecke **Danzig-Neufahrwasser** tritt vom **31. d. Mts.** ab bis auf Weiteres in Stelle des gegenwärtigen Fahrplans der nachstehende Fahrplan in Kraft:

Danzig-Neufahrwasser.

Stationen	Personenzug XXXI		Güterzug m. Pers.-Beförderung VII		Güterzug m. Pers.-Beförderung I		Personenzug XXXIII		Personenzug XXXV		Güterzug m. Pers.-Beförderung V		Personenzug XXXVII		Personenzug XXXIX	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Abfahrt	Morg.		Morg.		Morg.		Nachm.		Nachm.		Nachm.		Abds.		Abds.	
Danzig lege Th.	5	43	7	41	10	4	1	16	—	—	4	16	—	—	—	—
Danzig hohe Th.	6	—	7	55	10	18	1	30	2	30	4	30	8	—	10	—
Neufahrwasser Ankunft	6	12	8	7	10	30	1	42	2	42	4	42	8	12	10	12

Neufahrwasser-Danzig.

Stationen	Güterzug m. Pers.-Beförderung XXX		Personenzug XXXII		Güterzug m. Pers.-Beförderung VI		Personenzug XXXIV		Personenzug XXXVI		Güterzug m. Pers.-Beförderung II		Perszug XXXVIII		Perszug XI	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Abfahrt	Morg.		Morg.		Vorm.		Nachm.		Nachm.		Abds.		Abds.		Abds.	
Neufahrwasser	6	30	8	37	11	—	2	2	3	50	6	16	8	45	10	30
Danzig hohe Th.	6	44	8	49	11	14	2	14	4	2	6	30	8	57	10	44
Danzig lege Th. Ankunft	6	56	—	—	11	26	—	—	—	—	6	42	—	—	10	56

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen 4 Wagenclassen.

Bromberg, den 27. Mai 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.
Loeffler.

Königl. Sächs. westl. Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

die Einführung des Sommerfahrplanes und die Eröffnung des neuen Bahnhofes zu **Döbeln** betreffend.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums treten vom

2. dieses Monats

ab in dem Fahrplane der Königl. Sächs. westl. Staatseisenbahnen und der hinsichtlich des Betriebes mit denselben verbundenen Privateisenbahnen einige Aenderungen ein, welche aus den auf allen diesseitigen Stationen aushängenden Placaten ersehen werden können und deren wesentlichste folgende sind:

1.

Die seit 15. November vorigen Jahres eingerichteten directen beschleunigten Personenzüge **202, 206, 212** und **216** zwischen **Leipzig** und **Chemnitz** werden bis auf Weiteres beibehalten. Dieselben werden künftig sämmtlich auch an der Station **Hohenstein-**

Ernstthal anhalten. Um die Course auf der Chemnitz-Annaberger Linie an die Züge **202** und **212** anzuschliessen, erhalten diese Züge folgende veränderte Gestaltung:

Zug **202**

Abfahrt von **Leipzig** 5 Uhr 55 Min. früh, von **Kieritzsch** 6 Uhr 20 Min., von **Altenburg** 6 Uhr 50 Min., von **Gössnitz** 7 Uhr 20 Min., von **Meerane** 7 Uhr 35 Min., von **Glauchau** 7 Uhr 55 Min., von **Hohenstein-Ernstthal** 8 Uhr 15 Min., Ankunft in **Chemnitz** 8 Uhr 50 Min. früh.

Zug **212.**

Abfahrt von **Chemnitz** 6 Uhr 20 Min. früh, von **Hohenstein-Ernstthal** 6 Uhr 45 Min., von **Glauchau** 7 Uhr 15 Min., von **Meerane** 7 Uhr 35 Min., von **Gössnitz** 7 Uhr 50 Min., von **Altenburg** 8 Uhr 25 Min., von **Kieritzsch** 8 Uhr 45 Min., Ankunft in **Leipzig** 9 Uhr 15 Min.

2.

Die Course auf der **Chemnitz-Annaberger** Linie erhalten folgende theilweise veränderte Gestaltung:

A. Chemnitz-Annaberg.

	141. Güterzug m. Personenbeförderung II. III.	41. Personen-Zug. I. II. III.	43. Personen-Zug. I. II. III.	44. Gemischter Zug. I. II. III.	45. Personen-Zug. I. II. III.
	Früh	Vorm.	Nachm.	Nachm.	Abends
Abfahrt von **Chmnitz**	3^{45}	9^{5}	1^{10}	4^{40}	8^{10}
Niederwiesa		*	*	*	*
Flöha	4^{15}	9^{30}	1^{35}	5^{10}	8^{35}
Erdmannsdorf	4^{35}	9^{40}	1^{45}	5^{25}	8^{45}
Hennersdorf		*		*	
Witzschdorf	*	*		*	
Waldkirchen	*	*	*	*	*
Zschopau	5^{25}	10^{15}	2^{15}	6^{15}	9^{15}
Scharfenstein	*	*	*	*	*
Wolkenstein	6^{10}	10^{45}	2^{25}	7^{0}	9^{45}
Wiesenbad	*	*	*	*	*
Schönfeld	*		*	*	*
Ankunft in **Annaberg-Buchholz**	7^{15}	11^{25}	3^{25}	7^{50}	10^{30}
	Früh.	Vorm.	Nachm.	Abends.	Abends.

B. Annaberg — Chemnitz.

	53. Personen-Zug. I. II. III.	54. Gemischter Zug. I. II. III.	151. Güterzug m. Personenbeförderung. II. III.	55. Personen-Zug. I. II. III.	56. Personen-Zug. I. II. III.
	Früh	Vorm.	Mittags	Nachm.	Abends
Abfahrt von **Annaberg-Buchholz**	3^{55}	8^{20}	12^{0}	3^{45}	6^{30}
Schönfeld		*	*	*	
Wiesenbad		*	*	*	*
Wolkenstein	4^{30}	9^{5}	12^{55}	4^{20}	7^{5}
Scharfenstein	*	*	*	*	*
Zschopau	5^{0}	9^{40}	1^{40}	4^{50}	7^{35}
Waldkirchen	*	*	*	*	*
Witzschdorf		*	*	*	
Hennersdorf	*	*		*	
Erdmannsdorf	5^{30}	10^{30}	2^{30}	5^{25}	8^{5}
Flöha	5^{40}	10^{45}	2^{50}	5^{35}	8^{15}
Niederwiesa	*	*		*	*
Ankunft in **Chemnitz**	6^{5}	11^{20}	3^{35}	6^{5}	8^{40}
	Früh.	Vorm.	Nachm.	Abends.	Abends.

3.

Was die Course **Riesa-Hof** und umgekehrt anlangt, so wird ebenfalls vom 2. k. Mts. ab der Personenverkehr in **Döbeln** auf dem neuen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und der Staatseisenbahn-Verwaltung gemeinschaftlich gehörigen Bahnhofe, welcher an der Kreuzung der Borsdorf-Meissner und der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn gelegen ist, abgefertigt. Der bisherige bei **Grossbauchlitz** gelegene Bahnhof wird als **Personenhaltestelle** und künftig (vom 15. k. Mts. ab, mit welchem Tage auch der Güterverkehr nach dem neuen Bahnhofe Döbeln verlegt werden wird) als **Güterstation Grossbauchlitz** beibehalten. An derselben werden künftig in jeder Richtung **drei** Züge, nämlich Zug **23**, **25** und **28** in der Richtung von Riesa, und Zug **38**, **33** und **34** in der Richtung von Chemnitz anhalten. Die Einschiebung dieser neuen Haltestelle hat einige kleine Aenderungen in den Abgangs- und Ankunftszeiten einzelner Züge verursacht.

Ausserdem wird Zug **28** künftig von **Riesa** schon 8 Uhr Abends abgelassen und trifft in **Chemnitz** schon 10 Uhr 45 Min. Abends ein, da dieser Zug in Riesa auf den Anschluss des künftig erst 7 Uhr 25 Min. Abends von Leipzig nach Dresden abfahrenden Zuges nicht mehr warten wird. Desgleichen fährt Zug **38** von **Chemnitz** schon 4 Uhr früh ab und trifft in **Riesa** schon 6 Uhr 45 Min. früh ein, um daselbst den Anschluss an den künftig 5 Uhr 15 Min. früh von Leipzig nach Dresden abgehenden Zug zu erreichen.

4.

Der seither als gemischter Zug früh 3 Uhr von **Schwarzenberg** abgefertigte Zug **71** wird für die Dauer des Sommers wiederum in einen Personenzug verwandelt und folgendergestalt abgefertigt:

Abf. von **Schwarzenberg** 3 Uhr 35 Min. früh, **Aue** 3 Uhr 55 Min., **Stein** 4 Uhr 25 Min., **Wiesenburg** 4 Uhr 50 Min., **Zwickau** 5 Uhr 20 Min., Ankunft in **Werdau** 5 Uhr 40 Min. früh.

Auch wird der früher bestandene Anschluss von und nach **Schneeberg-Neustädtel** an diesen Zug wieder hergestellt.

Die früher schon an **Sonn-** und **Festtagen** abgefertigten **Extrazüge** zwischen **Zwickau** und **Schwarzenberg** werden auch in diesem Jahre bis zum 30. August abgelassen werden.

5.

Auf der **Gössnitz-Geraer** Eisenbahn wird Zug **183** künftig an allen Tagen, wie bisher nur an den Sonn- und Festtagen, bereits **11** Uhr **20** Min. Vorm. aus **Gössnitz** abgefertigt werden und somit einen engeren Anschluss an den 9 Uhr 10 Min. Vorm. von **Leipzig** abgehenden Zug **3** finden.

In umgekehrter Richtung wird Zug **91** künftig erst 5 Uhr 10 Min. früh und Zug **97** erst 6 Uhr 50 Min. Abends von **Gera** abgefertigt werden.

Auch in gegenwärtigem Sommer wird an Sonn- und Festtagen Nachmittags 2 Uhr ein **Personenextrazug** von **Gera** abgelassen werden und bis **Gössnitz** durchgehen, von wo derselbe Abends 6 Uhr wieder zurückkehrt.

6.

Auf der **Greiz-Brunner** Eisenbahn wird Zug **108** künftig erst 6 Uhr früh von **Neumark** abfahren, um den mit dem Courierzuge **32** aus Bayern kommenden Passagieren Gelegenheit zu geben, mittelst des Zuges **31** von Reichenbach ab nach Greiz zu gelangen. — Zug **103**, welcher 12 Uhr 20 Min. Mittags in Neumark abfährt, wird künftig auch an der Haltestelle **Mohlsdorf** anhalten.

7.

Der seither früh 6 Uhr 15 Min. von **Borna** nach **Leipzig** abgefertigte Zug **211** wird künftig schon 6 Uhr früh abgehen. In umgekehrter Richtung fährt Zug **201** künftig erst 8 Uhr 5 Min. von **Leipzig** nach **Borna**.

8.

Die Verbindungen mit **Carlsbad** werden auch im gegenwärtigen Sommer durch je 2 Posten sowohl von **Annaberg**, als von **Schwarzenberg** aus unterhalten.

Die directen Anschlüsse gestalten sich folgendermaassen:

A. **über Annaberg:**

Abfahrt von	Leipzig	5	Uhr	55	Min.	früh	3	Uhr	15	Min. Nachm.
	Dresden	4	„	15	„	„	2	„	45	„ „
	Chemnitz	9	„	5	„	Vorm.	8	„	10	„ Abends
Ankunft in	Annaberg	11	„	25	„	„	10	„	30	„ „
	Carlsbad	8	„	5	„	Abends	8	„	15	„ früh.
Abfahrt von	Carlsbad	7	Uhr	30	Min.	Abends	9	Uhr	45	Min. Vorm.
	Annaberg	3	„	55	„	früh	6	„	30	„ Abends
Ankunft in	Chemnitz	6	„	5	„	„	8	„	40	„ „
	Dresden	12	„	—	„	Mittgs.	12	„	30	„ Nachts
	Leipzig	9	„	15	„	Vorm.				

B. **über Schwarzenberg:**

Abfahrt von	Berlin	10	Uhr	30	Min.	Abends	12	Uhr	45	Min. Nachm.
	Leipzig	4	„	40	„	früh	6	„	20	„ Abends
	Dresden	—	„	—	„		2	„	45	„ Nachm.
Ankunft in	Schwarzenberg	9	„	15	„	Vorm.	11	„	—	„ Abends
	Carlsbad	5	„	30	„	Nachm.	7	„	15	„ früh
Abfahrt von	Carlsbad	7	Uhr	30	Min.	Abends	8	Uhr	45	Min. früh
	Schwarzenberg	3	„	35	„	früh	4	„	—	„ Nachm.
Ankunft in	Dresden	12	„	—	„	Mittg.	12	„	30	„ Nachts (über Leipzig)
	Leipzig	7 / 8	„	45 / 25	„	früh	9 / 10	„	30 / 50	„ Abends
	Berlin	12	„	25	„	Nachm.				

9.

Nach **Marienbad** ist auch in gegenwärtigem Sommer directe Verbindung über **Eger** hergestellt. Es werden in **Dresden**, **Leipzig**, **Altenburg**, **Chemnitz**, **Zwickau**, **Reichenbach** und **Oelsnitz** zu folgenden Zügen:

Abfahrt von	Dresden	4	Uhr	15	Min.	früh	—	Uhr	—	Min.
	Leipzig	6	„	40	„	„	9	„	10	„ Vorm.
	Altenburg	7	„	30	„	„	10	„	30	„ „
	Chemnitz	6	„	58	„	„	8	„	40	„ „
	Zwickau	8	„	10	„	„	11	„	15	„ „
	Reichenbach	9	„	—	„	Vorm.	12	„	40	„ Nachm.
	Oelsnitz	10	„	40	„	„	2	„	50	„ „
Ankunft in	Eger	12	„	25	„	Nachm.	5	„	—	„ „

Billets ausgegeben, welche zur Fahrt nach **Marienbad** mit den um 1 Uhr — Min. Nachm. und 6 Uhr — Min. Nachm. vom Bahnhof Eger abgehenden Wagen berechtigen.

Ausserdem werden bei allen nach Eger fahrenden Zügen auf den obengenannten Stationen Billets für **Separatwagen** zu vier Plätzen ausgegeben, deren Abfertigung nach Marienbad eine Stunde nach Ankunft des betreffenden Zuges ebenfalls vom Bahnhofe in Eger ab erfolgt.

Auf beide Arten von Billets findet directe Expedirung des Gepäcks bis Marienbad statt.

Leipzig, den 27. Mai 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
von Craushaar.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juli cr. ab werden in unserer Gesellschafts-Hauptcasse am Ascanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden jeden Wochentages eingelösst werden:

a) die zum **1. Juli cr.** fällig werdenden **Coupons der diesseitigen 4% Prioritäts-Actien Nro. 7, der 4½% Prioritäts-Obligationen Nro. 25 und der 4½% Prioritäts-Obligationen Lit. B Nro. 5, sowie die Dividendenscheine der Stammactien Nro. 53**, ferner die an früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividendenscheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;

b) die am 12. März cr. verloosten **Prioritäts-Actien und Obligationen**, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 12. März cr.).

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen Nachweis über die **Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien event. geordnet beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte Einlösung (jedoch nur der Coupons und Dividendenscheine ad a) in den Tagen vom **1. bis einschliesslich 15. Juli cr.** bei der Gütercasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 23. Mai 1868.

Die Direction.

Königliche Schlesische Gebirgsbahn.

Am 28. Mai cr. wird der Betrieb der Bahnstrecke **Dittersbach-Altwasser** für den Personenverkehr eröffnet werden.

Im Gange der Züge zwischen **Lauban** und **Görlitz**, so wie zwischen **Kohlfurt** und **Görlitz** treten Aenderungen nicht ein, dagegen werden vom genannten Tage zwischen **Kohlfurt** und **Altwasser** die Züge nach folgendem Fahrplan coursiren.

A. Richtung von Kohlfurt-Altwasser.

Stationen.		Personenzug.			Localzug.			Personenzug.			Localzug.			Personenzug.		
		Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.
Kohlfurt	Abgang	4	—	früh	—	—	—	11	15	Vorm.	—	—	—	3	15	Nachm.
Heide-Gersdorf	Ankunft	4	18	2	—	—	—	11	35	2	—	—	—	3	33	2
Lauban	„	4	37	8	—	—	—	11	56	10	—	—	—	3	52	8
Langenöls	„	4	58	2	—	—	—	12	21	2	—	—	—	4	13	2
Greiffenberg	„	5	12	4	—	—	—	12	37	5	—	—	—	4	27	4
Rabishau	„	5	36	2	—	—	—	1	5	2	—	—	—	4	51	2
Alt-Kemnitz	„	5	53	2	—	—	—	1	24	2	—	—	—	5	8	2
Reibnitz (Warmbrunn)	„	6	6	4		Abfahrt		1	38	5		Abfahrt		5	21	4
Hirschberg	„	6	24	11	10	40	Vorm.	2	Nachmittags.		4	Nachmittags.		5	39	21
						Ankunft						Ankunft				
Schildau (Schmiedeberg)	„	6	43	2	10	48	2	—	—	—	4	8	2	6	8	2
Jannowitz	„	6	58	4	11	3	5	—	—	—	4	23	4	6	23	4
Märzdorf	„	7	16	2	11	22	2	—	—	—	4	41	2	6	41	2
Ruhbank	„	7	29	3	11	36	4	—	—	—	4	54	5	6	55	3
Gottesberg	„	7	58	2	12	6	4	—	—	—	5	27	2	7	24	4
Dittersbach	„	8	10	15	12	20	17	—	—	—	5	39	16	7	38	—
															Nachmittags	
Altwasser	„	8	43	Vorm.	12	55	Mttg.	—	—	—	6	13	Abds.	—	—	—

B. Richtung von Altwasser-Kohlfurt.

Stationen.		Personenzug.			Localzug.			Personenzug.			Localzug.			Personenzug.		
		Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.	Stationszeit. Uhr	Min.	Aufenthalt. Min.
Altwasser	Abgang		Abfahrt Morgens		9	—	Vorm.	—	—	—	3	30	Nachm.	8	5	Abds.
Dittersbach	Ankunft	6	30	—	9	24	4	—	—	—	3	50	7	8	25	5
Gottesberg	„	6	43	3	9	41	2	—	—	—	4	10	2	8	43	3
Ruhbank	„	7	3	3	10	1	3	—	—	—	4	29	2	9	4	3
Märzdorf	„	7	15	2	10	14	2	—	—	—	4	41	3	9	15	2
Jannowitz	„	7	28	4	10	29	4	—	—	—	4	57	4	9	28	4
Schildau (Schmiedeberg)	„	7	42	3	10	44	5		Abfahrt		5	12	3	9	42	2
Hirschberg	„	7	52	13	10	56	—	3	15	Nachm.	5	22	Nachm.	9	51	8
						Vormittags.			Ankunft							
Reibnitz (Warmbrunn)	„	8	23	2	—	—	—	3	36	3	—	—	—	10	17	2
Alt-Kemnitz	„	8	33	2	—	—	—	3	49	2	—	—	—	10	27	2
Rabishau	„	8	50	2	—	—	—	4	9	2	—	—	—	10	44	2
Greiffenberg	„	9	6	4	—	—	—	4	28	7	—	—	—	11	—	4
Langenöls	„	9	18	2	—	—	—	4	46	2	—	—	—	11	12	2
Lauban	„	9	29	10	—	—	—	5	—	8	—	—	—	11	23	9
Heide-Gersdorf	„	9	56	4	—	—	—	5	27	4	—	—	—	11	49	3
Kohlfurt	„	10	13	Vorm.	—	—	—	5	45	Nachm.	—	—	—	12	5	Abds.

Sommer-Fahrplan der Saarbrücken-Trier-Luxemburger

Brüssel	Abfahrt	.	.	.	.	.	6 30	.	.	12 30
Metz	„	.	.	.	4 48	.	9 —	.	.	4 44
Diekirch	„	.	.	.	6 51	.	11 22	.	.	4 1
					C. (3) 1. 2. 3. Cl.		VII. (8) 1. 2. 3. Cl.			XI 1. 2. 3. Cl.
Luxemburg	Abfahrt	.	.	.	7 35	.	1 28	.	.	7 40
Oetringen	„	.	.	.	8 3	.	1 47	.	.	8 1
Roodt	„	.	.	.	8 20	.	1 59	.	.	8 14
Wecker	„	.	.	.	8 35	.	2 10	.	.	8 26
Mertert	„	.	.	.	8 49	.	2 20	.	.	8 37
Wasserbillig	„	.	.	.	8 56	.	2 26	.	.	8 42
Conz	Ankunft	.	.	.	9 9	.	2 34	.	.	8 51
					C. (3) P. alle 4 Cl.					
Conz	Abfahrt	.	.	.	9 16	.	2 52	.	.	9 7
Trier	Ankunft	.	.	.	9 30	.	3 8	.	.	9 19
					V. alle 4 Cl.		VII. 1. 2. 3. Cl.		F. 2. 3. 4. Cl.	XI. alle 4 Cl.
Trier	Abfahrt	.	.	.	8 55	.	2 24	.	4 10	8 40
Conz	Ankunft	.	.	.	9 7	.	2 35	.	4 25	8 52
Conz	Abfahrt	.	.	.	9 13	.	2 38	.	4 45	8 56
Wiltingen	„	.	.	.	9 23	.	2 48	.	4 59	9 6
Beurig-Saarburg	„	.	.	.	9 34	.	2 59	.	5 16	9 17
Serrig	„	.	.	B.	9 41	.	3 6	.	5 24	9 24
Mettlach	„	.	.	2. 3. 4. Cl.	10 1	.	3 26	.	5 48	9 45
Merzig	„	.	.	5 30	10 12	.	3 37	.	6 2	9 56
Beckingen	„	.	.	5 48	10 22	.	3 47	.	6 15	10 6
Dillingen	„	.	.	6 4	10 30	.	3 55	.	6 28	10 14
Saarlouis	„	.	.	6 17	10 38	.	4 2	.	6 46	10 21
Ensdorf	„	.	.	6 29	10 44	.	—	.	6 54	10 27
Bous	„	.	.	6 42	10 51	.	4 12	.	7 3	10 34
Völklingen	„	.	.	7 4	11 —	.	4 21	.	7 15	10 43
Louisenthal	„	.	.	7 21	11 7	.	4 28	.	7 28	10 50
Burbach	„	.	.	7 43	11 14	.	—	.	7 38	—
Saarbrücken	Ankunft	.	.	7 50	11 18	.	4 37	.	7 43	11 —
				III. 1. 2. 3. Cl.	V. 1. 2. 3. Cl.			IX. 1. 2. 3. Cl.		G. 1. 2. 3. Cl.
Paris	Abfahrt	.	.	7 [illegible]	9 35	.	.	8 35	.	7 10
Forbach	„	.	.	7 16	10 58	.	.	6 29	.	10 20
Styringen	„	.	.	7 21	—	.	.	—	.	10 28
Saarbrücken	Ankunft	.	.	7 30	11 10	.	.	6 40	.	10 45
			I. alle 4 Cl.			D. 2. 3. 4. Cl.	VII. alle 4 Cl.		F. 2. 3. 4. Cl.	
Saarbrücken	Abfahrt	.	5 30	8 —	11 25	2 15	4 45	6 50	8 15	.
Dudweiler	„	.	5 39	8 9	—	2 33	4 54	—	8 27	.
Sulzbach	„	.	5 45	8 15	11 38	2 48	5 1	7 5	8 39	.
Friedrichsthal	„	.	5 52	8 22	11 45	3 3	5 8	—	8 51	.
Neunkirchen	Ankunft	.	6 3	8 34	11 57	3 23	5 20	7 21	9 11	.
Neunkirchen	Abfahrt	.	6 5	8 38	12 —	.	5 25	7 22	9 21	.
Ottweiler	„	.	6 14	8 47	12 9	.	5 34	—	9 35	.
St. Wendel	„	.	6 28	9 1	12 23	.	5 48	7 41	9 57	.
Türkismühle	„	.	6 49	9 23	12 44	.	6 10	—	10 30	.
Birkenfeld	„	.	6 58	9 32	12 53	.	6 20	8 7	10 46	.
Heimbach	„	.	7 6	9 40	—	.	6 28	—	10 59	.
Kronweiler	„	.	7 14	9 49	—	.	6 37	—	11 13	.
Oberstein	„	.	7 29	10 6	1 19	.	6 56	8 30	11 30	.
Fischbach	„	.	7 40	10 17	1 30	.	7 8	8 40	Ank.	.
Kirn	„	.	7 52	10 28	1 40	.	7 21	8 50	.	.
Monzingen	„	.	8 5	10 42	1 53	.	7 35	—	.	.
Sobernheim	„	.	8 12	10 49	2 —	.	7 42	9 8	.	.
Staudernheim	„	.	8 18	10 55	2 6	E.	7 49	—	.	.
Waldböckelheim	„	.	8 25	11 2	—	1. 2. 3. Cl.	7 56	—	.	.
Münster a/Stein	„	A.	8 38	11 17	2 24	4 28	8 13	9 29	.	.
Creuznach (Bad)	„	1.2.3. Cl.	8 44	11 24	—	4 38	8 20	—	.	.
Creuznach (Stadt)	„	6 —	8 50	11 31	2 38	4 55	8 29	9 39	.	.
Langenlonsheim	„	6 13	9 1	11 41	—	5 14	8 39	— .	.	.
Bingerbrück	Ankunft	6 28	9 11	11 52	2 56	5 30	8 50	9 57	.	.
Mainz	Ankunft	7 45	10 15	1 10	3 55	8 20	10 —	10 47	.	.
Frankfurt	„	9 20	11 26	2 17	4 53	9 40	10 57	11 47	.	.
Berlin	„	—	—	—	7 45	6 15	—	9 30	.	.
Wiesbaden	„	8 15	11 25	2 10	6 40	8 35	10 30	—	.	.
Berlin	„	—	7 45	7 45	7 45	8 —	—		.	.
Köln	„	11 25	1 5	5 15	7 —	10 —	—	6 45 fr.	.	.
Coblenz	„	8 55	10 55	2 15	4 40	7 45	—	2 45	.	.
Ems	„	9 2	12 15 } via Coblenz	2 35	6 35	8 32	—	—	.	.
Wetzlar	„	11 5	3 — } via Coblenz	—	9 15	—	—	—	.	.
Giessen	„	12 25	3 50	7 —	10 5	—	—	—	.	.
Darmstadt	Ankunft	.	11 10	2 5	5 10	9 35	.	11 35	.	.
Aschaffenburg	„	.	12 5	.	7 15	.	.	12 35	.	.
Würzburg	„	.	2 35	.	.	.	.	4 —	.	.
Nürnberg	„	.	6 Abds.	.	.	.	.	7 55 früh	.	.
Prag	„	.	6 15 früh	.	.	.	.	8 35 Abds.	.	.
München	„	.	10 — Abd.	.	.	.	.	3 35 früh	.	.

und Rhein-Nahe Eisenbahn ab 1. Juni 1868.

Station										
Wien	Abfahrt	.	.	9 30 Ab.	.	.	.	4 30 Nchm	.	.
München	„	.	.	11 — Vm.	.	.	.	6 10 früh	.	.
Prag	„	.	.	7 — Mrgs.	.	.	.	8 45 Abds.	.	.
Nürnberg	„	.	.	8 15	.	.	.	7 — Mrgs.	.	.
Würzburg	„	.	.	12 15	.	.	.	9 50 „	.	.
Aschaffenburg	„	.	.	4 5	.	8 5	12 50	12 55	3 35	4 45
Darmstadt	„	.	.	5 10	7 40	9 50	1 50	1 50	4 30	6 5
Berlin	Abfahrt	.	.	.	7 30	7 45	.	.	.	.
Köln	„	.	.	10 15	6 —	9 —	9 20	11 45	2 45	5 15
Coblenz	„	.	.	1 30	7 55	11 —	12 10	2 40	5 30	7 40
Giessen	„	.	.	—	—	—	8 45	—	12 0	.
Wetzlar	„	.	.	—	—	—	9 08	—	12 30	4 25
Ems	„	.	.	—	6 —	8 10	11 15	—	3 10	7 05
Berlin	„	.	.	7 30	—	7 45	.	.	—	—
Frankfurt	„	.	.	5 23	7 45	10 15	1 40	1 40	4 35	6 50
Mainz	„	.	.	6 30	8 45	11 30	2 45	2 45	5 35	8 30
Wiesbaden	„	.	.	6 —	8 15	11 25	—	—	5 —	7 20
				IV. 1.2.3.Cl.	VI. 1.2.3.4.Cl.	VIII. 1.2.3.Cl.	R. 1.2.3.Cl.	X. 1.2.3.4.Cl.	XII. 1.2.3.4.Cl.	U. 1.2.3.Cl.
Bingerbrück	Abfahrt	.	.	7 20	9 50	12 45	3 30	4 28	7 5	10 —
Langenlonsheim	„	.	.	—	10 3	—	3 46	4 40	7 16	10 18
Creuznach (Stadt)	„	.	.	7 40	10 18	1 6	4 —	4 53	7 28	10 33
Creuznach (Bad)	„	.	.	—	10 23	—	4 6	4 58	7 33	.
Münster a/St.	„	.	.	7 48	10 32	1 15	4 15	5 5	7 40	.
Waldböckelheim	„	.	.	—	10 48	1 31	Ank.	5 21	7 55	.
Staudernheim	„	.	.	—	10 55	1 38	.	5 28	8 1	.
Sobernheim	„	.	.	8 12	11 2	1 45	.	5 34	8 7	.
Monzingen	„	.	.	—	11 10	1 52	.	5 42	8 14	.
Kirn	„	N. 2.3.4.Cl.	.	8 31	11 27	2 7	.	5 57	8 29	.
Fischbach	„		.	—	11 39	2 18	.	6 9	8 40	.
Oberstein	„	5 —	.	8 52	11 58	2 35	.	6 25	8 56	.
Kronweiler	„	5 17	.	—	12 11	2 48	.	6 38	9 7	.
Heimbach	„	5 30	.	—	12 21	2 58	.	6 49	9 17	.
Birkenfeld	„	5 41	.	9 14	12 30	3 7	.	7 1	9 26	.
Türkismühle	„	5 55	.	9 23	12 43	3 17	.	7 12	9 35	.
St. Wendel	„	6 31	.	9 42	1 6	3 40	.	7 40	9 59	.
Ottweiler	„	6 48	.	9 54	1 18	3 52	.	7 53	10 11	.
Neunkirchen	Ankunft	7 —	.	10 3	1 27	4 1	.	8 2	10 20	.
Neunkirchen	Abfahrt	7 8	.	10 5	1 30	4 6	.	8 6	10 22	.
Friedrichsthal	„	7 30	.	—	1 44	4 20	.	8 20	10 37	.
Sulzbach	„	7 41	.	10 21	1 51	4 27	.	8 27	10 44	.
Dudweiler	„	7 53	.	—	1 58	4 34	.	8 34	10 51	.
Saarbrücken	Ankunft	8 5	.	10 34	2 7	4 42	.	8 42	11 —	.
			Q. 1.2.3.Cl.					1.2.3.Cl.		
Saarbrücken	Abfahrt	.	6 15	10 37	.	4 50	.	8 47	.	.
Styringen	„	.	6 30	—	.	5 —	.	8 55	.	.
Forbach	„	.	6 36	10 49	.	5 5	.	9 00	.	.
Paris	Ankunft	.	10 30	8 50	.	4 55	.	12 12 Mittags.	.	.
			P. 2.3.4.Cl.	IV. 1.2.3.Cl.	VI. 1.2.3.4.Cl.	VIII. 1.2.3.4.Cl.		T. 2.3.4.Cl.		
Saarbrücken	Abfahrt	.	6 —	10 40	2 28	5 15	.	8 50	.	.
Burbach	„	.	6 7	10 45	2 33	5 20	.	9 4	.	.
Louisenthal	„	.	6 17	10 52	2 41	5 28	.	9 19	.	.
Völklingen	„	.	6 25	10 59	2 48	5 35	.	9 31	.	.
Bous	„	.	6 38	11 7	2 58	5 44	.	9 44	.	.
Ensdorf	„	.	6 47	11 14	3 5	5 51	.	9 53	.	.
Saarlouis	„	.	7 —	11 20	3 12	5 59	.	10 5	.	.
Dillingen	„	O. 2.3.4.Cl.	7 9	11 28	3 19	6 6	.	10 18	.	.
Beckingen	„		7 21	11 37	3 28	6 15	.	10 32	.	.
Merzig	„	5 20	7 40	11 48	3 42	6 27	.	10 45	.	.
Mettlach	„	5 40	7 56	11 59	3 54	6 39	.		.	.
Serrig	„	6 11	8 27	12 19	4 14	6 59	.	.	.	.
Beurig-Saarburg	„	6 30	8 37	12 26	4 23	7 10	.	.	.	.
Wiltingen	„	6 51	8 54	12 37	4 35	7 22	.	.	.	.
Conz	Ankunft	7 5	9 8	12 46	4 45	7 32	.	.	.	.
Conz	Abfahrt	7 29	9 16	12 52	4 48	7 35	.	.	.	.
Trier	Ankunft	7 45	9 30	1 4	5 —	7 47	.	.	.	.
		II. (8) 1.2.3.Cl.		IV. (14) 1.2.3.Cl.		S. (26) 1.2.3.Cl.				
Trier	Abfahrt	7 15	.	12 30	.	7 10	.	.	.	.
Conz	Ankunft	7 26	.	12 42	.	7 26	.	.	.	.
Conz	Abfahrt	7 36	.	12 50	.	7 40	.	.	.	.
Wasserbillig	„	7 50	.	1 2	.	8 —	.	.	.	.
Mertert	„	7 56	.	1 7	.	8 7	.	.	.	.
Wecker	„	8 7	.	1 20	.	8 25	.	.	.	.
Roodt	„	8 20	.	1 33	.	8 50	.	.	.	.
Oetringen	„	8 32	.	1 47	.	9 12	.	.	.	.
Luxemburg	Ankunft	8 50		2 7		[illegible]				

Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1868 an gültig.

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		1.	25.	3.	5.	7.	9.	11.	13.	15.	17.	19.	21.	23.	
		Pers.-zug.	Local-zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers. zug.	Schnell-zug.	Pers-zug.	Schnell zug.	Personen-züge.			Güterzug ohne Pers.	
		I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.		
		Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Nachm.	Nchm	Nchm.	Abs.	Abs.	Abs.		
		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M	U. M.	U. M.
Taunus-Eisenbahn.															
Frankfurt .	ab	6	6^{10}	7^{15}	8^{55}	10^{30}	11^{30}	2	2^{50}	4^{5}	6^{5}	8^{45}	Nur in den Monaten Juni, Juli, August und September.	8^{55}	—
Höchst . .	an	6^{14}	X 6^{25}	X 7^{25}	X 9^{10}	10^{40}	11^{45}	2^{10}	3^{5}	4^{15}	6^{20}	9		9^{15}	—
Sodener Zweigb.: Soden .	ab	—	—	7^{7}	8^{54}	10^{22}	11^{27}	1^{52}	2^{47}	3^{57}	6^{2}	7^{18}		—	—
Höchst	an	—	—	7^{20}	9^{7}	10^{35}	11^{40}	2^{5}	3	4^{10}	6^{15}	7^{31}		—	—
Höchst	ab	—	X 6^{30}	7^{33}	9^{22}	10^{45}	12^{5}	2^{15}	3^{10}	4^{20}	6^{35}	—		—	—
Soden .	an	—	6^{43}	7^{46}	9^{35}	10^{58}	12^{18}	2^{28}	3^{23}	4^{33}	6^{48}	—		—	—
Höchst . .	ab	6^{16}	—	X 7^{26}	X 9^{12}	10^{42}	11^{47}	2^{12}	3^{7}	4^{17}	6^{22}	9^{2}		9^{18}	—
Hattersheim	ab	X 6^{25}	—	—	9^{25}	—	X 11^{57}	—	X 3^{17}	—	X 6^{32}	9^{12}		9^{32}	—
Flörsheim .	ab	6^{38}	—	7^{45}	X 9^{35}	—	12^{10}	—	3^{30}	X 4^{33}	6^{45}	9^{25}		X 9^{50}	—
Hochheim .	ab	X 6^{50}	—	—	9^{50}	—	12^{23}	—	3^{44}	—	6^{56}	X 9^{38}		10^{7}	—
Castel . .	an	7	—	8^{2}	10	X 11^{15}	X 12^{35}	X 2^{45}	X 3^{55}	4^{47}	X 7^{5}	9^{50}		10^{20}	—
Mainz .	an	7^{10}	—	8^{12}	10^{10}	11^{37}	12^{45}	2^{55}	4^{10}	4^{57}	7^{15}	10		—	—
per Dampfboot	ab	6^{55}	—	7^{52}	9^{50}	11^{5}	12^{20}	2^{27}	3^{45}	4^{38}	6^{40}	9^{40}		—	—
Castel . .	ab	7^{10}	—	8^{7}	10^{5}	X 11^{20}	X 12^{40}	I. II. III. X 2^{50}	X 4	4^{53}	7^{10}	9^{55}	9^{25}	10^{30}	—
Curve .	an	7^{20}	—	X 8^{17}	10^{15}	11^{28}	12^{50}	3^{3}	4^{10}	5^{3}	7^{25}	10^{5}	9^{33}	10^{40}	—
Biebrich	an	7^{30}	—	—	10^{25}	—	1	3^{10}	4^{20}	—	7^{40}	10^{15}	—	—	—
Biebrich	ab	7^{8}	—	—	10^{2}	—	12^{38}	2^{48}	3^{58}	—	7^{7}	9^{53}	—	—	—
Wiesbaden	an	7^{30}	—	8^{25}	10^{25}	11^{35}	1	3^{15}	4^{25}	5^{10}	7^{35}	10^{15}	9^{40}	—	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.															
Castel	ab	—	—	8^{7}	10^{5}	11^{20}	—	2^{50}	4	4^{53}	7^{10}	—	9^{25}	—	And. Mrg.
Curve	ab	—	—	8^{20}	10^{17}	11^{30}	—	3^{5}	4^{10}	5^{5}	7^{26}	—	9^{40}	—	
Wiesbaden	ab	—	—	8^{15}	10^{15}	11^{25}	—	3	4^{5}	5	7^{20}	—	9^{35}	—	6
Mosbach .	an	—	—	8^{24}	10^{24}	11^{34}	—	3^{10}	4^{14}	5^{9}	7^{30}	—	9^{44}	—	6^{10}
Eltville .	an	—	—	8^{41}	10^{50}	11^{55}	—	3^{36}	4^{39}	5^{30}	7^{57}	—	10^{10}	—	6^{29}
Rüdesheim	an	—	—	9^{12}	11^{30}	12^{25}	—	4^{12}	5^{15}	6	8^{34}	—	10^{45}	—	7^{2}
Lahnstein	an	—	—	10^{35}	—	2^{5}	—	5^{58}	Auf der Nassauischen Eisenbahn nur Sonntags.	7^{35}	10^{3}	—	—	—	8^{35}
Coblenz	an	—	—	10^{54}	—	2^{20}	—	6^{23}		7^{47}	10^{22}	—	—	—	8^{52}
Bonn	an	—	—	12^{25}	—	4^{15}	—	8^{25}		9^{26}	—	—	—	—	10^{40}
Cöln .	an	—	—	1^{5}	—	5^{15}	—	9^{25}		10	—	—	—	—	11^{25}
Aachen	an	—	—	3^{30}	—	7^{50}	—	—		12^{5}	—	—	—	—	1^{15}
Ems . .	an	—	—	11^{5}	—	2^{35}	—	6^{30}		8^{28}	10^{25}	—	—	—	9^{2}
Dietz . .	an	—	—	1^{6}	—	4^{50}	—	7^{30}		9^{22}	—	—	—	—	9^{45}
Limburg .	an	—	—	1^{16}	—	5	—	7^{38}		9^{30}	—	—	—	—	9^{55}

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		2.	4.	6.	8.	10.	12.	14.	16.	18.	20.	26.	22.	2…
		Güterzug ohne Pers.	Personen-züge.		Bschl Zug.	Schnell-zug.	Personen-züge.		Schnell-züge.		Personenzüge.			
			I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II
			Mrgs	Mrgs.	Mrgs.	Mrgs.	Nm.	Nchm.	Ncbm	Nchm	Abds.	Abds.	Abds.	Ab
		U. M.	U. M	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.														
Limburg	ab	—	—	—	—	7	—	10^{20}	—	—	2^{5}	Nur Sonntags.	—	6
Dietz . .	ab	—	—	—	—	7^{8}	—	10^{28}	—	—	2^{13}		—	6
Ems . .	ab	—	—	—	6	8^{10}	—	11^{15}	—	—	3^{10}		5^{40}	7
Aachen	ab	—	—	—	—	3^{20}	—	7	—	—	9^{35}		12^{40}	2
Cöln	ab	—	—	—	—	6	—	9	—	—	11^{45}		2^{45}	5
Bonn	ab	—	—	—	—	6^{40}	—	9^{40}	—	—	12^{50}		3^{45}	6
Coblenz	ab	—	—	—	5^{50}	8	—	11^{4}	—	—	2^{50}		5^{30}	7
Lahnstein	ab	—	—	—	6^{25}	8^{42}	—	11^{45}	—	—	3^{40}		6^{10}	8
Rüdesheim	ab	—	—	7^{3}	8^{10}	10^{15}	—	1^{20}	2^{25}	—	5^{26}	7^{5}	7^{45}	9
Eltville .	ab	—	—	7^{40}	8^{42}	10^{50}	—	1^{44}	3^{3}	—	6^{2}	7^{42}	8^{24}	1…
Mosbach	ab	—	—	8^{3}	8^{58}	11^{13}	—	1^{58}	3^{28}	—	6^{27}	8^{6}	8^{48}	1…
Wiesbaden	an	—	—	8^{15}	9^{10}	11^{25}	—	2^{10}	3^{40}	—	6^{40}	8^{10}	9	1…
Curve	an	—	—	8^{7}	9^{2}	11^{18}	—	2^{2}	3^{32}	—	6^{31}	8^{9}	8^{52}	—
Castel	an	—	—	8^{15}	9^{10}	11^{25}	—	2^{11}	3^{40}	—	6^{40}	8^{18}	9	—
Mainz	an	—	—	8^{35}	9^{25}	11^{35}	—	2^{21}	4^{10}	—	7^{15}	8^{30}	9^{20}	—
Taunus-Eisenbahn.														
Wiesbaden	ab	—	6^{10}	8^{5}	9	11^{5}	12^{10}	2^{15}	3^{45}	5^{40}	6^{30}	Localzug täglich.	8^{50}	1…
Biebrich	ab	—	6^{8}	8^{3}	—	—	12^{08}	2^{13}	—	—	6^{27}		8^{48}	—
Biebrich	an	—	6^{30}	8^{25}	—	—	12^{30}	2^{35}	—	—	6^{50}		9^{10}	—
Curve .	ab	—	6^{20}	X 8^{15}	9^{7}	11^{12}	12^{20}	2^{27}	3^{53}	5^{47}	6^{40}		9	1…
Castel . .	an	—	6^{30}	8^{25}	9^{15}	X 11^{22}	X 12^{30}	X 2^{37}	X 4	5^{55}	6^{50}		9^{10}	1…
Mainz	an	—	6^{40}	8^{35}	9^{25}	11^{37}	12^{45}	2^{55}	4^{10}	6^{5}	7^{15}		9^{20}	Nur in den Monaten Juni, Juli
per Dampfboot	ab	—	6^{25}	8^{17}	9^{5}	11^{5}	12^{20}	2^{27}	3^{45}	5^{45}	6^{40}		9	
Castel . .	ab	5^{10}	6^{40}	8^{30}	9^{20}	X 11^{30}	X 12^{35}	X 2^{42}	I.u.II. X 4^{5}	6	6^{55}		9^{15}	
Hochheim .	ab	5^{26}	X 6^{50}	8^{40}	—	—	12^{45}	2^{52}	—	—	X 7^{5}		9^{25}	
Flörsheim .	ab	5^{45}	7^{4}	8^{53}	X 9^{35}	—	12^{56}	3^{4}	X —	6^{7}	7^{17}		X 9^{37}	
Hattersheim	ab	6^{3}	7^{16}	9^{7}	—	X —	1^{7}	X 3^{17}	—	X —	7^{30}	I. II. III.	X 9^{50}	
Höchst . .	an	X 6^{20}	X 7^{27}	X 9^{17}	9^{52}	11^{58}	1^{17}	3^{26}	4^{33}	6^{31}	7^{40}	—	10	
Sodener Zweigb.: Soden .	ab	—	7^{7}	8^{54}	—	11^{27}	—	2^{47}	3^{57}	6^{2}	7^{18}	9^{20}	—	
Höchst	an	—	7^{20}	9^{7}	—	11^{40}	—	3	4^{10}	6^{15}	7^{31}	9^{33}	—	
Höchst	ab	—	7^{33}	9^{22}	10^{45}	12^{5}	2^{15}	4^{20}	—	6^{35}	7^{45}	—	—	
Soden .	an	—	7^{46}	9^{35}	10^{58}	12^{18}	2^{28}	4^{33}	—	6^{48}	7^{58}	—	—	
Höchst . .	ab	X 6^{25}	X 7^{30}	X 9^{20}	9^{54}	12	1^{19}	3^{26}	4^{35}	6^{33}	7^{42}	9^{38}	10^{4}	
Frankfurt.	an	6^{50}	7^{45}	9^{35}	10^{5}	12^{10}	1^{35}	3^{45}	4^{45}	6^{45}	8	9^{53}	10^{20}	

Ausser den vorstehenden Zügen werden die folgenden Extrazüge befördert:

Bis auf Weiteres an Sonn- und höheren Festtagen:

Ein Zug von **Castel (Mainz)** nach **Wiesbaden** Abgang zu **Mainz** 5 Uhr 45 Min., zu **Castel** 5 Uhr 55 Min. Abends, Ankunft zu **Wiesbaden** 6 Uhr 10 Min. Abends.
Ein Zug von **Wiesbaden** nach **Castel (Mainz)** Abgang zu **Wiesbaden** 7 Uhr 45 Min., Ankunft zu **Castel** 8 Uhr, zu **Mainz** 8 Uhr 10 Min. Abends.

Im Auftrag des Verwaltungsraths: Der Director Wernher.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die aus der Reineinnahme des Jahres 1867 zur Vertheilung kommende Dividende ist nach Vereinbarung mit dem Gesellschaftsausschusse auf **dreizehn Thaler** für die Actie festgestellt; dieselbe ist vom **23. cr.** ab in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr bei **unserer hiesigen Haupt-Casse** und bis zum **15. Juni a. c.** auch

bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** und
bei Herrn **S. Bleichröder** zu Berlin,
bei der **Allgemeinen Creditgesellschaft** und
Herrn **H. C. Plaut** in Leipzig und
dem Herrn **J. H. Cohn** in Dessau

zu erheben.

Den einzulösenden Dividendenscheinen ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Betrag derselben unterschrieben vom Präsentanten beizufügen.

Magdeburg, den 22. Mai 1868.

Directorium.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Auf der diesseitigen Bahn sind in den Wagen-Empfangszimmern und sonstigen Räumen verschiedene Gegenstände aufgefunden und an uns abgeliefert worden. Indem wir die Eigenthümer hierdurch auffordern, sich als solche binnen 4 Wochen bei uns zu legitimiren und ihr Eigenthum in Empfang zu nehmen, bemerken wir gleichzeitig, dass mit den bis nach Ablauf dieses Termins nicht abgeforderten Sachen nach den Bestimmungen des Betriebsreglements verfahren wird. —

Berlin, den 30 Mai 1868. **Die Direction.**

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Bekleidungs-Materialien für das Jahr 1869 als

1 200 Ellen blaues Tuch,
3 300 „ mittelfeines blaues Tuch,
5 000 „ ordinaires blaues Tuch,
3 000 „ feines graues Tuch zu Hosen,
1 500 „ feines graues Tuch zu Paletots,
8 000 „ ordinaires graues Tuch
6 000 „ blauer Düffel,
900 „ schwarzes Zephyr-Tuch,
750 „ orangefarbiges Tuch,
21 000 „ baumwollener Biber,
8 500 „ grauer Köpernessel,
2 000 „ Glanznessel,
3 000 „ schwarzer Orleans,
15 000 „ weisser Futternessel,
2 300 „ blaues Leinen,
7 600 „ graues Wattirleinen,
4 000 „ Tafeln Watte,
1 300 „ feiner Drillig (1 Elle breit),
7 700 „ ordinairer Drillig (9/8 Ellen breit),
400 Gross grosse broncirte Adlerknöpfe,
47 „ kleine broncirte Adlerknöpfe,
340 „ schwarze Hosenknöpfe,
80 „ weisse „
95 „ grosse schwarze Hornknöpfe,
24 „ grosse weisse Hornknöpfe,
60 Ellen goldene Tressen (breite),
1 500 „ „ Plattschnur,
400 Stück geflügelte Räder, vergoldete,
3 200 „ „ „ broncirte,
24 Gross Cocarden

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Bedingungen liegen in unserm Centralbüreau hierselbst zur Einsicht offen und können Abschriften derselben gegen Erstattung der Capitalien von dem Büreau-Vorsteher Vormann hier bezogen werden.

Offerten, aus welchen die Preise der gesondert beizufügenden Muster ersichtlich, sind versiegelt und mit Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Bekleidungs-Materialien“

portofrei bis zum **31. Juli** cr. bei uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung der Offerten in Gegenwart etwa erschienener Submittenten stattfinden wird.

Elberfeld, den 29. Mai 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die erste Meile der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 36 260 Thaler;
2) von 8 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegunterführungen und enthaltend circa 220 Schachtruthen Mauerwerk;
3) der massiven Pfeiler für zwei mit eisernen Ueberbauen zu versehenden grösseren Brücken, die eine über den Lässigbach mit 55 Fuss Lichtweite und etwa 200 Schachtruthen Mauerwerk, die andere über den Bober mit 115 Fuss Lichtweite und etwa 400 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demiani-Platz No. 55 an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten getrennt zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn“

versehen bis spätestens zu dem auf den **19. Juni 1868, Mittags 12 Uhr** in unserm Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 26. Mai 1868.

Königliche Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

8 Million 800 000 Pfund 9 Zoll hoher Eisenbahnschienen für die Linie Neuss-Düren

soll verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf unserem Centralbaubüreau — Trankgasse 23 — einzusehen, auch von dort gegen Erstattung der Copialien zu beziehen. Die Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung 9 Zoll hoher Schienen“

daselbst bis **15. Juni d. Js.** einzureichen.

Köln, den 20. Mai 1868.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Submission von Erd-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Eisenbahnlinie von Call nach Trier in der X. Meile auf ppr. 610 Ruthen Länge erforderlichen Erd-, Fels-, Maurer- und Tunnel-Arbeiten sollen, mit Ausschluss der Lieferung der Maurer-Materialien, der Transportschienen und Tunnelwagen, im Wege der Submission verdungen werden. Der Tunnel ist 335 Ruthen lang.

Die Bedingungen und Massen-Berechnungen, sowie die zugehörigen Zeichnungen liegen in unserm Central-Bau-Büreau — Trankgasse 23 — zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung von 5 Thlr. durch portofreie Gesuche dorther bezogen werden.

Unternehmer wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Bau-Arbeiten in der X. Meile der Linie Call-Trier“

versehen, bis zum **15. Juni c.** ebendorthin einreichen.

Köln, den 23. Mai 1868.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Verding von Uniform-Materialien.

Im Wege der Submission soll die Lieferung der **Bekleidungs-Materialien pro 1869** für unsere Betriebs-Beamten vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, welche eine nähere Angabe der Bedarfs-Quantitäten und Qualitäten enthalten, können sowohl in unserem Directions-Gebäude hier (Büreau No. 7) und bei unserer Uniform-Verwaltung auf dem Central-Personen-Bahnhof hierselbst eingesehen, wie auch auf frankirte Briefe mitgetheilt werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien für die Rheinische Eisenbahn“ **bis zum 1. Juli** bei der Direction einzureichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Cöln, den 19. Mai 1868. **Die Direction.**

Grossherzoglich Mecklenburgische Eisenbahn Lübeck - Kleinen.

Zum Bau der vorbezeichneten Eisenbahn soll die Lieferung von

6 730 Stück **Stossschwellen** $9^1/_2$ Fuss lang, 12 Zoll breit, $6^1/_2$ Zoll dick, und

40 400 Stück **Mittelschwellen** 8 Fuss lang, 10 Zoll breit, 6 Zoll dick

Rheinländischen Maasses im Wege der Submission vergeben werden. Davon sind zu liefern:

5 500 Stück Stossschwellen und
33 000 Stück Mittelschwellen

nach Lübeck, ferner

1 230 Stück Stossschwellen und
7 400 Stück Mittelschwellen

nach Malchin.

Die nach **Lübeck** zu liefernden Schwellen sind zur einen Hälfte jeder Sorte bis spätestens zum 15. September d. J., zur andern Hälfte jeder Sorte bis zum 1. November d. J., die nach **Malchin** zu liefernden Schwellen bis zum 15. August d. J. abzuliefern.

Die Lieferung nach den genannten Orten kann zusammen, oder auch für jeden Ort getrennt übernommen werden; Offerten sind für jede der beiden Lieferungen besonders zu machen.

Die Lieferungsbedingungen sind im Büreau der unterzeichneten Commission einzusehen, werden auch auf Verlangen in Abschrift mitgetheilt.

Submissions-Termin ist auf

Mittwoch, den 15. Juli d. J.

angesetzt, bis wohin Offerten versiegelt und mit der Aufschrift „Schwellen-Lieferung“ bei der unterzeichneten Commission einzureichen sind.

Schwerin, den 22. Mai 1868.

Grossherzogliche Eisenbahn-Bau-Commission.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien — B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. Mai 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	0	4	B.	38 1/8	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7		4	L.	154 1/2	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/8	10	9	5	4	B.	112	% à 100 Spec.=150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 19/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	4	B.	100 3/4	% à 250 fl. holl.=145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	10	ob.Z.	W.	310	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	7	4 1/2	F.	125 1/8	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	7 1/2	4	B.	130 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/8	13 7/12	4	B.	211	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—		4	B.	77 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5		5	B.	96 5/8	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	9 1/2	4	B.	165 1/2	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	192 7/8	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/8	7 5/6	8	8 7/12	8	4	B.	136 1/4	% à 200 „
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	146 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/6	8	4	B.	114 1/4	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/8	5 5/12	5 1/2	5 1/12	4	B.	94 1/2	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14		5	W.	700	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/8	11	8	6 1/2	4	L.	130	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	3 1/2	B.	132	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/3	4	4	B.	88 1/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	91 3/4	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	94 1/2	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5		3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb.* 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9 1/2	4	W.	193 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmsborn	0	0	0	0	0	4 1/2	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2		ob.Z.	W.	119	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/6	8 2/8	10 1/3	9 2/3	8 5/6	9 1/6	4	H.	—	% à 300 B. M.=150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	4	F.	130	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4		5	W.	179 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.* ca. 5	—	—	—	—	—		5	W.	159 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	146 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	3	5	W.	105 1/4	fl. ö. W. pr. 130 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	288 1/2	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	267 1/2	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	172 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0		4	L.	48 5/8	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0		4	L.	71	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 6/8	4 13/24		4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	4	F.	152 3/8	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	13	4	B.	162	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	B.	72 5/8	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	18	4	L.	220	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	207 1/2	% à 100 „
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	88 1/2	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	70 3/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	87	% à 200 „
Mecklenburgische	2 1/3	2 1/2	3 1/2	3	3	2 1/2	4	B.	72	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4		4	F.	85 1/2	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10		4 1/2	F.	106 5/8	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	89 1/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	5	B.	77	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	75 1/2	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	92 7/8	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	185 5/8	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/8	12	13 2/3	3 1/2	B.	165	% à 100 „
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8 1/2	5	W.	255	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	5	W.	173 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/8	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5		5	B.	76 1/2	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5		5	B.	77 3/4	% à 200 Thlr.
Parduh.-Reichenb. * (S.-Nordd. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10		4 1/2	W.	142 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordb. * m. 40% E.	—	—	—	—	4		4	F.	84 1/4	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	76 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	90 3/8	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	118	% à 250 „
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2		4	B.	—	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	29	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5		5	B.	—	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—		5	W.	145	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4 5/6	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	93 1/2	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	7	ob.Z.	F.	315	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/8	7 3/5	8	8 1/3	7 2/8	8 1/2	4	L.	134 1/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—		5	L.	120	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—		4	L.	84	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5		5	W.	147	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5		5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—		5	B.	75 1/4	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3		5	B.	60	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/8	2 6/10	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	ob.Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5		ob.Z.	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6 8/5	6 8/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83 1/2	%
do. II. Emiss.	4	B.	83	% à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	90 3/4	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	78 3/4	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	85	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/4	% à 100 Thlr.
do. III.	4 1/2	L.	98 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/8	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	101 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i.S.	L.	99 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	L.	99	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	97 1/2	%
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	94	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	77 1/2	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3 1/2	B.	77 3/4	%
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	93 1/2	%
do. V. Serie	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	88 1/2	%
do. Nordbahn	5	B.	97 7/8	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	92	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	83	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	91	%
Berlin-Anhalt	4	B.	90 1/4	%
do.	4 1/2	B.	97	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	4 1/2	B.	95 1/2	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	90 3/4	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	%
do. C.	4	B.	84 3/4	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 3/4	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	89 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	84 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i.S.	L.	77	% à 400 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97	%
do. II. Emiss.	5	B.	101 7/8	%
do. do.	4	B.	84 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B.	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	82 3/8	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	90	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	111 1/2	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	93 1/2	% fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	83	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	78	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	72	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	66 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	88 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö. W. 5	W.	87 3/4	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto	5 i. S.	W.	102	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	85 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	100 3/4	do. pr. 100 fl. C. M. } à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	84 3/4	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	83	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S.	W.	81 3/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	104 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 5/8	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	70 7/8	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	87 7/8	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 3/4	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	94 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68 3/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	94 1/4	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	89	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 7/8	%
do. II. Ser.	4	B.	—	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	88	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	84 1/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	94 1/4	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99 3/4	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	78 1/8	%
do. C.	4	B.	85 5/8	%
do. D.	4	B.	85 5/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	77 5/8	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	93 1/2	%
do. G.	4 1/2	B.	92 1/4	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	119 3/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	118 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	98	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	207 1/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93 1/4	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	77 1/2	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	85	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	83 1/2	%
do. *	3 1/2	B.	78 1/4	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	91 1/4	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	91 1/4	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	96	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92 3/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92 3/8	%
Riga-Dünaburg * 4 1/2	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86 5/8	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	80 1/2	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	78 3/4	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronosch)	5	B.	77	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	78	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	91 1/4	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i.S.	W.	81 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	92 1/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	92 1/4	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	41 1/2	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	87 7/8	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	96 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	87 3/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	96 1/2	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	85 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol	5	B.	75 3/4	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	94	% à 50, 200 u. 100 Thlr.

No. 24.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 12. Juni 1868. (Schluss der Nummer: 11. Juni Vormittags 11 Uhr.)

☞ **Wir ersuchen die geehrten Bahnverwaltungen, deren 1867er Geschäftsberichte bereits erschienen und uns noch nicht zugegangen sind, ergebenst um rechtbaldgefällige Zusendung derselben.** **Die Redaction.**

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction wird die 3,1 Meilen lange Bahnstrecke **Pforzheim-Wildbad**, die Enzthalbahn, mit den Stationen

Pforzheim, Brötzingen, Birkenfeld, Neuenbürg, Rothenbach, Höfen, Calmbach und Wildbad

am **11. Juni d. J.** dem Betriebe übergeben werden, zunächst jedoch nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntnis setzen. — Berlin, den 5. Juni 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Königlich Sächsisch Westliche Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

die Eröffnung des Güterverkehrs auf dem neuen Bahnhofe Döbeln betr.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird vom **15. dies. Ms.** ab der Güterverkehr der Stadt Döbeln, soweit er sich nach den unter der Verwaltung der unterzeichneten Staatseisenbahn-Direction stehenden Linien bewegt, nach dem neuen, an der Kreuzung der Borsdorf-Meissner und der Chemnitz-Riesaer Eisenbahnlinien gelegenen Bahnhofe verlegt.

Von demselben Zeitpuncte ab wird an der Stelle des bisherigen Bahnhofs Döbeln eine neue **Güterstation Grossbauchlitz** eröffnet.

Der für Grossbauchlitz giltige Tarif ist als Anhang zu den Frachttarifen der Königl. Sächs. westl. Staatseisenbahnen vom 1. d. M. bei der Wirthschaftsverwaltung und den Stationen der unterzeichneten Verwaltung unentgeltlich in Empfang zu nehmen.

Leipzig, den 8. Juni 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
von Craushaar.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Staatsverträge.

⊙ **Main-Weserbahn.** Zwischen der Hessischen und Preussischen Regierung ist in Berlin ein Vertrag abgeschlossen worden, wornach der Betrieb des Hessischen Theils der Main-Weserbahn Preussen überlassen wird. Der Hessischen Regierung ist eine Betheiligung an dem Reinertrage der Bahn nach dem Verhältnisse der Höhe des von ihr für den Bau dieser Eisenbahn verwendeten Capitals zu dem Betrage des gesammten Anlagecapitals gesichert. Hessischerseits bedarf der Vertrag noch der Genehmigung der Landesvertretung.

Parlamentarisches.

Sächsische Eisenbahn-Projecte. Nachdem die erste Kammer, abweichend von den in No. 18 S. 218 mitgetheilten Beschlüssen der zweiten Kammer den Bau von Staatseisenbahnen nur für Radeberg-Camenz, Grossschönau-Sohland, Warnsdorf-Löbau und

Plauen-Oelsnitz mit einem Gesammtkostenbetrag von 8 600 000 Thlrn. beschlossen, den Staatsbau für Chemnitz-Leipzig und die indirecte Linie über Borna dagegen verworfen und die directe Linie über Burgstädt-Lausigk mit den Zweigbahnen nach Limbach, Rochlitz und Penig, sowie für Chemnitz-Aue-Schöneck-Adorf mit Zweigbahnen die Concessionsertheilung an Privatgesellschaften empfohlen hatte, haben sich schliesslich die beiden Sächsischen Kammern in Betreff der Eisenbahnfrage bezüglich Leipzig-Chemnitz dahin geeinigt, vom Staatsbahnhof Chemnitz aus über Wittgensdorf, Burgstädt, Lunzenau zum Anschluss an die Sächsisch-Bayerische Bahn eine zweigleisige Eisenbahn und von dieser Hauptlinie ab eingleisige Zweigbahnen nach Limbach, Rochlitz und Penig auf Staatskosten zu bauen und für den Fall des Anschlusses in Kieritzsch die Regierung zum Ankauf der Strecke Kieritzsch-Borna zu ermächtigen. Hinsichtlich der Linie Chemnitz-Aue-Adorf soll, wenn eine Privatgesellschaft nicht bis 1. October d. J. die erforderlichen Mittel nachweist, zunächst Aue-Jägersgrün auf Staatskosten gebaut und wegen Aue-Chemnitz die Vorarbeiten begonnen werden.

Eisenbahn Laibach-Villach. Wie die „W. Pr." vernimmt, hat der volkswirthschaftliche Ausschuss des Abgeordnetenhauses sich für die Gewährung der Zinsengarantie für diese projectirte Eisenbahn, und zwar für ein Anlagecapital von 1 200 000 fl. pro Meile ausgesprochen. In der Regierungsvorlage (s. Nr. 23 S. 299) wurde das zu garantirende Anlagecapital analog mit den Baukosten für die Oesterreichische Nordwestbahn mit 985 000 fl. angenommen. Ein Ausschussmitglied, Abgeordneter Schlegel, hatte die Garantiebewilligung für ein Anlagecapital von 1 260 000 fl. bevorwortet.

Kronprinz-Rudolphsbahn. In der Sitzung des Herrenhauses am 3. Juni wurde der vom Abgeordnetenhause angenommene Entwurf über die Ergänzung der Kronprinz-Rudolphsbahn durch die Linie St Michael-Leoben und über die sofortige Herstellung der Flügelbahnen Launsdorf-Mösel und St. Veit-Klagenfurt (s. Nr. 21 S. 268) in zweiter und dritter Lesung genehmigt. Gleichzeitig wurde die Resolution gefasst: die Regierung sei im Interesse der Steiermärkischen Eisen-Industrie aufzufordern, dahin zu wirken, dass auch eine Flügelbahn von Leoben nach Vordernberg zu Stande komme.

Bau.

Pt. **Rheinische Eisenbahn.** — (Stand der Neubauten). — Aus der am 26. Mai bei Gelegenheit der diesjährigen ordentlichen General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn, von dem Präsidenten der Gesellschaft, Herrn Geheime Commerzienrath Mevissen gehaltenen Rede ist bezüglich des Standes der Neubauten der Rheinischen Bahn Folgendes auszugsweise hervorzuheben:

Das Doppelgeleise wurde gelegt auf den Strecken Brohl-Andernach-Neuwied, Boppard-Capellen und Osterath-Neuss.

Neue Strecken wurden im Vorjahre eröffnet:

1) am 1. Novbr. Mechernich-Call.

2) am 15. Decbr. von Essen bis Zeche Holland bei Wattenscheidt.

3) am 20. Decbr. 1867 resp. 1. Jan. 1868 von Kempen bis zur Holländischen Grenze bei Venlo.

„Mit der Betriebs-Eröffnung der vorbezeichneten Strecken sind sämmtliche, durch die Concessionsurkunde vom 5. Mai 1856 der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übertragenen Erweiterungen der Stammbahn zur Ausführung gelangt. — Im Bau begriffen sind zur Zeit

a) die unterm 30. Januar 1867 concessionirte Bahn von Neuss über Bedburg nach Düren. Die speciellen Baupläne dieser Strecke sind vom Königl. Ministerium genehmigt; die Expropriation ist auf dem ganzen Bahntractus eingeleitet; die nicht sehr belangreichen Erdarbeiten sind an Unternehmer vergeben und in Ausführung begriffen und wird die Eröffnung dieser Strecke gegen Mitte künftigen Jahres in Aussicht genommen;

b) die unterm 24. Decbr. 1866 concessionirte Bahn von Siegburg nach Ehrenbeitstein. Die speciellen Baupläne dieser Linie sind von Beuel bei Bonn bis Ehrenbeitstein festgestellt, die Expropriation von Ehrenbreitstein bis Königswinter ist eingeleitet und die Bauten sind sowohl in der Feste Ehrenbreitstein wie an anderen Stellen kräftig in Angriff genommen. Für die Strecke von Beuel bis Siegburg ist die Linie noch nicht definitiv festgestellt. Ein auf Anordnung seiner Excellenz des Herrn Ministers neu ausgearbeitetes Project wird ehestens eingereicht und hoffentlich in Bälde festgestellt werden. — Die Vollendung der ganzen Bahn wird im Laufe des Jahres 1870 in Aussicht genommen;

c) die kleine Zweigbahn von Hochfeld bei Duisburg bis zur Stadt Duisburg, concessionirt unterm 12. Novbr. 1866. Nachdem das erste Project für diese Zweigbahn die höhere Genehmigung nicht gefunden, ist vor Kurzem ein neues Project eingereicht worden, dessen Genehmigung in Bälde erwartet wird. Da technische Schwierigkeiten von Erheblichkeit auf der Strecke nicht vorhanden, so wird die Fertigstellung derselben durch die Einweisung in das Grundeigenthum und durch die Bahnhofsbauten bedingt werden.

d) die Eisenbahn von Call resp. Söteuich nach Trier, concessionirt unterm 12. Novbr. 1866.

Für diese sehr schwierige Gebirgsbahn sind die Specialprojecte festgestellt und höheren Orts genehmigt.

Nachdem durch das Gesetz vom 11. März c. und den Statut-Nachtrag vom 23. März c. die auf unentgeltliche Abtretung des Grundeigenthums und die auf Beschaffung des Baufonds bezüglichen Bestimmungen des Vertrages vom 10. April 1866 die erforderlichen Modificationen erfahren haben, ist durch das Engagement des Kgl. Bau-Inspectors Menue zur speciellen Leitung der Bauten und durch die bevorstehede Ernenuung eines Commissarius der Regierung für den Grunderwerb, die energische Inangriffnahme der Bauten ermöglicht, sobald die Einweisung in den Grudbesitz stattgefunden haben wird.

Von den in dem Bauplane liegenden 10 Tunnels wird der grösste 334,9 Ruthen lang, hoffentlich noch im Laufe dieses Sommers in Angriff genommen werden können;

e) die unterm 12. Novbr. 1866 concessionirte Bahn von Brühl oder Sechtem nach Euskirchen. Für diese, gleichzeitig mit der Eifelbahn fertig zu stellende Zweigbahn ist Seitens der Staatsregierung in neuerer Zeit eine directe Linie Cöln-Euskirchen in Anregung gebracht worden, für welche zur Zeit ein generelles Project bearbeitet wird. Erst nachdem die Kosten einer directen Linie im Vergleich mit der concessionirten ermittelt worden, kann der Frage näher getreten werden, inwiefern und unter welchen Bedingungen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Ausführung derselben zu empfehlen sein dürfte;

f) die Zweigbahn vom Bahnhofe Stolberg zu dem Etablissement der Spiegelmanufactur ist dem Betriebe übergeben und für die Weiterführung derselben bis Stolberg sind die Specialpläne eingereicht; gleicherweise für die in der Nähe des Bahnhofs Stolberg abzweigende Zechenbahn nach der Zeche Anna bei Alsdorf.

* **Nassauische Eisenbahn.** Die Erd-, Fels- und Planirarbeiten etc. auf der Zweigbahn Limburg-Hadamar werden im Submissionswege ausgeschrieben. S. off. Bekm. S. 327.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Am 2. Juni c. haben nach dem Pr. St.-Anz. die Arbeiten auf der Bahnstrecke Stolp-Danzig begonnen.

Oesterr. Südbahn. Die Bauleitung der Südbahn-Gesellschaft für die Linie St. Peter-Fiume hat bereits Mitte Mai den Auftrag erhalten, die Arbeiten an jenen Stellen der genannten Linie zu beginnen, welche am meisten Zeit beanspruchen. Es wurden in Folge dessen drei Tunnels, vier Einschnitte und die Wasserleitung bei Maloherze in Angriff genommen. Bei den Verhandlungen über die Grundeinlösung auf dieser Linie haben sich nicht unbedeutende Schwierigkeiten ergeben und hat die Gesellschaft diesfalls die Vermittlung des K. K. Handelsministeriums in Anspruch genommen.

Eisenbahn-Betrieb.

t. **Betriebs-Resultate der Altona-Kieler Bahn pro 1867.** Der Geschäftsbericht der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft pro 1867 weist gegen das Vorjahr abermals eine erhebliche Zunahme des Personen- und Güterverkehrs nach, während die Dividende bedeutend geringer als im Vorjahr ausfiel, weil in diesem Jahr zuerst die für den Bau der neuen Bahnstrecken ausgegebenen Stammactien am Reingewinn theilnahmen. Nachdem nämlich die sämmtlichen, in den Jahren 1864—1867 erbauten neuen Bahnstrecken vollendet und dem Betrieb übergeben worden sind, so stellt sich das Eisenbahnnetz der Altona-Kieler Gesellschaft folgendermaassen heraus:

Die Länge der Hauptbahn Altona-Kiel, welche am 18. Sept. 1844 dem Betriebe übergeben wurde, beträgt $14_{,08}$ Meilen (in den Tarifen angenommen zu 14 Meilen). In diese Bahn mündet bei Altona die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und die Blankeneser Zweigbahn, in Elmshorn die Elmshorn-Glückstadt-Itzehoer Bahn, welche einer besonderen Gesellschaft angehört, in Neumünster die Rendsburg-Neumünster'sche und die Ostholsteinische Bahn. Die Länge der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, welche am 16. Juli 1866 eröffnet wurde, beträgt $0_{,92}$ Meilen, wovon $0_{,32}$ M. von der Altona-Kieler Gesellschaft erbaut, $0_{,60}$ M. vom Hamburger Staat erbaut und an die Altona-Kieler Gesellschaft verpachtet sind. Die Länge der Blankeneser Zweigbahn beträgt $1_{,30}$ Meilen, der Betrieb wurde eröffnet am 19. Mai 1867; die Länge der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn, welche seit dem 19. Sept. 1845 im Betriebe ist, beträgt $4_{,60}$ Meilen. Die Ostholsteinische Bahn, welche von Neumünster über Ascheberg nach Neustadt führt, ist $8_{,3}$ Meilen lang; in diese Bahn mündet bei Ascheberg die Zweigbahn Ascheberg-Kiel von $3_{,6}$ Meilen Länge. Der Betrieb dieser beiden Bahnen wurde eröffnet am 31. Mai 1866. Demnach stehen unter der Altona-Kieler Verwaltung $32_{,80}$ Meilen oder $247_{,05}$ Kilom. Bahn, wovon $15_{,52}$ M. oder $116_{,90}$ Kilom. doppelgleisig sind.

Das Anlagecapital der Altona-Kieler Bahn, einschliesslich der Transportmittel für dieselbe und für die Rendsburg-Neumünster'sche Bahn, beträgt 4 960 988 Thlr., dazu kommen für Ankauf der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn, excl. Transportmittel, Inventar, Vorräthe etc. 933 521 Thlr., zusammen 5 894 509 Thlr. Ferner war bis ult. 1867 für die von der Altona-Kieler Gesellschaft erbaute Strecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn verausgabt 738 618 Thlr., desgl. für die Ostholsteinischen Bahnen 3 053 441 Thlr. und für die Blankeneser Bahn 380 606 Thlr., indessen sind die Bauconten dieser neuen Bahnen noch nicht vollständig abgeschlossen. Das gesammte An-

lagecapital bis ult. 1867 betrug also 10 067 174 Thlr., durchschnittlich pro Meile Bahn 306 926 Thlr., oder pro Kilometer 40 750 Thlr.

Von dem Anlagecapital für die älteren Bahnstrecken (Altona-Kiel und Rendsburg-Neumünster) kommen auf Vorarbeiten und allgemeine Unkosten 165 254 Thlr., auf Grunderwerb 445 395 Thlr., auf den Unterbau der Bahn 1 118 656 Thlr., auf den Oberbau 1 536 640 Thlr., auf electrische Signal-Vorrichtungen 5 364 Thlr., auf Bahnhöfe und Wärterhäuser 1 299 948 Thlr., auf Betriebsmittel 954 342 Thlr. Aus dem Reservefonds sind bis ult. 1867 zur weiteren und vollständigeren Ausrüstung des Eisenbahn-Unternehmens, namentlich zur Erweiterung der Bahnhöfe und Vermehrung der Betriebsmittel 801 005 Thlr. verwandt.

Die vorhandenen Transportmittel bestehen aus 40 Locomotiven (darunter 10 Tenderlocomotiven) nebst 24 Tendern, ferner 32 vierrädrigen und 45 sechsrädrigen Personenwagen, 11 vierrädrigen Gepäckwagen, 186 vierrädrigen offenen und 304 vierrädrigen bedeckten Güterwagen, 2 achträdrigen offenen und 4 achträdrigen bedeckten Güterwagen, 40 Kieswagen, 3 Schneepflügen, 8 Draisinen, 23 Drehwagen für Oberbahnwärter und 1 stehenden Dampfmaschine für die geneigte Ebene, welche vom Bahnhof Altona zum Elbquai abwärts führt. Von den Locomotiven sind 6 Stück bei Hawthorn in Newcastle, 3 Stück bei Cockerill in Seraing, 5 Stück bei Kitson in Leeds und 26 Stück bei Egestorff in Hannover gebaut. Die Personenwagen enthalten 178 Plätze I. Cl., 840 Plätze II. Cl. und 2 646 Plätze III. Classe, und zwar kommen auf jede Personenwagenachse durchschnittlich 18,41 Plätze. Die Gesammtladungsfähigkeit der Gepäckwagen beträgt 880 Ctr., der Güterwagen 70 460 Ctr., der Kieswagen 3 200 Ctr., zusammen 74 540 Ctr. Von den auf das Conto der älteren Bahnstrecken gebuchten Anschaffungskosten von Betriebsmitteln kommen 399 957 Thlr. auf Locomotiven und Tender, 145 984 Thlr. auf Personenwagen, 407 226 Thlr. auf Güter- und Gepäckwagen, 941 Thlr. auf Schneepflüge und Draisinen, 234 Thlr. auf die sonstigen Transportmittel. Ausserdem sind auf Conto der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn 63 314 Thlr. und auf Conto der Ostholsteinischen Bahn 192 619 Thlr. für Anschaffung von Transportmitteln gebucht.

Die Locomotiven legten im Jahr 1867 vor Personenzügen 91 726 Meilen, vor Güter- und gemischten Zügen 29 625 M., leer 1 833 M. zurück, zusammen 123 184 Locomotivmeilen, darunter 121 351 Nutzmeilen. Im Jahr 1867 wurden abgelassen 1 632 Schnellzüge, 2 307 Personenzüge, 21 712 gemischte Züge, 1 955 Güterzüge, 3 340 Material- und Arbeitszüge. Die durchschnittliche Zahl der Wagenachsen in den Schnellzügen betrug 13, in den Personenzügen 24, in deu gemischten Zügen 20, in den Güterzügen 70, in den Material- und Arbeitszügen 31.

Zur Feuerung der Locomotiven (einschliesslich der Reservemaschinen) sind an Brennmaterial verbraucht 161 Klafter Holz zum Anheizen (0,14 Cbfss. pro Nutzmeile), ferner 15 355 Ctr. Cokes bei 12 190 Nutzmeilen (oder 126 Pfd. pro Nutzmeile) und 115 565 Ctr. Steinkohlen bei 109 162 Nutzmeilen (oder 106 Pfd. pro Nutzmeile), im Ganzen also 130 920 Ctr. Kohlen und Cokes, oder durchschnittlich 3,94 Pfd. Brennmaterial pro Achsmeile. Der Durchschnittspreis des Brennmaterials belief sich pro Cbfss. Holz auf 1,52 Sgr., pro 100 Pfd. Cokes auf 15 Sgr. und pro 100 Pfd. Kohlen auf 10,32 Sgr., die Kosten des Brennmaterials betrugen im Ganzen 48 327 Thlr., oder durchschnittlich 11,95 Sgr. pro Nutzmeile, 5,24 Pfennige pro Achsmeile.

Die Personenwagen durchliefen im Jahr 1867 auf der eigenen Bahn 801 962, auf fremden Bahnen 85 718 Achsmeilen, die Gepäck- und Güterwagen auf der eigenen Bahn 1 691 064, auf fremden Bahnen 318 713 Achsmeilen, im Ganzen also die Personen- und Güterwagen 2 897 457 Achsmeilen, oder durchschnittlich pro Personenwagenachse 4461, pro Güterwagenachse 3601 Meilen. Fremde Güterwagen haben im Jahr 1867 auf der Altona-Kieler Bahn und ihren Zweigbahnen 640 470, fremde Personenwagen 185 838 Achsmeilen durchlaufen, so dass von eigenen und fremden Personenwagen im Ganzen 987 800 Achsmeilen, von eigenen und fremden Güterwagen 2 331 534 Achsmeilen auf der Bahn zurückgelegt wurden, oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge von Personenwagen 30 582 (pro Kilom. 4060), von Güterwagen etc. 72 184 (pro Kilom. 9584) Achsmeilen. An Miethe für die eigenen, auf fremden Bahnen benutzten Wagen wurden 12 701 Thlr. eingenommen, dagegen an Miethe für fremde Wagen 26 856 Thlr. gezahlt.

Im regelmässigen Personenverkehr wurden befördert 7160 Personen in I. Cl., 299 728 Personen in II. Cl. und 1 424 195 Personen in III. Cl., zusammen 1 731 083 Personen, davon im Localverkehr 1 636 456 Personen und im Verbandverkehr 94 627 Personen. Ausserdem wurden zu ermässigten Fahrpreisen (Militairtransporte etc.) 15 353 Personen befördert. Das transportirte Reisegepäck betrug 83 622 Ctr., darunter 16 899 Ctr. Gepäckübergewicht und 66 723 Ctr. Freigewicht. Im Güterverkehr wurden befördert 97 638 Ctr. Eilgut und sperriges Gut im Localverkehr, 29 224 Ctr. desgl. im Verbandverkehr, 1 148 503 Ctr. Normalgut im Localverkehr, 541 350 Ctr. desgl. im Verbandverkehr, 3 700 232 Ctr. Producte im Localverkehr, 433 398 Ctr. desgl. im Verbandverkehr, ferner 278 757 Ctr. Betriebsdienst- und Bau-Güter, 1328 Equipagen, 2070 Hunde, 6800 Pferde und 425 547 Stück Rindvieh, Schweine, Schafe etc. Das Gesammtgewicht des beförderten Viehes betrug 1 106 905 Ctr. Die Güter, welche den Hauptverkehr auf der Altona-Kieler Bahn und ihren Zweigbahnen bildeten, waren Bau- und Nutzholz, Brennmaterialien, Colonialwaaren, Dünger, Eisen- und Stahlwaaren, Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Kohlen und Cokes, Lumpen, Manufacturwaaren, Mühlenfabrikate, Rohzucker und Raffinade, Steine, Ziegelwaaren und Dachschiefer.

Im Ganzen fuhren sämmtliche Personen in I. Cl. 57 925, in II. Cl. 1 120 868, in III. Cl. 4 883 927 Meilen, also durchschnittlich jede Person in I. Cl. 8,09 M., in II. Cl. 3,74 M., in III. Cl. 3,49 M., oder in allen 3 Classen durchschnittlich 3,50 Meilen. Die Eilgüter und sperrigen Güter legten im Ganzen zurück 1 279 174 Centnermeilen, die Frachtgüter 17 074 421, die Producte 32 593 770, die Betriebsgüter 1 701 642, zusammen 52 649 007 Centnermeilen, so dass durchschnittlich auf jeden Ctr. Eilgut oder sperriges Gut 10,09 M., auf Normalgut 10,10 M., auf Producte 7,88 M., auf Betriebsgut 6,10 M., auf Gut überhaupt 8,45 M. kommen. Auf jede Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich 184 839 Personenmeilen und 1 605 153 Centnermeilen. Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile für jede Person (excl. Militairbeförderungen) 2,782 Sgr., für jeden Ctr. Eil- oder sperriges Gut 10,80 Pf., desgl. für Normalgut 4,98 Pf., für Producte 2,39 Pf., für jeden Centner Ctr. Gut überhaupt 3,46 Pfennige.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug für Personenbeförderung überhaupt 562 180 Thlr., davon im Localverkehr 442 517 Thlr., im Verbandverkehr 119 663 Thlr., ferner für Gepäck-Ueberfracht 14 887 Thlr., für Hunde der Reisenden 379 Thlr., für Militärbeförderungen, Extrazüge etc. 9 943 Thlr., zusammen 587 389 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 18 185 Thlr., pro Kilom. 2 414 Thlr.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug für Eil- und sperrige Güter im Localverkehr 26 517 Thlr., im Verbandverkehr 11 164 Thlr., ferner für Postgüter 14 330 Thlr., für Normalgut im Localverkehr 145 530 Thlr., im Verbandverkehr 90 599 Thlr., für Producte im Localverkehr 186 207 Thlr., im Verbandverkehr 30 137 Thlr., für Equipagen 7 014 Thlr., für Vieh 83 000 Thlr., für Militairbeförderungen 293 Thlr., für Nebenerträge 23 039 Thlr., zusammen im Güterverkehr 617 830 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 19 128 Thlr., pro Kilom. 2 540 Thlr. Die Einnahmen aus sonstigen Quellen (Pachterträge, Krahnmiethe, Transporte auf der geneigten Ebene bei Altona etc.) betrugen 20 390 Thlr., also die Gesammt-Einnahme 1 225 609 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahulänge 37 944 Thlr., pro Kilom. 5038 Thlr., pro Nutzmeile 10,10 Thlr. Von der Einnahme kommen 47,93 Procent auf den Personenverkehr, 50,41 Procent auf den Güterverkehr und 1,66 Procent auf sonstige Quellen.

Die Ausgaben vertheilten sich folgendermaasseu:

1) Für die Bahnverwaltung.

Besoldung der Bahnbeamten, incl. Dienstkleidung	117 871 Thlr.
Unterhaltung des Bahndammes, der Schienen und Schwellen	68181 „
„ der Brücken und Durchlässe	23311 „
„ „ Gebäude	28785 „
„ „ Telegraphen	6329 „
„ „ übrigen Anlagen	11778 „
„ des Inventars und der Geräthe	7593 „
Heizung der Wärterlocale	755 „
Grundsteuer, Feuerversicherung	5679 „
Reinigen der Bahn vom Schnee	1637 „
Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare	543 „
Sonstige Ausgaben	22849 „
Zusammen	295311 Thlr.

Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 9142 Thlr.
„ „ Kilometer..... 1214 Thlr.

2) Für die Transportverwaltung.

Besoldung der Betriebsbeamten, incl. Dienstkleidung	92846 Thlr.
Kosten der Transportkräfte:	
a) Feuerung der Locomotiven	48326 „
b) Schmieren der Maschinen und Tender	2915 „
c) Putzen derselben	935 „
d) Schmieren der Wagen	985 „
e) Reinigen derselben	2116 „
f) Beleuchtung der Züge	1931 „
g) Güterverladung	59954 „
h) Sonstigen Kosten	10894 „
Reparaturkosten:	
a) der Locomotiven und Tender	55433 „
b) „ Personenwageu	8475 „
c) „ Güterwagen	30483 „
d) „ sonstigen Transportmittel	664 „
Heizung und Reinigung der Betriebslocale	9825 „
Wagenmiethe	14155 „
Entschädigungen im Güterverkehr	248 „
Drucksachen und Bureaubedürfnisse	11596 „
Sonstige Ausgaben	11546 „
Zusammen	363327 Thlr.

Durchschnittlich pro Nutzmeile 2,99 Thlr.
„ „ Achsmeile 0,11 „

3) Für die allgemeine Verwaltung.

Besoldung der Verwaltungsvorstände	5409 Thlr.
„ „ Bureau- und Cassen-Beamten	16397 „
Gerichtskosten, Stempel, Porto und Inserate	1968 „
Transport .	23774 Thlr.

Transport 23774 Thlr.
Drucksachen, Schreibmaterialien und sonstige Bureau-bedürfnisse ... 5275 „
Heizung, Reiniguug und Beleuchtuug des Verwaltungs-gebäudes ... 494 „
Sonstige Ausgaben ... 3792 „
Zusammen 33335 Thlr.

Durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 1032 Thlr.
„ „ Kilometer ...... 137 „

Die Summe aller Ausgaben war also 691 973 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 21 423 Thlr., pro Kilometer 2 844 Thlr., pro Nutzmeile $5_{,70}$ Thlr. Von den Ausgaben kommen $42_{,68}$ Procent auf die Bahnverwaltung, $52_{,51}$ Procent auf die Trausportverwaltung und $4_{,81}$ Procent auf die allgemeine Verwaltung. Die Gesammt-Ausgabe machte $56_{,46}$ Procent der Brutto-Einnahme aus. Der Ueberschuss betrug 533 636 Thlr., also pro Meile Bahnlänge 16 521 Thlr., pro Kilom. 2 193 Thlr., derselbe entsprach $5_{,30}$ Procent des gesammten Anlagecapitals für die älteren und neuereu Bahnstrecken. Von dem Ueberschuss wurden verwendet 307 500 Thlr. zur Ertheilung von 5 Procent Dividende auf die Stammactien, 34 037 Thlr. zur Einlage in den Reservefonds, 2000 Thlr., zum Geschenk an die Unterstützungscasse, 116 568 Thlr. zur Verzinsung der vierprocentigen Prioritätsobligationen, 4 500 Thlr. zur Deckung des Zinsverlustes an der fünfprocentigen Anleihe gegen Schleswigsche Actien, 10 231 Thlr. zur Verzinsuug von temporären Anleihen, 28 800 Thlr. zur Zahlung der Pacht für den Hamburgischen Theil der Altona-Hamburger Verbindungsbahn, 30 000 Thlr. für 1% Amortisation der vierprocentigen Anleihe von 3 000 000 Thlr.

Aus dem Reservefonds, der am Schluss des Jahres 1866 einen Bestand von 494 217 Thlr. und im Jahr 1867 eine Einnahme von 72 480 Thlr. hatte, wurden in demselben Jahre für Bahnanlagen (namentlich Erweiterungen der Bahnhöfe und Ergänzungsbauten auf denselben) 106 297 Thlr., und für Anschaffung neuer Betriebsmittel 84 626 Thlr. ausgegeben, so dass sich am Schluss des Jahres 1867 ein Bestand von 375 774 Thlr. ergab.

Eine Vergleichung des Verkehrs pro 1867 mit demjenigen des Vorjahrs ergiebt Folgendes:

Die Betriebs-Bahnläuge betrug im Jahr 1867 im mittleren Jahresdurchschnitt $32_{,30}$ M., im Jahr 1866 nur $26_{,04}$ Meilen. Gegen das Vorjahr wurden mehr befördert im Personenverkehr 548 481 Persouen ($45_{,79}$ Procent), im Güterverkehr 956 741 Ctr. ($19_{,16}$ Proceut). Die bedeutende Zunahme im Personenverkehr erklärt sich hauptsächlich aus der grossen Zahl von Passagieren, welche auf der neu eröffneten Blankeneser Zweigbahn und auf der Altona-Hamburger Verbindungsbahn fuhren. Die Einnahmen betrugen mehr 197 164 Thlr. ($19_{,17}$ Procent), oder pro Meile Bahulänge durchschnittlich weniger 1551 Thlr. Die Ausgaben betrugen mehr 154 234 Thlr. ($28_{,88}$ Procent), oder pro Meile Bahnlänge mehr 773 Thlr., der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben betrug mehr 42 930 Thlr. ($8_{,75}$ Procent) oder pro Meile Bahnlänge weniger 2 323 Thlr.

Der Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs Casse, welcher am Schluss des Jahres 1866 88 384 Thlr. betrug, hob sich im Jahr 1867 bei einer Einuahme von 14 090 Thlr. und einer Ausgabe von 6 480 Tahlern auf 95 994 Thlr. Die Zahl der betheiligten Angestellten betrug 817, der Pensionirten, Invaliden, Wittwen und Waisen 187.

tz. — **Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Seit dem Jahre 1846 hat das Unternehmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft eine Veränderung nicht erlitten. — Auf der $19_{,54}$ Meilen langen Linie, fast ganz doppelgeleisig und mit einem Kostenaufwande von 790 000 Thlr. pro Meile (einschliesslich der Verwendungen aus den laufenden Betriebs-Einnahmen) erbaut, ist ein sehr reger localer und directer Personen- und Güterverkehr. Sie gehört zu den rentabelsten Bahneu Deutschlands, denn ihre Einnahmen übersteigen seit mehreren Jahren 120 000 Thlr. pro Meile.

Wenn nun auch dem Unternehmen durch den Bau der Berlin-Lehrter Eisenbahn in kurzer Zeit eine Concurrenz droht, so wird dasselbe, wie die Erfahrungen bei der Köln-Mindeuer, Taunusbahn und mehreren anderen lehren, dennoch ein recht rentables bleiben, weil die Erfordernisse eines grossen Verkehrs — eine volks- und industriereiche Provinz — der Berlin-Potsdam-Magdeburger Linie nie verloren gehen, resp. der Verkehr nicht ganz entzogen werden kann, die älteren Linien den neueren gegenüber aber immer im Vortheile sind.

Das Anlagecapital besteht aus 5 000 000 Thlr. Stammactien und (nach der Preuss. Statistik) in 9 367200 Thlr. Prioritäts-Obligationen, von welcher bis ult. 1866 1 083 300 Thlr. und im Jahre 1867 78 700 Thlr. amortisirt siud.

Ein Reservefonds von 500 000 Thlr. und eine Extra-Reserve von 305 324 Thlrn. stehen für aussergewöhnliche Fälle zur Disposition.

Die Betriebsmittel bestanden ult. 1867 aus 58 Locomotiven mit Tendern, 147 Personen- und 891 Güterwagen, eine Anzahl, welche den Erfordernissen eines grossen Verkehrs entspricht. Die Locomotiven legten im Jahre 1867 172 750 Nutzmeilen zurück.

Frequenz. Noch in keinem Jahre erreichte die Frequenz eine solche Höhe wie im Jahre 1867. Es wurden 1 572 015 Personen (36810 in der I., 268 839 in der II., 692 895 in der III. und (einschliesslich der Militärs) 573 471 in der IV. Classe) befördert. Gegen das Jahr 1866 ergiebt sich eine Mehrbeförderung von 71 374 Personen = $4_{,756}$ Proc. Jede Person legte $6_{,505}$ Meilen zurück und brachte ein pro Person und Meile $3_{,077}$ Sgr.

An Gepäck wurden 100466 Ctr., an Eilgütern 258597 Ctr. befördert.

Im Güterverkehr (excl. Eilgüter) betrug die beförderte Centnerzahl 9 510 767 Ctr., wovon nur 2 634 979 Ctr. = $27_{,71}$ Proc. auf den Binnenverkehr kamen. Die Güter haben im Jahre 1867 145 694 916 Centnermeilen, ein Centner also $15_{,319}$ Meilen zurückgelegt, wobei pro Meile und Centner $0_{,293}$ Sgr. eingenommen sind. Gegen das Vorjahr wurden 1 529 257 Ctr. = $19_{,16}$ Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen betrugen: für Personen 1 019 954 Thlr., für Gepäck 28 962 Thlr., für Eil- und Postgüter 97 256 Thlr., für Frachtgüter 1 273 951 Thlr., für Equipagen- und Viehtransprrte 50 474 Thlr. und an Nebenerträgen 111 058 Thlr., zusammen 2 581 655 Thlr., pro Meile 132 122 Thlr., pro Nutzmeile $14_{,94}$ Thlr. uud gegen das verwendete Anlagecapital verglichen = $17_{,33}$ Proc. Die Einnahmen des Vorjahres wurden um 172 934 Thlr. = $7_{,18}$ Proc. resp. um 8851 Thlr. pro Meile überstiegen.

Aber auch die Ausgaben sind im Jahre 1867 durch dio grösseren Transportkosten und durch die den Beamten gewährte Theuerungszulage erheblich höher als im Jahre 1866. Sie betrugen für die Bahnverwaltung (einschliesslich der Magdeburger Bahnhofsrente) 392 131 Thlr. (= 19 606 Thlr. pro Meile resp. $37_{,86}$ Procent der ganzen Ausgabe), für die Transportverwaltung 583 800 Thlr. (3 Thlr. 11 Sgr. 5 Pf. pro Nutzmeile resp. $56_{,36}$ Proc.) und für die allgemeine Verwaltung 59 840 Thlr. (2992 Thlr. pro Meile resp. $5_{,78}$ Proc.), überhaupt 1 035 777 Thlr., pro Meile Bahnlänge 53 008 Thlr., pro Nutzmeile 5 Thlr. 29 Sgr. 11 Pf. und gegen die Brutto-Einnahme verglichen $40_{,12}$ Proc. Sie wareu um 111 395 Thlr. = $12_{,05}$% resp. um 5701 Thlr. pro Meile höher als die vorjährigen.

Der Ueberschuss betrug 1 545 878 Thlr. überhaupt, 79 114 Thlr. pro Meile resp. $10_{,38}$ Proc. vom verweudeten Anlagecapital. Er war um 61 540 Thlr. = $4_{,148}$ Proc. bezw. um 3150 Thlr. pro Meile höher als derjenige des Jahres 1866.

Die Verzinsung und Amortisation der Anleihen erforderte 431 224 Thlr., die Eisenbahn-Steuer betrug 140 625 Thlr. und nachdem 16 Proc. Dividende à 800 000 Thlr. bezahlt, wurde der Rest des Ueberschusses von 174 028 Thlr. als Extra-Reserve zurückgelegt.

Die Pensionscasse hatte ult. 1867 einen Bestand von 64 968 Thlrn.

Wie gewinnbringend das Unternehmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn gewesen ist, geht aus nachstehenden Angaben hervor:

Die Einnahmen sind von 1 070 697 Thaler im Jahre 1853 auf 2 581 655 Thlr. im Jahre 1867, in 15 Jahren also um 141 Proc. gestiegen und es wurden an Dividende vertheilt:

im Jahre	1853	4 %	im Jahre	1858	7%	im Jahre	1863	14%
„ „	1854	4 %	„ „	1859	7%	„ „	1864	16%
„ „	1855	5½%	„ „	1860	9%	„ „	1865	16%
„ „	1856	7 %	„ „	1861	11%	„ „	1866	16%
„ „	1857	9 %	„ „	1862	14%	„ „	1867	16%

+ **Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Betriebsresultate haben die aller Vorjahre übertroffen. Befördert wurden 6 814 190 Centner mit 100 269 Thaler Frachtbetrag, mithin gegen das Vorjahr 1 798 985 Ctr. oder $35_{,87}$% und 26 $346_{,25}$ Thlr. Fracht oder $35_{,64}$% mehr. Der Betriebsaufwand betrug 40 $324_{,9}$ Thlr. oder 40% der Einnahme, mithin der Ueberschuss 59 944 Thlr. oder $22_{,2}$% des Anlagecapitals von 270 000 Thlr. Mit Hinzurechnung der unvertheilten Dividende pro 1866 ($1328_{,3}$ Thlr.) u. s. w. berechnet sich die Einnahme zu 102 112 Thlr., ferner die Ausgabe mit $2737_{,7}$ Thlr. Zinsen und 2886 Thlr. Ueberschreibung auf den Reservefonds zu 45 $948_{,6}$ Thlr., mithin der Reinertrag zu 56 $163_{,4}$ Thlr. (oder $31_{,517}$% des Actieucapitals von 178 200 Thlr.), welcher in nachstehender Weise verwendet wurde: 42 768 Thlr. zur Vertheilung einer Dividende von 24%, $2406_{,5}$ Thlr. zur Abschreibung des Restes der aus den Betriebsergebnissen zu decken gewesenen Baukosten aus den Jahren 1864—1866, 1800 Thlr. zur Amortisation der Anleihe, 9000 Thlr. zur Bildung eines Fonds für Bauzwecke und Bahnerweiterung, $188_{,8}$ Thlr. zum Vortrag auf neue Rechnung. An Dividenden sind bisher in den verflossenen 7 Betriebsjahren 109% oder im Durchschnitt jährlich 15⁴/₇% bezahlt worden. Der Erneuerungsfonds zeigte Ende 1867 einen Bestand von 34 689 Thlr., der Reservefonds einen solchen von $14984_{,9}$ Thlr.

* **Sächs. westl. Staatsbahnen.** Die Tagesbillets behalten vom 15. d. M. ab Geltung zur Rückreise bis zu dem am zweiten Tage nach der Lösung der Billets in der betreffenden Richtung abgehenden ersten Personenzuge. Siehe off. Bekm. S. 324.

* **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Von Berlin nach der Station Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn werden Billete für die Hin- und Rückfahrt mit 6wöchentlicher Gültigkeit vom 15. Juni bis 15. October d. J. ausgegeben. Siehe off. Bekm. S. 325.

⊙ **Pfälzische Bahnen.** Vom 1. Juni an beginnt wieder die Ausgabe der Pfälzisch-Badischen Rundreise-Billets zu den früheren Preisen von 3 fl. 30 kr. für II. Cl. und 2 fl. für III. Classe. — Auf Grund dieser Rundreisebillets ist nunmehr bis auf Weiteres auch die Ueberfahrt über die Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim gestattet.

Wiener Tramway-Gesellschaft. Am 10. Mai c. fand die constituirende Generalversammlung der Actionäre dieser Gesellschaft statt, in welcher die sämmtlichen 22 500 Actien vertreten waren. Der vorgelesene Bericht des Gründercomités, welcher eine vollständige Aufzählung der von demselben zur Realisirung des Unternehmens getroffenen Verfügungen, sowie die Motive, von denen das Comité hierbei geleitet wurde, enthält, wurde genehmigt. Die Dornbacher Linie sammt beweglichem und unbeweglichem Zubehör wurde am 8. Mai d. J. in Besitz und Betrieb der neu constituirten Gesellschaft genommen. Die Strecke vom Praterstern bis zu den Bädern wird sofort in Angriff genommen werden; für die Mariahilfer Linie mit der Verlängerung bis nach Hietzing liegen die Pläne dem Gemeinderathe zur Genehmigung vor, während solche für die Linie zum Südbahnhof vollkommen fertig sind und demnächst eingereicht werden sollen.

***Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat April 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	f. Güter Thaler	in Summa Thaler
westl. Staatsb.	$70,_5$	240878	4198922	96822	328161	424983
östl. Staatsb.	$28,_3$	141440	3373832	46077	201339	247416
Privatbahnen	$13,_7$	54107	849761	11216	28318	39534
Summa	$112,_5$	436425	8422515	154115	557818	711933
im April 1867	$110,_7$	414481	6920912	144058	463980	608038
daher 1868	$+1,_8$	+21944	+1501603	+10057	+93838	+103895

Tarifwesen. Mit dem 15. Juni tritt im Bergisch-Hannoverschen Verkehr via Minden ein neues Reglement und Tarif für die directe Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der unter Verwaltung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und der Kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld stehenden Eisenbahnen einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatseisenbahn, der Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie (via Hohnstorf-Lauenburg) der Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits in Kraft. — Mit demselben Tage werden der für den directen Güterverkehr zwischen Köln-Mindener und Hannoverschen Stationen jenseits Minden seither noch giltig gewesene Norddeutscher Verbandstarif vom 1. April 1866, sowie die unterm 1. April a. c. eingeführten Tarifsätze für den directen Güterverkehr zwischen Köln-Mindener Stationen und den Stationen Lübeck, Büchen und Hamburg aufgehoben. Für Getreide und Hülsenfrüchte in Qualitäten von 100 Ctrn. und mehr kommen bis ult. September c. die Sätze der Wagenladungsclasse D des erwähnten Tarifes in Anwendung. —

Mit dem 1. Juni sind neue Vorschriften und Tarife für die Beförderung von Personen und deren Reisegepäck im Norddeutschen Eisenbahnverband ins Leben getreten. —

Für den Verkehr zwischen den Württembergischen Stationen Bruchsal, Cannstatt, Heilbronn, Stuttgart und Ulm einer- und Stationen der Oesterr. Staatsbahngesellschaft, der Kaiserin-Elisabeth- und der Böhmischen Westbahn andererseits sind mit dem 1. Juni d. J. als 1. Nachtrag zum Süddeutschen Verbandsgütertarif vom 1. August 1867 neu berechnete Specialtarife für rohes Holzmaterial in Kraft getreten. —

Mit dem 1. Juli c. wird das Tarifheft für den directen Internationalen Deutsch-Französischen Güterverkehr via Forbach zwischen den diesseitigen Bahnen einer- und der Französischen Ostbahn mit deren jenseitigen Anschlussbahn andererseits vom 1. August 1864 nebst allen Anhängen ausser Kraft gesetzt werden, und mit jenem Tage ein neuer Tarif für diesen Verkehr erscheinen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Director der Eisenbahn-Abtheilung im Handelsministerium Frhr. v. d. Reck hat seine amtliche Thätigkeit eingestellt. Die durch sein Ausscheiden erledigte Stelle wird fürs erste, bis über die definitive Besetzung derselben Bestimmung getroffen sein wird, durch den ältesten Rath der Eisenbahn-Abtheilung, Geheimen Ober-Regierungs-Rath Wolff, interimistisch versehen. — Zum Mitdirector der Altona-Kieler Bahn wurde an Stelle des verstorbenen Bürgermeisters Warnholz der Kaufmann Geske gewählt.

Ausland.

Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft hat die Hälfte ihres 10 Millionen Francs betragenden 5% Anlehens vom 30. September 1857 zur Rückzahlung am 31. December 1868 gekündigt und sind die Nummern der zur Rückzahlung gelangenden Obligationen im Betrage von 5 Millionen Francs vorschriftsmässig durch das Loos bestimmt worden. Die Inhaber dieser Obligationen sollen jedoch das Recht haben, dieselben in Obligationen eines neuen $4\frac{1}{2}\%$ Anlehens der Nordostbahn-Gesellschaft umzuwandeln und werden die auf 1000 Francs lautenden neuen Obligationen zum Course von $98\frac{1}{2}\%$ berechnet. Die Anmeldung zur Convertirung der Obligationen hat vom 15.—20. Juni zu geschehen. — Der nicht durch Conversion in Anspruch genommene Betrag der neuen $4\frac{1}{2}\%$ Anleihe von 10 Millionen Francs wird während der Zeit vom 15.—20. Juni c. und zwar ebenfalls zum Course von $98\frac{1}{2}\%$ zur Subscription aufgelegt.

⊙ **Verbindungsbahn in Basel.** Auf den Wunsch der Regierung des Cantons Basel und gestützt auf den Artikel 37 des Staatsvertrags vom Jahre 1852, betr. Fortsetzung der Badischen Eisenbahn über Schweizerisches Gebiet, hat der Bundesrath bei der Grossh. Badischen Regierung die Eröffnung von Unterhandlungen über die Verbindung des Centralbahnhofes in Basel mit dem Badischen Bahnhofe dortselbst durch eine Zweigbahn in Anregung gebracht und die beiderseitige Betheiligung an den Erstellungskosten beantragt.

⊙ **Schweiz.** Für die Toggenburger Bahn, 25 Kilom. lang (Wyl-Ebnat), welche in 1870 vollendet werden soll, werden Erdarbeiten, Felssprengungen, Maurer- und Steinhauerarbeiten (incl. steinernem Unterbau der 3 grossen Brücken), Weg- und Betonirungsarbeiten der ersten 6 Loose (Wyl-Ditfurt) für den Unterbau in Unteraccord ausgeschrieben. Stationen sollen errichtet werden von Wyl ab (wo sich die im Bau begriffenen Bahnen an die Vereinigten Schweizerbahnen anschliessen werden: in Neuhaus, Gonzenbach, Bütschwyl, Lichtensteig, Wattwyl, Ebnat-Cappel.

D. — **Russland. Statut der Schuja-Iwanowo Eisenbahn-Gesellschaft.** Se. Maj. der Kaiser hat, auf Vortrag des Minister-Comités am 8. März 1868 das Statut der Schuja-Iwanowo Eisenbahn-Gesellschaft zu bestätigen geruht. Nach diesem Statut wird — zum Bau einer Eisenbahn von der Station Schuja-Iwanowo (Nowkino) der Moscau-Nischni Bahn, durch die Stadt Schuja bis zu dem Dorfe Iwanowo, — eine Actien-Gesellschaft unter dem Namen: „Schuja-Iwanowo-Eisenbahn-Gesellschaft" begründet. Die Begründer der Gesellschaft, der erbliche Ehrenbürger M. A. Gorbow und der zur 1. Gilde verzeichnete Kaufmann J. A Bussurin, deponirten, gemäss der ihnen ertheilten Concession, als Garantie für die gehörige Ausführung der von ihnen übernommenen Verpflichtungen einen Depot von 180 000 Rbl. in Kaiserlich Russischen zinsentragenden Papieren und von der Regierung garantirten Actien und Obligationen. Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf eigene Rechnung und Gefahr eine Eisenbahn vom Dorfe Iwanowo bis zur Station Schuja-Iwanowo (Nowkino) der Moscau Nischni Bahn zu bauen und versieht dieselbe mit dem rollirenden Material, so wie mit dem übrigen zu ihrem Betriebe erforderlichen Zubehör. Die ganze Linie wird nach 2 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an die Gesellschaft ab, vollendet und eröffnet sein: am 9. Mai 1869. Die Ausführungs-Projecte müssen dem Minister der Wegecommunication zur Bestätigung vorgelegt werden. Die Gesellschaft besitzt die Bahn auf eine Dauer von 83 Jahren, vom 1 Januar 1869 ab gerechnet. Die Bahn wird einspurig gebaut; das Capital der Gesellschaft wird auf 760 920 £ festgesetzt und durch Emission von 12 746 Actien, à 20 £, = 265 920 £ und Obligationen für 506 000 £ gebildet. Die Regierung garantirt der Gesellschaft für die ganze Zeit der Concession, 83 Jahre lang, 5% Reingewinn des nominellen, durch Ausgabe von Actien und Obligationen gebildeten Capitals von 760 920 £ Ausserdem garantirt die Regierung für die ganze Zeit der Wirksamkeit des Statuts jährlich $\frac{4}{45}\%$ vom ganzen oben benannten Capital, zur Tilgung desselben im Laufe von 83 Jahren.

D — **Russland.** (Aus der Concession der Eisenbahnlinie von der Station Grasy auf der Koslow-Woronesch Bahn nach der Station Orel der Moskau-Kursker Bahn.*) Se. Maj. der Kaiser hat auf Vortrag des Minister-Comité's Allerh. geruht, am 22. April d. J. die Concession für die Eisenbahn von der Station Grasy der Koslow-Woronesch Bahn zur Station Orel der Moskau-Kursker Bahn zu ertheilen. Die Landstände des Kreises Jeletz und die Gesellschaft der Jeletzer Eisenbahn, welche auf Grundlage der Allerh. am 1. März 1867 genehmigten Concession nach gegenseitiger Uebereinkunft unter einander einen Vertrag eingegangen, übernehmen die Verpflichtung, die schon im Bau begriffene Bahn von Grasy nach Jeletz zu beendigen und auf eigene Rechnung auch die Eisenbahn von Jeletz nach der Station Orel der Moskau-Kursker Bahn auszuführen. Den Endpuncten dieser Bahn entsprechend, nennt sich die Gesellschaft: „Gesellschaft der Orel-Grasy Eisenbahn der Jeletzker Landschaft (Adels)." Diese Bahn besteht demnach aus 2 Abtheilungen, 1) von Grasy nach Jeletz und 2) von Jeletz nach Orel. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn mit Erddämmen, mit Stein- und Ziegelbauten an Brücken und Tunnels für 2 Geleise und Schienenlegung und Metallträger für 1 Geleis auszuführen. Gleicherweise ist sie verpflichtet, die Bahn mit rollendem Inventar und allem sonstigen zu ihrem Betriebe erforderlichen Zubehör zu versehen. Die erste Abtheilung von Grasy nach Jeletz muss im Verlauf des Jahres 1868 — der zweite Theil hingegen von Jeletz nach Orel innerhalb $2\frac{1}{2}$ Jahren, vom Tage der Genehmigung zur Ausgabe von Papieren für das Capital, das zum Bau der 2. Abtheilung erforderlich, ab — beendigt und für den Verkehr eröffnet sein. Die Gesellschaft besitzt die Bahn für die Dauer von 81 Jahren, gerechnet von der Zeit der Eröffnung jeder Bahnabtheilung für den Verkehr. Das Capital der Ge-

* Einzelne Bestimmungen aus dieser Concession sind nach Inhalt des Prospects derselben bereits in No. 21 S. 272 mitgetheilt, — werden jedoch durch die vorliegende aus Russland uns zugehende Mittheilung wesentlich ergänzt. Die Redact.

sellschaft ist festgesetzt für die erste Abtheilung auf 3 021 500 Rubel oder 773 460 £ und für die 2. Abtheilung auf 12 036 000 Metallrubel oder 1 925 760 £. Das Capital wird gebildet: für die 1. Abtheilung vermittelst schon emittirter Actien in Papierrubeln und Obligationen in £; für die 2. Abtheilung aber vermittelst Emission von Actien und Obligationen in Metallrubeln oder £. Dabei werden für die 2. Abtheilung im Betrage eines Viertels der für diese Abtheilung festgesetzten Summe Actien und für die übrigen 3 Viertel Obligationen emittirt. Die Emission der Papiere der 2. Abtheilung erfolgt, sobald die Regierung es für möglich erachtet, die Emission der Papiere zu gestatten. Gleich nach Ertheilung der Concession schreitet die Gesellschaft an die Arbeiten dieser Abtheilung, ohne die Emission der Papiere abzuwarten. Die in £ dargestellten Obligationen können auch in Holländischen Gulden, Preussischen Thalern und Französischen Francs emittirt werden, und zwar im Betrag von nicht mehr als 11 Gulden 80 Cents, 6 Thlr. 24 Sgr. und 25 Francs à 1 £.

Die Regierung garantirt der Gesellschaft für die ganze Zeit der Concessionsdauer (81 Jahre) 5% Reinertrag jährlich des Nominal-Capitals, d. h. des Capitals der 1. Abtheilung von 3 021 500 Rubel oder 773 460 £ und des der 2. Abtheilung von 1 444 320 £, welche durch Obligationen gebildet werden. Die Dividende wird den Actionären halbjährlich ausgezahlt. Ausserdem garantirt die Regierung für die ganze Dauer der Concession jährlich $^1/_{10}$% des ganzen obenbenannten Capitals der Gesellschaft zur Amortisation desselben im Laufe von 81 Jahren. Die zu amortisirenden Actien und Obligationen werden durch eine Ziehung, welche von der Direction öffentlich und in Gegenwart des Regierungs-Inspectors der Bahn stattfinden muss, bestimmt. Dem Besitzer einer in der Ziehung ausgeloosten Actie oder Obligation wird die dem Nominalwerthe der Actie oder Obligation entsprechende Summe ausgezahlt. Die Garantie der Regierung beginnt bei der ersten Abtheilung der Bahn mit dem Tage des Betriebs auf derselben, bei der zweiten mit dem Tage der Obligationen-Emission; auch wird bei Beendigung der ganzen Linie von Orel bis Grasy Garantie für beide Abtheilungen vereint geleistet und die Revenüen dieser Abtheilungen werden zusammen in gemeinschaftliche Rechnung gebracht bis zum Ablauf der Concessionsdauer von 81 Jahren der ersten Bahnabtheilung. Nach Verlauf von 20 Jahren vom Tage der Concessionsertheilung ab hat die Regierung jederzeit das Recht, die Orel-Grasy Bahn anzukaufen. Wenn nach Ablauf der Concessionsfrist das Capital der Gesellschaft völlig getilgt sein wird, gelangt die Regierung unverzüglich ohne Bezahlung in den Besitz der Bahn mit allem ihr zugehörigen beweglichen und festen Besitzthum, indem sie der Gesellschaft nur den Werth des rollirenden Inventars, der Maschinen und Instrumente, Geräthe und Apparate, — welche von der Gesellschaft dem ursprünglichen Bestande hinzugethan war — bezahlt.

D. — **Zusammenstellung der Betriebs-Resultate der Staats- und Privat-Eisenbahnen Russlands für das Jahr 1865.**

Es waren im Betriebe:

die Nicolai-Bahn	604	Werst
„ Gruschewka-Don	66	„
„ Odessa-Balta*	$223^{95}/_{100}$	„
„ St. Petersburg-Warschau nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	„
„ Moskau-Nischni-Nowgorod	410	„
„ Riga-Dünaburg	204	„
„ Moskau-Rjasan	$196^4/_{10}$	„
„ Warschau-Bromberg	131	„
„ Wolga-Don	73	„
„ Warschau-Wien	325	„
„ Zarskoje-Selo	25	„
„ Peterhof	$50^9/_{10}$	„
„ Moskau-Jaroslaw	$66^1/_{10}$	„
„ Helsingfors-Tavastehus	100	„
im Ganzen	$3682^{35}/_{100}$	Werst.

Es besassen an rollendem Material:

	Locomotiven	Personenwagen	Güterwagen
die Nicolai-Bahn	181	222	2627
„ Gruschewka-Don	4	14	163
„ Odessa-Balta	28	85	782
„ St. Petersburg-Warschau nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	218	428	4403
„ Moskau-Nischni-Nowgorod	99	211	1451
„ Riga-Dünaburg	40	78	491
„ Moskau-Rjasan	31	73	778
„ Warschau-Bromberg	18	80	410
„ Wolga-Don	10	9	346
„ Warschau Wien	93	88	1470
„ Zarskoje-Selo	8	61	32
Transport	730	1349	12953

* Die Betriebs-Resultate der Odessa-Baltaer Bahn pro 1865 haben nicht aufgenommen werden können, weil der Rechenschafts-Bericht der Direction den Betrieb für die Zeit vom Eröffnungstage den 4. December 1865 bis zu der Uebergabe der Bahn an das Ministerium der Wege den 1. September 1866 enthält.

	Locomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Transport	730	1349	12953
die Peterhof	8	175	46
„ Moskau-Jaroslaw	10	134	138
„ Helsingfors-Tavastehus	—	—	—
im Ganzen	748	1658	13137

Es sind befördert worden:

	Personen incl. Militär und Arrestanten	Pferde, Hunde und Vieh Stück	Equipagen, Militärfuhren u. s. w. Stück	Passagierbagage, Post- und Dienstgut und Güter Pud
auf der Nicolai-Bahn	1417418	55114	3693	41194690
„ „ Gruschewka-Don	99846	—	134	6493343
„ „ St. Petersburg-Warschau nebst Zweigb. zur Preuss. Grenze	959338	26719	1673	29538052
„ „ Moskau-Nischni-Nowgorod	694633	5886	1141	26587665
„ „ Riga-Dünaburg	243450	3499	445	8366469
„ „ Moskau-Rjasan	452432	30058	692	18035626
„ „ Warschau-Brombg.	218751	9484	271	9402975
„ „ Wolga-Don	12128	39	16	4688227
„ „ Warschau-Wien	650956	24122	918	30057349
„ „ Zarskoje-Selo	909909	1746	654	646765
„ „ Peterhof	883488	3746	607	3439163
„ „ Moskau-Jaroslaw	468817	1270	166	9511554
„ „ Helsingfors-Tavastehus	79476	841	735	3138206
	7090642	162524	11145	191100084

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr incl. Nebeneinnahmen haben betragen:

	Rubel	Durchschnittl. pro Werstbahnlänge Rubel
auf der Nicolai-Bahn	10931485	18098
„ „ Gruschewka-Don	106504	1613
„ „ Petersburg-Warschau nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	6251300	5162
„ „ Moskau-Nischni-Nowgorod	4001287	9759
„ „ Riga-Dünaburg	897133	4397
„ „ Moskau-Rjasan	1426366	7262
„ „ Warschau-Bromberg	497300	3796
„ „ Wolga-Don	146256	2003
„ „ Warschau-Wien	1980605	6094
„ „ Zarskoje-Selo	357592	14303
„ „ Peterhof	361657	7105
„ „ Moskau-Jaroslaw	494374	7479
Summa	27451859	—
„ „ Helsingfors-Tavastehus	Mark 520644	Mark 5206

Die Ausgaben haben betragen:

	Rubel	Durschnittl. pro Werst Bahnlänge Rubel	Nach Procenten der Einnahme
auf der Nicolai-Bahn	6808052	11271	62%
„ „ Gruschewka-Don	96078	1455	91%
„ „ St. Petersb.-Warschau nebst Zweigb. zur Preuss. Grenze	4693091	3875	76%
„ „ Moskau-Nischni-Nowgorod	1938301	4727	49%
„ „ Riga-Dünaburg	575505	2821	64%
„ „ Moskau-Rjasan	600200	3056	43%
„ „ Warschau-Bromberg	288448	2201	58%
„ „ Wolga-Don	196624	2693	134%
„ „ Warschau-Wien	1067179	3283	53%
„ „ Zarskoje-Selo	257195	10287	72%
„ „ Peterhof	270855	5321	75%
„ „ Moskau-Jaroslaw	167153	2528	34%
Summa	16958753	—	—
„ „ Helsingfors-Tavastehus	Mark 438753	Mark 4387	84%

D. — **Russland. Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. April 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. April 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
Rjäsan-Koslow	$197_{,5}$	325690	764636	+438946	$+134_{,7}$%
Dünaburg-Witebsk	243	138855	261499	+122644	$+88_{,3}$%
Moskau-Rjäsan	$196_{,4}$	537370	969279	+431919	$+80_{,3}$%
Riga-Dünaburg	204	220633	322978	+102345	$+46_{,8}$%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	796180	1032412	+236232	$+29_{,6}$%
Moskau-Jaroslaw	$66_{,1}$	133698	165993	+32295	$+24_{,1}$%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	1730907	2085184	+354277	$+20_{,4}$%

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. April 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
Lodz	26	14405	17079	+2674	+$15,_{8}$%
Zarskoje-Selo	25	34993	38753	+3760	+$10,_{7}$%
Warschau-Bromberg	131	109732	119587	+9855	+$8,_{9}$%
Warschau-Wien	325	551997	600090	+48093	+$8,_{7}$%
Peterhof	$50,_{9}$	52006	53996	+1990	+$3,_{8}$%
Warschau-Terespol	193	—	132753	—	—
Rjäschsk-Morschansk	$121,_{35}$	—	128721	—	—
Koslow-Woronesch	170	—	73526	—	—
Wolga-Don	73	—	4958	—	—

t. **Die Schwedischen Staats-Eisenbahnen in den Jahren 1862 bis 1866.** Der Geschäftsbericht der Schwedischen Staatsbahnen pro 1866 enthält einen detaillirten Vergleich mit den Betriebs-Resultaten der 4 vorhergehenden Jahre, woraus wir das Wichtigste im Folgenden zusammenstellen wollen. Dabei ist im Voraus zu bemerken, dass 1 Riksdaler (Rdr.) = 1 Franc $41,_{67}$ Centimes, 1 Mil (36000 Fuss) = $10,_{688}$ Kilometer, 1 Centner (100 Pfd.) Schwedisch = $42,_{5082}$ Kilogramm ist.

	1866	1865	1864	1863	1862
Länge und Anlagecapital.					
Gesammtlänge . . . . Mils	$96,_{9}$	$80,_{6}$	$80,_{6}$	$68,_{5}$	$62,_{5}$
Länge im Betrieb . . . „	$85,_{1}$	$80,_{6}$	$71,_{6}$	$63,_{8}$	$40,_{6}$
Anlagecapital pro Mil . . Rdr.	802126	772333	772333	772333	772333
Betriebsmaterial.					
Zahl der Locomotiven . . .	88[1]	73	63	53	34
„ „ Personenwagen . .	286[2]	227	192	170	141
„ „ Güter- und Viehwagen	1521[3]	1041	787	619	436
„ „ Kieswagen	64	64	64	92	64
„ „ Gepäckwagen . . .	83	42	35	32	28
„ „ Postwagen . . .	8	9	7	8	3
„ „ sämmtlichen Wagen	1962	1383	1085	921	672
Gesammte Tragfähigkeit der Güterwagen . . . Centner	270160	181420	137420	112600	71000
desgl. pro Mil Bahn im Betrieb	3175	2251	1919	1765	1748
Leistungen.					
Die Locomotiven durchliefen Mils	208117	179277	133808	113045	59481
Verbrauch an Brennmaterial pro Locomotiv-Mil	$187,_{6}$	$208,_{6}$	$225,_{0}$	$197,_{9}$	$212,_{6}$
Zahl der Passagiere	1283908	1090921	1024441	996868	763302
„ „ Centner Güter . .	7799668	6714048	5264312	3994217	3204323
Personen-Mils	6477271	5992933	4683868	4325713	2539401
Centner-Mils der Güter . .	86331825	68991400	45614547	31587642	20375441
Im Durchschnitt befuhren die ganze Bahn:					
Personen . . . . Zahl	76114	74354	65417	67801	62516
Güter . . . . . . Centner	1014475	855973	637075	495104	501602
Einnahmen.					
Einnahmen von Personenverkehr Rdr.	2260086	2104801	1641541	1538448	805658
„ vom Gepäck . „	49219	46916	39264	39392	24404
„ von der Post, Equipagen, Pferden, Hunden Rdr.	160028	193247	150558	98500	39123
Einnahmen vom Güter- und Viehverkehr . . . . . Rdr.	2489642	2064505	1577430	1169749	689007
Sonstige Einnahmen . . „	105396	70380	53225	43023	49262
Total-Einnahme . . . Rdr.	5064371	4479849	3462019	2889111	1607455

	1866	1865	1864	1863	1862
Ausgabe.					
Für die Bahnverwaltung . Rdr.	794123	813033	710972	675230	346957
Kosten der Zugkraft und der Züge . . . . . . Rdr.	1204942	1016546	870255	736435	437815
Sonstige Kosten der Transportverwaltung . . . . Rdr.	798799	606573	490380	428165	323367
Allgemeine Verwaltung . „	211795	241104	195562	141173	64534
Total-Ausgabe . . Rdr.	3009659	2677256	2267169	1981003	1172673
Netto-Einnahme . Rdr.	2054712	1802593	1194850	908108	434782
Durchschnitts-Resultate.					
Jede Locomotive legte zurück Mils	2824	2675	2398	2741	2236
Verhältniss der Locomotivmeilen zu den Bahnmeilen . .	2446	2224	1869	2097	1464
Jeder Passagier legte zurück Mils	$5,_{1}$	$5,_{5}$	$4,_{6}$	$4,_{3}$	$3,_{3}$
„ Centner Güter . . . „	$11,_{1}$	$10,_{3}$	$8,_{7}$	$7,_{8}$	$6,_{4}$
Einnahme pro Personen-Mil Rdr.	$0,_{35}$	$0,_{35}$	$0,_{35}$	$0,_{35}$	$0,_{32}$
„ „ Centner-Mil der Güter . . . . . . Rdr.	$0,_{027}$	$0,_{028}$	$0,_{033}$	$0,_{034}$	$0,_{030}$
Brutto-Einnahme pro Mil Bahn im Betrieb:					
Von Personen und Gepäck Rdr.	27136	26696	23475	24731	20435
„ Gütern, Vieh etc. . . „	31136	28012	24134	19879	17925
Sonstige Einnahmen . . . „	1239	873	743	674	1213
Total . . . . . . Rdr.	59511	55581	48352	45284	39573
Einnahme pro Locomotiv-Mil.					
Von Personen u. Gepäck . Rdr.	$11,_{10}$	$12,_{00}$	$12,_{56}$	$13,_{96}$	$13,_{75}$
„ Gütern, Vieh etc. . . „	$12,_{73}$	$12,_{59}$	$12,_{91}$	$11,_{22}$	$12,_{24}$
Sonstige Einnahmen . . . „	$0,_{50}$	$0,_{40}$	$0,_{40}$	$0,_{38}$	$0,_{83}$
Total . . . . . . Rdr.	$24,_{33}$	$24,_{99}$	$25,_{87}$	$25,_{56}$	$27,_{02}$
Ausgaben pro Mil Bahn.					
Für Bahn- und Allg. Verw. Rdr.	11820	13079	12661	12796	10130
„ Transport-Verw. . . „	23546	20138	19003	18254	18739
Total . . . . . . Rdr.	35366	33217	31664	31050	28869
Ausgaben pro Locomotiv-Mil.					
Für Bahn- u. Allg. Verw. . Rdr.	$4,_{83}$	$5,_{87}$	$6,_{77}$	$7,_{22}$	$6,_{91}$
„ Transport-Verw. . . „	$9,_{63}$	$9,_{06}$	$10,_{17}$	$10,_{30}$	$12,_{80}$
Total . . . . . . Rdr.	$14,_{46}$	$14,_{93}$	$16,_{94}$	$17,_{52}$	$19,_{71}$
Netto-Einnahme pro Mil Bahn im Betrieb . . . . . . Rdr.	24145	22365	16688	14234	10704
Desgl. pro Locomotiv-Mil . „	$9,_{87}$	$10,_{06}$	$8,_{93}$	$8,_{04}$	$7,_{32}$
Verzinsung des Anlagecapitals durch die Netto-Einnahme Proc.	$3,_{010}$	$2,_{896}$	$2,_{160}$	$1,_{843}$	$1,_{386}$
Verhältniss der Ausgaben zur Brutto-Einnahme . Procent	$59,_{428}$	$59,_{762}$	$65,_{487}$	$68,_{57}$	$72,_{90}$
Verhältniss der Ausgaben für Bahnverwaltung zur Total-Ausgabe . . . Procent	$26,_{4}$	$30,_{4}$	$31,_{3}$	$34,_{1}$	$29,_{6}$
Desgl. der Transport-Verw. „	$66,_{6}$	$60,_{6}$	$60,_{1}$	$58,_{8}$	$64,_{9}$
Desgl. der Allgem. Verw. „	$7,_{0}$	$9,_{0}$	$8,_{6}$	$7,_{1}$	$5,_{5}$
Verhältniss der Einnahmen für Personen, Gepäck, Equipagen etc. zur Total-Einnahme Procent	$48,_{8}$	$52,_{3}$	$52,_{9}$	$58,_{0}$	$54,_{1}$
Desgl. der Einnahmen für Güter und Vieh . . . . Procent	$49,_{1}$	$46,_{1}$	$45,_{6}$	$40,_{5}$	$42,_{8}$
Desgl. der sonstigen Einnahmen Procent	$2,_{1}$	$1,_{6}$	$1,_{5}$	$1,_{5}$	$3,_{1}$
Verhältniss der Ausgabe für Bahnverwaltung zur Total-Einnahme . . . Procent	$15,_{7}$	$18,_{2}$	$20,_{5}$	$23,_{4}$	$21,_{6}$
Desgl. der Ausgabe für Transport-Verwaltung . Procent	$39,_{5}$	$36,_{2}$	$39,_{3}$	$40,_{3}$	$47,_{3}$
Desgl. der Ausgabe für Allgem. Verwaltung . . . Procent	$4,_{2}$	$5,_{4}$	$5,_{7}$	$4,_{9}$	$4,_{0}$

[1] Von den im Jahr 1866 vorhandenen 88 Locomotiven waren 5 Stück in den Eisenbahn-Werkstätten zu Nyköping, 8 Stück desgl. zu Motala, also 13 Stück in Schweden gebaut, die übrigen 75 Stück aus England bezogen, und zwar 73 von Beyer, Peacock & Co., 1 von Fairbairn & Son und 1 von Ramsbottom geliefert. 37 Locomotiven sind Aussenseit-, 51 Inseit-Maschinen, und zwar sind die älteren, in den Jahren 1856—1863 bezogenen 53 Locomotiven grösstentseils Aussenseit-Maschinen, die neueren, in den Jahren 1864—1866 angeschafften 35 Locomotiven aber fast sämmtlich Inseit-Maschinen, sowohl für Personen- und Schnellzüge, wie für Güterzüge.

[2] Die am Schluss des Jahres 1866 vorhandenen 277 Personenwagen bestanden aus 3 bedeckten und 1 offenen Salonwagen I. Cl., 1 bedeckten und einem offenen Salonwagen III. Cl. (für Musik), 21 Personenwagen I. Cl., 26 combinirten Personenwagen II. Cl., 79 Personenwagen II. Cl., 4 combinirten Personenwagen II. und III. Cl. und 141 Personenwagen III. Cl., Die Personenwagen durchliefen im Jahr 1866 auf den Schwedischen Staatsbahnen 829 025, auf fremden Bahnen (Privatbahnen) 6908, zusammen also 835 933 Wagen-Mils, so dass durchschnittlich auf jeden Wagen 3018 Mils kommen. Die Beförderung der Personen (durchschnittlich pro Person $1^1/_2$ Ctr. gerechnet) entsprach einer Leistung von 9 715 907 Centner-Mils, die Beförderung des eigenen Gewichts der Personenwagen einer Leistung von 118 199 248 Centner-Mils, zusammen 127 915 554 Centner-Mils, so dass beim Personenverkehr die Nutzlast kaum den 13. Theil der Brutto-Last ausmachte. Für Reparatur der Personenwagen wurden 74 577 Rdr., für Schmieren 2651 Rdr., für Putzen 294 Rdr. verausgabt.

[3] 83 Gepäckwagen von 140 Ctr. Tragfähigkeit, 261 bedeckte Güterwagen und 6 Pferdewagen von 140 Ctr., 929 offene Güterwagen, grösstentheils mit niedrigen Borden, von 160 Ctr., 64 Kieswagen von 120 Ctr., 321 Holzwagen von 200 Ctr., und 4 Wagen für Kleinvieh von 160 Ctr., zusammen 1668 Güterwagen von durchschnittlich 162 Centner Tragfähigkeit. Die Gepäck- und Güterwagen durchliefen auf der eigenen Bahn 1 747 992, auf fremden Bahnen 48 988, zusammen 1 796 980 Wagen-Mils, so dass durchschnittlich auf jeden Wagen 1077 Mils kommen. Ihre Leistung betrug 3 238 636 Centner-Mils Gepäck, 97 563 062 Güter, 2 597 907 lebende Thiere, 222 452 Betriebsgüter, zusammen eine Netto-Leistung von 103 622 057 Centner-Mils, wozu für Beförderung des Eigengewichts der Wagen eine Leistung von 204 991 804 Centner-Mils hinzukommt, so dass im Gepäck- und Güterverkehr die Nutzlast fast genau den dritten Theil der Bruttolast ausmachte. Für Reparatur der Gepäck- und Güterwagen wurden 117 139 Rdr., für Schmiere 5602 Rdr., für Putzen 589 Rdr. verausgabt.

Moldau-Walachische Eisenbahnen. Laut telegraphischer Nachricht aus Bukarest vom 2. Juni hat die Rumänische Kammer die Eisenbahn-Concession für Ofenheim und Strousberg mit bedeutender Majorität angenommen.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. Versammlung am 12. Mai 1868. Vorsitzender: Herr Wiebe. Herr Dircksen machte Mittheilungen über die hiesige neue Verbindungsbahn, indem er zugleich mit Benutzung dreier Pläne von Berlin, Paris und London Vergleiche in Betreff der Verbindungs-Eisenbahnen um diese Städte, besonders zwischen den beiden ersteren, anstellte. Bei Berlin berührt ein Kreis von wenig mehr als einer Viertel-Meile Halbmesser, dessen Mittelpunct im Schlosse gelegen ist, noch sämmtliche Bahnhöfe, bei Paris keinen einzigen, mit Ausnahme des Bahnhofes der von Vincennes ausgehenden Bahn. Die Güterbahnhöfe schliessen sich bei Berlin noch ziemlich den Personen-Bahnhöfen an, und liegen alle innerhalb eines Kreises von einer halben Meile Radius, was bei den Pariser Güterbahnhöfen wiederum nicht mehr der Fall ist. Es ergeben sich schon hieraus wesentlich andere Verhältnisse für die hiesige neue Verbindungsbahn, welche im Uebrigen vorzugsweise mit Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr projectirt worden ist. Die Bahn wird von einem Bahnhofe an der Hamburger Bahn bei der Birkenstrasse, nördlich von Moabit ausgehend, diese Bahn und den Spandauer Schifffahrts-Canal nahe beim Nordhafen überschreiten, sodann beim Weddingplatz einen Bahnhof erhalten und die Hochstrasse sowie die Stettiner Bahn überschreiten. Auf dem nun folgenden Abschnitte der Bahn in den Höhenzügen beim Gesundbrunnen bieten die nicht geregelten Vorfluth-Verhältnisse mancherlei Schwierigkeiten, und kommt die Bahn von hier bis nach Lichtenberg fast immer im Einschnitt zu liegen. Bei diesem Orte wie auch an den vom Königs- und Landsberger Thore ausgehenden Chausseen sind Bahnhöfe projectirt und wird die Bahn sodann zwischen Boxhagen und Rummelsburg die Ostbahn und die Niederschlesisch-Märkische Bahn überschreiten. Nach dem Uebergange über die Spree und die Görlitzer Bahn wird die Verbindungsbahn unmittelbar südöstlich bei Rixdorf, wo ein Bahnhof angenommen ist, vorbeiführen, sodann nördlich von Tempelhof am südlichen Rande des grossen Exercierplatzes entlang gehen, wo wiederum ein Bahnhof vorgesehen ist, und endlich nach Ueberschreitung der Anhaltischen Bahn mit dem Anschlusse an die Potsdamer Bahn ihr vorläufiges Ende erreichen, da der Schluss des Ringes von hier bis zur Hamburger Bahn vor der Hand noch nicht bewirkt werden soll. Alle Bahnhofs-Einrichtungen werden zunächst und bis die Gestaltung des Betriebes auf der neuen Bahn sichere Anhaltepuncte hierfür gegeben haben wird, möglichst provisorisch ausgeführt, überall aber soll der Personenverkehr durchaus unabhängig vom Güterverkehr gehalten werden.

Der Vortragende ging sodann auf die besonderen Verhältnisse der vielfachen Verbindungsbahnen Londons, über und unter der Erde kurz ein, und theilte schliesslich aus seinen Studien zum Zwecke der Bauausführung der hiesigen neuen Verbindungsbahn eine Idee über die möglichst vortheilhafte Anlage solcher städischen Verbindungsbahnen für den durchgehenden Verkehr mit, wonach denselben nicht die Form eines Ringes, der die vom Orte radial ausgehenden Bahnen überschneidet und mit letzteren durch besondere Curven verbunden ist, sondern einer um den Ort führenden Schlangenlinie zu geben wäre, welche die einzelnen radialen Bahnen unmittelbar durch abwechselnd nach Innen und nach Aussen gekehrte Curven verbände. —

Es wurde nunmehr die in der vorigen Sitzung vertagte Angelegenheit wegen der vom Vereine im bevorstehenden Sommer zu unternehmenden Reise wieder aufgenommen. Durch Abstimmung wurde zu Gunsten der Reise nach Schlesien entschieden, und sodann noch beschlossen, den Beitrag zu den Kosten der Reise für die Theilnehmer auf 8 Thaler festzusetzen.

Nachdem der Oberingenieur der Ostpreussischen Südbahn, Herr Reiche zu Königsberg i/Pr. durch übliche Abstimmung als auswärtiges Mitglied in den Verein aufgenommen war, schloss der Vorsitzende die Versammlung, als die letzte vor der Sommerpause bis zum Wiederzusammentreten des Vereins im Monat September.

Ö. I. — **Zum Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Czernowitz.*** Der jüngst erfolgte Einsturz der Czernowitzer Eisenbahnbrücke, welcher in der Oeffentlichkeit die grösste Bestürzung und in allen Kreisen der Ingenieurwelt im In- und Auslande ein seltenes Aufsehen erregte, veranlasste den Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Verein als natürlichen Vertreter Oesterreichischen Ingenieurwesens sich mit der Frage der öffentlichen Sicherheit in Bezug auf Eisenbahnbrücken eingehend zu befassen.

Die allgemeine Aufregung und der gerechte Unwille, welche durch die erwähnte bedauerliche Catastrophe hervorgerufen wurden, finden in der Grösse des Unfalles und dessen traurigen Folgen nur theilweise ihre Erklärung. Denn, anders ist es, wenn es sich um einen Unglücksfall handelt, dessen Ursachen ausser dem Bereiche menschlicher Voraussicht liegen und anders ist es, wenn es sich um den Einsturz eines Objectes handelt, dessen Bestand von Bedingungen abhängig ist, welche nichts Hypothetisches enthalten und deren Erfüllung mit Bestimmtheit ermessen werden kann.

In der That ist gerade der Bau eiserner Brücken durch den Fortschritt der wissenschaftlichen Technik und durch die massenhaft angesammelten Erfahrungen auf diesem Gebiete in den letzten Decennien wie kaum ein anderer Zweig des Constructionsfaches auf eine Stufe der Vollkommenheit gebracht worden, welche zu den höchsten Anforderungen berechtigt und für solche beklagenswerthe und unerwartete Ereignisse wie der erwähnte Einsturz der Czernowitzer Brücke keine berechtigte Entschuldigung finden lässt.

Zur Erhärtung dieser Thatsache kann darauf hingewiesen werden, dass der Bau solcher Eisenbahnbrücken wie die der Czernowitzer Bahn schon lange und wiederholt im Schoosse des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereins zu lebhaften Erörterungen und scharfen Kritiken Veranlassung gegeben, lange bevor die warnenden Aussprüche gewiegter und gewissenhafter Fachmänner auf eine so beklagenswerthe Weise ihre Bestätigung finden mussten.

Namentlich im Jahre 1865, als es bekannt wurde, dass die Lemberg-Czernowitzer Bahn nach dem Vorbilde der Böhmischen Westbahn, der Carl-Ludwig-Bahn, der Pardubitzer und Turnau-Kraluper Bahn ihre Brücken nach dem System Schiffkorn erbauen wolle, wurde im Vereine, obwohl damals noch keine der ausgeführten Brücken gerade als unbrauchbar hätte cassirt werden müssen, auf die Nachtheile, welche jenem System anhaften, und auf die Gefahren gegen die Sicherheit des Bestandes mit solchem Nachdrucke hingewiesen, dass es nur der Macht der engagirten Sonderinteressen und dem Einflusse der allmälig durch die Gewohnheit in eine solche Sicherheit hineingewiegten Sorglosigkeit zuzuschreiben ist, wenn jene Bedenken keine Berücksichtigung gefunden haben.

Wenn es einerseits nicht geleugnet werden kann, dass es im Interesse des Fortschrittes und der freien ungehinderten Entwickelung der Technik gelegen wäre, den Bau der Eisenbahnbrücken in jeder Hinsicht dem Ermessen der Erbauer auf ihre eigene Gefahr und Verantwortlichkeit hin zu überlassen, so muss doch aus den angeführten Thatsachen der, wenn auch bedauerliche, Schluss gezogen werden, dass die Bestimmungen des Strafgesetzes und die moralische Macht anerkannter wissenschaftlicher Satzungen eine genügende Garantie für die öffentliche Sicherheit nicht bieten.

Es ist aber für den Oesterreichischen Ingenieur- und Architecten-Verein eine Ehrenpflicht, gegen die vaterländische Industrie, sich loszusagen von verfehlten Constructionen, welche von Einzelnen aus Unkenntniss oder sonstigen Ursachen vertreten werden und leider als specifisch Oesterreichische Systeme im Auslande bekannt, das Ansehen Oesterreichischer Ingenieure gefährden.

Aus diesen Beweggründen hat sich der gefertigte Verein veranlasst gefunden, auf Mittel zu denken, welche geeignet wären, ein Gebahren, das in seinen Consequenzen auf den Einsturz der Czernowitzer Brücke geführt hat, für die Zukunft hintanzuhalten.

Er hat vor allem über jenen Vorfall die eingehendsten Erhebungen und gründlichsten Untersuchungen vorgenommen und auf Grund dessen im Schoosse des Vereins Verhandlungen über diesen Gegenstand eingeleitet. Das Resultat derselben hat der Verein in nachstehender, in der Versammlung vom 12. Mai l. Js. einstimmig beschlossenen Resolution niedergelegt:

Resolution.

Nach Kenntnissnahme des Berichtes des von dem Verein zur Erforschung der Ursachen des Einsturzes der Eisenbahnbrücke bei Czernowitz eingesetzten Comités, bestehend aus den Herren Herrmann, Hornbostel, Pressel, Rebhann, Ruppert, Schulz und Schürz,

nach Erwägung der von den Ingenieuren Battig, Herrmann, Pressel und Schulz an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen,

nach Prüfung der von dem Comité vorgelegten Resultate der über die fragliche Brücke angestellten statischen und Festigkeitsberechnungen, wornach fast alle Hauptbestandtheile der Construction mit so unverhältnissmässig schwachen Querschnitten ausgeführt erscheinen, dass das Materiale derselben durch die zufällige Belastung weit über die Sicherheitsgrenze, mitunter sogar über das zweifache des Zulässigen in Anspruch genommen wird,

in Erwägung der Constructionsgebrechen, welche diesem Brückensysteme anhaften und unter welchen insbesondere die vorherrschende Anwendung des Gusseisens, die Stückelung der Stemmgurtungen, die Anordnung der gekreuzten gusseisernen Streben in gleicher Ebene und die fortwährend erforderliche Ueberwachung und Regulirung der Hängschrauben hervorzuheben sind, erkennt der Verein:

„dass der Einsturz eines Feldes der Czernowitzer Eisenbahnbrücke in erster Linie der unzureichenden Stärke der Constructionshauptbestandtheile, in zweiter Linie den Mängeln und Constructionsgebrechen des Systems überhaupt zuzuschreiben sei. Der Verein erkennt eine combinirte Anwendung von Gusseisen und Schmiedeeisen in ungeeigneter Weise, namentlich in der Art der Schiffkornschen Construction bei Eisenbahnbrücken, als unzulässig."

„Der Verein beschliesst, dass ein Comité zusammengesetzt werde,

* Der nachstehende Bericht über das erwähnte beklagenswerthe Ereigniss ist uns vom Vorstand des Oesterr. Ingenieur- und Architecten-Vereins mit dem Ersuchen um Aufnahme in unsere Zeitung zugegangen, welchem wir hierdurch entsprechen, nachdem die Ansicht, dass der fragliche Unfall der Schiffkornschen Construction nicht zur Last zu legen sei, in diesen Blättern ebenfalls (vgl. No. 13 S. 151) zur Geltung gekommen ist. Die Red.

welches den Entwurf eines Gesetzes für die Erprobung von Eisenbahnbrücken zu verfassen und dem Vereine zur Beschlussfassung und Vorlage an die Regierung vorzulegen hätte."

K. **Pernambuco-Eisenbahn in Brasilien** (s. No. 15 S. 178 d. Ztg.) ist von Englischen Ingenieuren gebaut und das Material derselben grösstentheils aus England bezogen. Da man den Einfluss der tropischen Klimata auf die Constructionsmaterialien kannte, hat man demselben thunlichst entgegen zu wirken versucht. Die Personenwagen dieser Bahn haben einen starken Unterrahmen von Schmiedeeisen; der Wagenboden ist von Teakholz, die innere Auskleidung von demselben Material; die Aussenseiten sind von Papier-mâché. Nachdem diese Wagen 6 Jahre lang stark benutzt, der Sonne und dem Regen ausgesetzt gewesen sind, zeigen sie sich vollkommen gut conservirt. Das Papier-mâché hat sich dabei als ein ausgezeichnetes Material erwiesen; doch ist es nothwendig dieses, wie jedes andere zur Bekleidung der Wagen verwandte Material, gut mit Farbe zu streichen und zu lackiren. Die genannten Wagen der Pernambuco-Bahn zeigen auch nicht einen Riss, während z. B. die ersten nach Bombay für die Great Indian Peninsula-Railway gesandten Wagen, mit Seitenwänden von gefirnisstem Teakholz, nach kurzer Zeit durch die Sonnenhitze rissig wurden. — Die Güterwagen der Pernambuco-Bahn sind in Brasilien gebaut; das Eisen-Material dazu ist aus England bezogen. Das Untergestell ist aus einheimischem Holze hergestellt, der Wagenkörper aus Americanischem While- oder Yellow-pine. Die Seiten und besonders das Verdeck dieser Wagen sind bald rissig geworden. Eine Bekleidung der Wagendecken mit Zink hat sich bewährt. Die besten Waggons für tropische Klimata sind diejenigen mit eisernem Untergestell und leicht galvanisirten eisernen Wagenkörper.

st. **Conservirung von Eisenbahn-Schwellen.** Die sogenannten weichen Hölzer haben nicht Festigkeit genug um zu verhindern, dass sich der Fuss der Schiene in kurzer Zeit sehr beträchtlich in den Schwellen einschneidet, was mancherlei Nachtheile mit sich bringt. Diesem Uebelstande könnte durch Verwendung von Buchenholz abgeholfen werden, wenn es gelänge, dieses Holz mit Erfolg zu imprägniren. Ein Herr Bühler hat im Jahre 1854 einen Versuch in dieser Richtung angestellt, der ganz befriedigende Resultate lieferte. Die Buchenstämme wurden zur Zeit, wo der Saft ins Holz geht und das vegetabilische Leben der Pflanzen wieder beginnt, und zwar mit Rücksicht auf die Oertlichkeit, Ende März geschlagen, hierauf der Aeste und Rinden entkleidet und so zugerichtet in fliessendes Wasser gelegt. Hier blieben sie durch $2^1/_2$ Monate liegen, um möglichst gut ausgesaugt zu werden. Aus dem Wasser genommen, wurden die Stämme, nachdem sie nur kurze Zeit der Trocknung an freier Luft ausgesetzt waren, zu Bahnschwellen verarbeitet und diese dann der vollen Austrocknung in freier Luft überlassen. Hierbei zeigte es sich schon, dass das so behandelte Holz weit weniger, ja beinahe gar nicht mehr so zum Reissen geneigt ist, als dies bei gewöhnlich behandeltem Holze und namentlich bei Buchenholz sonst vorkommt. Hiernach wurden diese Schwellen der Imprägnirung mittelst Zinkchlorid unterzogen und im Spätherbste desselben Jahres in die Bahn gelegt.

Von den so erzeugten 140 Stück Schwellen waren nach 10 Jahren 120 Stück noch ganz gesund und befinden sich dieselben auch bis heute, also nahe an 14 Jahren in der Bahn. Die Ursachen des guten Verhaltens der Buchenschwellen dürfte darauf zurückzuführen sein, dass das Holz in der richtigen Zeit gefällt und vor jedem weitern Process einer Aussaugung durch fliessendes Wasser ausgesetzt wurde; doch sollte die Aussaugungszeit mindestens sechs Monate dauern.
(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

st. **Brücke über den East river.** Der Erbauer der Brücken über den Niagara und den Ohio bei Cincinnati (cf. No. 9 Jahrg. 1867) J. A. Roebling, ein Deutscher von Geburt, ist gegenwärtig an den Plänen für eine Brücke über den East river bei New-York beschäftigt. Diese Brücke wird eine Spannung von 1 600 Fuss bekommen und 1 200 000 Pfund kosten.

st. **Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft in Wien.** Unter dieser Firma wird sich in Wien eine Gesellschaft gründen, welche es sich zur Aufgabe macht, die Explosionen der Dampfkessel nach Möglichkeit zu verhindern, den Gesellschaftsmitgliedern den durch Explosion entstandenen Schaden zu vergüten, denselben rathend zur Seite zu stehen u. s. w. Wir brauchen nicht erst auf den Nutzen und die Opportunität einer solchen Gesellschaft, wie sie in England schon längst bestehen, hinzuweisen, sondern behalten uns nur vor auf dieselbe nochmals eingehend zurückzukommen, für heute blos erwähnend, dass im Gründungscomité folgende Namen vertreten sind: Regierungsrath von Engerth, Ministerialrath von Rittinger, Maschinenfabrikant Sigl u. s. w.
(Zeitschr. des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

st. **Fünfzöllige Panzerplatte.** Die Anfertigung der grössten und dicksten Panzerplatte, welche bis jetzt existirt, geschah im September 1867 auf den Hüttenwerken Atlas Works zu Sheffield. Diese Platte hatte im Ofen 20 Fuss Länge und 4 Fuss Breite bei 21 Zoll Dicke und einem Gewichte von 21 Tonnen. Nach dem Fertigwalzen war sie noch 15 Zoll stark. Während des Auswalzens wurde die Platte mit Sand bestreut, so dass sich eine Decke von Kieselsäure oder Schlacke auf ihr bildete; ebenso wurde nach dem Sande Wasser aufgegossen, und ihre Oberfläche auf diese Weise von allen Oxydtheilchen befreit. Zur Erzeugung dieses gewaltigen Eisenstückes war die Arbeit von beinahe 200 Mann und ein Kohlenaufwand von ungefähr 250 Tonnen erforderlich. (Uhland's pract. Maschinen-Constructeur.)

Literatur.

* **Sammlung der Meilenzeiger der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Bahnen**, nachweisend die Entfernungen zwischen den Uebergangsstationen der einzelnen Bahnen und deren übrigen Stationen, mit Angabe der Bahn-Anschlüsse. Zum vorzugsweisen Gebrauche für die Wagenmiethe-Abrechnungen. 2. Aufl. Nach amtlichen Quellen zusammengestellt von König, Vorstand der Central-Wagen-Controle Deutscher Eisenbahnen. Erfurt, im Mai 1868.

Bei Berechnung der nach der durchlaufenen Strecke bemessenen Miethe für die Benutzung fremder Wagen kommen lediglich die Entfernungen von den betreffenden Uebergangsstationen ab in Betracht, während die Meilenzeiger der verschiedenen Bahnen die Entfernungen von und nach jeder einzelnen Station nachweisen und daher zum Zwecke der Wagenmiethe-Berechnung für einen grösseren Complex von Eisenbahnen nicht übersichtlich und bequem genug sind. Dies veranlasste den Herrn Verfasser zunächst zu einer Zusammenstellung derjenigen Entfernungen, welche bei der Central-Wagen-Controle theils zu den eigenen Miethberechnungen, theils auch zur Prüfung der von anderer Seite aufgestellten Vergütungsnachweisungen in Anwendung zu bringen waren und wurde diese Zusammenstellung der Meilenzeiger Deutscher Eisenbahnen, welche weit über die Zwecke des Büreaus hinaus Interesse bietet, auf Kosten sämmtlicher betheiligten Verwaltungen hergestellt und im October 1864 herausgegeben.

Bei der fortwährenden Erweiterung des Eisenbahnnetzes und bei den ausserdem nöthigen Veränderungen und Berichtigungen hat der Herr Verfasser zunächst sein Werk durch Nachträge vom October 1865 und October 1866 vervollständigt. Da jedoch bei Werken, welche zum Nachschlagen dienen, durch öftere Wiederholung von Nachträgen allmälig Verwirrung herbeigeführt wird, so ist nunmehr eine vollständige zweite Auflage der Meilenzeiger-Sammlung erfolgt, welcher (gegenüber der ersten Auflage derselben) sowohl die Meilenzeiger verschiedener Eisenbahnen neu hinzugefügt sind und welche auch die hinsichtlich der übrigen Meilenzeiger inzwischen eingetretenen Veränderungen bringt. Eine weitere wesentliche Vervollständigung hat insofern stattgefunden, als nicht nur — wie in der ersten Auflage — die Entfernungen von den hauptsächlichsten, sondern nunmehr von sämmtlichen Uebergangsstationen jeder Bahn ab nachgewiesen worden sind, wodurch der in unserer Besprechung der ersten Auflage ausgesprochene Wunsch erfüllt wird.

Ueber die während der Zeit des Druckes dieser zweiten Auflage der Meilenzeiger-Sammlung eingetretenen Veränderungen ist noch sofort ein Nachtrag beigefügt worden.

Auch ist der gegenwärtigen neuen Auflage der Meilenzeiger Sammlung zur Erleichterung beim Aufsuchen der einschlägigen Entfernungen ein alphabetisches Stations-Verzeichniss beigegeben worden, in welchem bei den einzelnen Stationen sowohl die Bahnbezeichnung als auch die Hinweisung auf die betreffende Seite der Sammlung erfolgt ist. Es ist hierdurch einem wesentlichen Mangel der 1. Auflage abgeholfen und entspricht in der so vervollständigten Weise diese zweite Auflage die Meilenzeiger-Sammlung dem Bedürfnisse vollständig.

Telegraphenwesen.

Frankreich. Das in der Sitzung des gesetzgebenden Körpers am 2. Juni angenommene Gesetz über die neuen Taxen für Beförderung von Privat-Telegrammen lautet:

Art. 1. Vom Tage der Promulgation des gegenwärtigen Gesetzes an wird die Taxe für telegraphische Correspondenzen zwischen zwei Büreaus eines und desselben Departements für die Depesche bis zu 20 Worten auf 50 Centimes festgesetzt.

Art. 2. Vom 1. November 1869 an wird die Taxe für telegraphische Correspondenzen zwischen zwei Büreaus überhaupt des Kaiserreiches, mit Ausnahme des im vorstehenden Artikel vorgesehenen Falles, für die Depesche bis zu 20 Worten auf einen Franken festgesetzt. Ein Kaiserliches Decret kann die Anwendung der Bestimmung dieses Artikels noch vor dem 1. November 1869 eintreten lassen.

Art. 3. Die in den beiden vorangehenden Artikeln festgestellten Taxen werden um die Hälfte für je eine weitere Folge von 10 Worten erhöht.

Art 4. Eine administrative Vorschrift wird die geeigneten Maassregeln festsetzen, um bei Geldsendungen durch die Post den Telegraphen mitwirken zu lassen.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 10. Juni 1868. Es hat sich in den letzten Tagen ein lebhafterer Verkehr eingestellt und ist Mehreres umgesetzt worden.

Kupfer etwas matter. Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton, dessen ungeachtet sind unsere hiesigen Preise noch immer unter dem Bezugspreise. Schwedisches, Americanisches und inländisches $26^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn fest. Banca-Zinn $33\frac{3}{4}$ Thlr., 55 fl. in Holland, loco Waare knapp. Lamm-Zinn 33—$33\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink matter. W. H. Marke $6\frac{7}{12}$ Thlr. ab Breslau, geringere Marken $6\frac{1}{2}$ Thlr., loco Waare $7\frac{1}{2}$—8 Thlr. im Detail.

Blei. Der Ausfall der jüngst stattgefundenen fiscalischen Submission ist noch nicht bekannt. Hiesige Notirungen: Sächsisches und Harzer $6\frac{2}{3}$ bis $6\frac{3}{4}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{5}{6}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen. Warrants 51 sh. 6 d., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. — Seit dem 1. d. Mts. ist eine Steuerermässigung eingetreten und ist solche daher auf hiesige Notirungen von Einfluss. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung $42\frac{1}{2}$—44 Sgr. Englisches $38\frac{1}{2}$—40, vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 41—$42\frac{1}{2}$ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen sehr begehrt. Gewalztes $2\frac{5}{6}$—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{1}{2}$ bis $3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Zum Verwalzen 49—50 Sgr. gefordert, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks.** Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—22 Thlr., Nusskohlen $17\frac{1}{2}$ bis 19 Thlr., ordinäre Sorten 16—$16\frac{1}{2}$ Thlr. Coaks. Vom Lager $18\frac{1}{2}$—19 Thlr., auf Lieferung 17—$17\frac{1}{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

16. Juni Ungarische Nordbahn-Gesellschaft zu Pest.

18. „ Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenb.-Ges. zu Magdeburg. Auf der Tagesordnung stehen u. a.: Anträge verschiedener Actionäre: a) auf Aufhebung der gegen sie wegen verspäteter Einzahlung oder Präsentation alter Stammactien ausgesprochenen Präclusion von der Empfangnahme der neu emittirten Actien, resp. b) auf Rückerstattung der für zu spät geleistete Theilzahlungen erhobenen Conventionalstrafen; sowie Mittheilungen über die veränderte Richtung der Halle-Casseler Bahn und Autorisation der Gesellschafts-Vorstände, die aus dieser Veranlassung sich ergebenden Veränderungen resp. Modificationen mit der Kgl. Staatsregierung zu vereinbaren.

25. Juni Altona-Kieler Eisenb.-Ges. zu Altona. (Siehe S. 324.)

15/27. „ Lodzer Fabrik-Eisenbahn zu Lodz.

Einzahlungen.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft. Die erste Einzahlung von 20% auf die Stammactien und 10% auf die Stamm-Prioritäts-Actien ist bei der Gesellschaftscasse zu Berlin bis zum 9. Juli zu leisten.

Auszahlungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn 21 fl. Zinsen und Dividende pro 1867, sowie ausgelooste Actien vom 1. Juli d. J. ab. Off. Bekm. S. 328.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die von der Wagenfabrik Joseph Rathgeber in München übernommenen und im Jahre 1868 zur Ablieferung kommenden Eisenbahnwagen sind:

Eisenbahn-Verwaltung.	Wagengattung und Zahl	Ablieferungszeit
K. Preuss. Eisenbahn-Direction in Saarbrücken	22 Holztransportwagen	15. April 1868
Direction der Bayer. Ostb. in München	6 Gepäckwagen 11 gedeckte Güterwagen	15. Juni 1868
Generaldirection der K. Bayer. Verkehrsanstalten in München	30 Bahnpostwagen	Ende Juni 1868
	50 Dienstwagen 25 gedeckte Güterwagen	Ende Septbr. 1868.
Direction der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich	70 gedeckte Güterwagen	1. Octbr. 1868

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
13. Juni	zu Weil der Stadt	Württemb. Stsb.	Rollwagen u. Rollbahnschienen	—
13. „	zu Weissenburg	Bayer. Stsb.	Hochbauten Station Ellingen	—
15. „	zu Tuttlingen	Württemb. Stsb.	Oberbauarbeiten im I. u. II. Loos	—
15. „	zu Münster	Westfälische Bahn	Verkauf alter Eisenbahnmaterialien	—
15. „	zu Neuwied	Rheinische E.	Maurerarbeiten Bahnhof Neuwied	—
17. „	zu Weikersheim	Württemb. Stsb.	Hochbauten Station Weikersheim und Laudenbach	—
19. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Hochbauten der Station bei Bergisch-Gladbach	—
20. „	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnschienen	327
22. „	zu Hannover	Hannov. Stsb.	20 000 Cubikfuss Brennholz	—
29. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Bauarbeiten	327

OFFICIELLER ANZEIGER.

König Christian VIII. Ostseebahn.

General-Versammlung der Actionaire am Donnerstag den 25. Juni 1868 Mittags 12 Uhr im Bahnhofs-Hôtel in Altona.

Gegenstände der Verhandlung:

1) Berichterstattung des Ausschusses und der Direction,

2) Wahl für die in Gemässheit des Statuts § 54 austretenden fünf Ausschussmitglieder.

Der Generalversammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sind zufolge § 41 des Statuts nur diejenigen Actionaire berechtigt, welche am **Mittwoch den 24. Juni** von 10 bis 1 Uhr Morgens und von 4 bis 7 Uhr Nachmittags oder am Tage der Generalversammlung von 9 bis $11\frac{1}{2}$ Uhr Morgens im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofsgebäude in Altona die vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen, wozu die gedruckten Schemata ebendaselbst abzufordern sind, unter Vorzeigung ihrer Actien eingereicht haben, die Actien werden sogleich zurückgegeben nebst Einlasskarten, die auch zur Legitimation beim Stimmen dienen.

Altona, den 3. Juni 1868.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Königlich Sächs. Westl. Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

die Geltungsdauer der Tagesbillets auf den Westlichen Staatseisenbahnen und den mit denselben verbundenen Privateisenbahnen betreffend.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums werden vom **15. dieses Monats** ab die auf den Stationen und Haltestellen der Königlich Sächs. Westl. Staatseisenbahnen und der mit denselben verbundenen Privateisenbahnen gelösten **Tagesbillets** Geltung zur Rückreise bis zu dem am zweiten Tage nach der Lösung der Billets in der betreffenden Richtung abgehenden ersten Personenzuge behalten.

Tagesbillets, welche an einem **Sonnabend**, oder **am Tage** vor einem **Feiertage** gelöst werden, gelten zur Rückreise bis zu dem am nächsten **Montage**, beziehentlich **am Tage nach dem Feiertage** in der betreffenden Richtung abgehenden letzten Personenzuge.

Fällt ein **Feiertag** auf einen **Sonnabend** oder auf einen **Montag**, so gelten die Tagesbillets im ersten Falle vom **Freitag** bis zum letzten Personenzuge am **Montage**, im zweiten Falle vom **Sonnabend** bis zum letzten Personenzuge am **Dienstage**.

Zu **Ostern** und **Weihnachten** gelten die am Tage vor dem Feste und an den beiden Festtagen selbst gelösten Tagesbillets zur **Rückreise** bis zum **letzten** Personenzuge am zweiten Tage nach den Festtagen, also an der Mittwoch, bez. am 28. December. Zu **Pfingsten** gelten alle vom **Sonnabend** vor dem Feste bis zur **Mittwoch** nach dem Feste gelösten Tagesbillets bis zum letzten Personenzuge am folgenden **Freitage**.

Die Benutzung der **Eil-** und **Courierzüge** auf **Tagesbillets** ist auch fernerhin ausgeschlossen.

Leipzig, den 10. Juni 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
von Craushaar.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei unserer hiesigen Gütercasse werden vom Jahre 1865 noch verschiedene, von den Absendern **nicht abgehobene Nachnahme-Beträge** asservirt.

Wir fordern die berechtigten Empfänger hiermit auf, diese Beträge gegen Rückgabe der Ihnen ertheilten Bescheinigungen **bis spätestens zum 15. Juli cr.** abzuheben.

Berlin, den 3. Juni 1868. **Die Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Von Berlin nach der Station Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn werden Billete für die Hin- und Rückfahrt, sechs Wochen giltig, vom 15. Juni bis 15. October d. J. ausgegeben und zwar:

zur II. Classe für . . . . . 8 Thlr. 10 Sgr. — Pf.
„ III. „ „ . . . . . . 5 „ 28 „ 6 „

50 Pfd. Freigepäck.

Billets II. Classe haben auch für die Schnellzüge Gültigkeit.

Berlin, den 9. Juni 1868.

Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die am **1. Juli** cr. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der frühern Münster-Hammer Eisenbahn sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

1) bei unserer Hauptcasse in Münster in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr,
2) bei unserer Stationscasse in Hamm,
3) bei dem Bankier **A. Paderstein** in Berlin.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse nach der Nummerfolge geordnet einzureichen.

Münster, den 5. Juni 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gemäss des von den stimmberechtigten Actionären in der am 30. Mai l. J. stattgehabten zehnten ordentlichen Generalversammlung nach Maassgabe des § 53 der Statuten gefassten Beschlusses sind an Zinsen und Dividende für das Jahr 1867 auf jede Actie pr. 210 fl. — kr. Oe. W. ein und zwanzig Gulden Oesterr. W. am 1. Juli 1868 zahlbar zu vertheilen, wornach im Sinne des § 51 der Statuten auf jeden am 1. Juli 1868 fälligen Coupon von den Genussscheinen an Stelle der bis jetzt rückgezahlten und getilgten Actien Zehn Gulden und fünfzig Kreuzer Oesterr. Whrg. als Antheil der Dividende aus dem Jahre 1867 entfallen.

Ferner wurden nach Maassgabe des § 51 der Statuten im Sinne des ebenfalls in der heurigen zehnten ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlusses am heutigen Tage 35 Stück Actien

No. 614	No. 6012	No. 12208
„ 705	„ 6983	„ 12268
„ 1041	„ 7182	„ 12438
„ 1996	„ 7500	„ 12497
„ 2087	„ 7550	„ 13007
„ 2780	„ 8091	„ 13105
„ 3071	„ 8202	„ 13978
„ 3216	„ 8478	„ 14242
„ 4678	„ 8997	„ 14455
„ 5184	„ 9130	„ 14648
„ 5276	„ 9133	„ 14812
„ 5793	„ 11306	

in der vorgeschriebenen Weise zur Tilgung gezogen, für welche der Nominalbetrag per 200 fl. — Kr. C. M. oder 210 fl. — Kr. Oe. W. zu vergüten kömmt.

Sämmtliche vorbenannte Beträge werden vom 1. Juli 1868 an

bei der **Anglo-Oesterreichischen Bank** in Wien,
„ Herren **C. A. Fiedler & Söhne** in Prag,
„ „ **Moritz Zdekauer** in Prag.
„ „ **Michael Kaskel** in Dresden,
„ der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** in Leipzig,
„ Herrn **S. Bleichröder** in Berlin,
„ der **Directions-Cassa** in Teplitz

gegen Beibringung der Actien-Coupons No. 10, der am 1. Juli 1868 fälligen Genussscheine-Coupons oder der vorstehends verzeichneten verloosten Actien, Letzterer mit Coupons von No. 11 anfangend und mit zu jeder Actie gehörigem Talon baar ausgezahlt und werden an diesen Cassen auch für die übergebenen verloosten Actien die entfallenden statutenmässigen Genussscheine verabfolgt werden.

Schliesslich wird unter Hinweisung auf den für die Besitzer entstehenden Zinsenverlust erwähnt, dass noch folgende im Jahre 1867 zur Tilgung gezogene Actien, als:

No. 971	No. 7479
„ 2651	„ 9844
„ 6381	„ 12437

bisher nicht zur Einhebung gelangt sind.

Teplitz, 8. Juni 1868.

Die Direction.

Königlich Preussische Ostbahn.

Auf der Ostbahnstrecke **Danzig-Neufahrwasser** tritt vom **31. d. Mts.** ab bis auf Weiteres in Stelle des gegenwärtigen Fahrplans der nachstehende Fahrplan in Kraft:

Danzig-Neufahrwasser.

Stationen	Personenzug XXXI		Güterzug m. Pers.-Beförderung VII		Güterzug m. Pers.-Beförderung I		Personenzug XXXIII		Personenzug XXXV		Güterzug m. Pers.-Beförderung V		Personenzug XXXVII		Personenzug XXXIX	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Abfahrt	Morg.		Morg.		Morg.		Nachm.		Nachm.		Nachm.		Abds.		Abds.	
Danzig lege Th.	5	43	7	41	10	4	1	16	—	—	4	16	—	—	—	—
Danzig hohe Th.	6	—	7	55	10	18	1	30	2	30	4	30	8	—	10	—
Neufahrwasser	6	12	8	7	10	30	1	42	2	42	4	42	8	12	10	12
Ankunft																

Neufahrwasser-Danzig.

Stationen	Güterzug m. Pers.-Beförderung XXX		Personenzug XXXII		Güterzug m. Pers.-Beförderung VI		Personenzug XXXIV		Personenzug XXXVI		Güterzug m. Pers.-Beförderung II		Perszug XXXVIII		Perszug XI	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Abfahrt	Morg.		Morg.		Vorm.		Nachm.		Nachm.		Abds.		Abds.		Abds.	
Neufahrwasser	6	30	8	37	11	—	2	2	3	50	6	16	8	45	10	30
Danzig hohe Th.	6	44	8	49	11	14	2	14	4	2	6	30	8	57	10	44
Danzig lege Th.	6	56	—	—	11	26	—	—	—	—	6	42	—	—	10	56
Ankunft																

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen 4 Wagenclassen.

Bromberg, den 27. Mai 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.
Loeffler.

Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1868 an gültig.

Abgangs- und Bestimmungs-Station.	1. Pers-Zug. I. II. III. Morg.	25. Local-Zug. I. II. III. Morg.	3. Schnell-Zug. I. u. II. Morg.	5. Pers.-Zug. I. II. III. Morg.	7. Schnell-Zug. I. II. III. Morg.	9. Pers. Zug. I. II. III. Morg.	11. Schnell-Zug. I. u. II Nachm.	13. Pers-Zug. I. II. III. Nchm	15. Schnell Zug. I. u. II. Nchm.	17. Personenzüge. I. II. III. Abs.	19. Personenzüge. I. II. III. Abs.	21. Personenzüge. I. II. III. Abs.	23. Güterzug ohne Pers.	
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Taunus-Eisenbahn.														
Frankfurt . ab	6	6^{10}	7^{15}	8^{55}	10^{30}	11^{30}	2	2^{50}	4^{5}	6^{5}	8^{45}	Nur in den Monaten Juni, Juli, August und September.	8^{55}	—
Höchst . . an	6^{14}	X 6^{25}	X 7^{25}	X 9^{10}	10^{40}	11^{45}	2^{10}	3^{5}	4^{15}	6^{20}	9		9^{15}	—
Sodener Zweigb. Soden . ab	—	—	7^{7}	8^{54}	10^{22}	11^{27}	1^{52}	2^{47}	3^{57}	6^{2}	7^{18}		—	—
Sodener Zweigb. Höchst an	—	—	7^{20}	9^{7}	10^{35}	11^{40}	2^{5}	3	4^{10}	6^{15}	7^{31}		—	—
Sodener Zweigb. Höchst ab	—	X 6^{30}	7^{33}	9^{22}	10^{45}	12^{5}	2^{15}	3^{10}	4^{20}	6^{35}	—		—	—
Sodener Zweigb. Soden . an	—	6^{43}	7^{46}	9^{35}	10^{58}	12^{18}	2^{28}	3^{23}	4^{33}	6^{48}	—		—	—
Höchst . . ab	X 6^{18}	—	X 7^{26}	X 9^{12}	10^{42}	11^{47}	2^{12}	3^{7}	4^{17}	6^{22}	9^{2}		9^{18}	—
Hattersheim ab	6^{25}	—	—	X 9^{25}	—	X 11^{57}	—	X 3^{17}	—	X 6^{32}	9^{12}		9^{32}	—
Flörsheim . ab	6^{38}	—	7^{45}	X 9^{35}	—	12^{10}	—	3^{30}	X 4^{33}	6^{45}	9^{25}		X 9^{50}	—
Hochheim . ab	X 6^{50}	—	—	9^{50}	—	12^{23}	—	3^{44}	—	6^{56}	X 9^{38}		10^{7}	—
Castel . . an	7	—	8^{2}	10	X 11^{15}	X 12^{35}	X 2^{45}	X 3^{55}	4^{47}	X 7^{5}	9^{50}		10^{20}	—
Mainz . an	7^{10}	—	8^{12}	10^{10}	11^{37}	12^{45}	2^{55}	4^{10}	4^{57}	7^{15}	10		—	—
per Dampfboot ab	6^{55}	—	7^{52}	9^{50}	11^{5}	12^{20}	2^{27}	3^{45}	4^{38}	6^{40}	9^{40}		—	—
Castel . . ab	7^{10}	—	8^{7}	10^{5}	X 11^{20}	X 12^{40}	I. II. III. X 2^{50}	X 4	4^{53}	7^{10}	9^{55}	9^{25}	10^{30}	—
Curve . an	7^{20}	—	X 8^{17}	10^{15}	11^{28}	12^{50}	3^{3}	4^{10}	5^{3}	7^{25}	10^{5}	9^{33}	10^{10}	—
Biebrich an	7^{30}	—	—	10^{25}	—	1	3^{10}	4^{20}	—	7^{40}	10^{15}	—	—	—
Biebrich ab	7^{8}	—	—	10^{2}	—	12^{38}	2^{48}	3^{58}	—	7^{7}	9^{53}	—	—	—
Wiesbaden an	7^{30}	—	8^{25}	10^{25}	11^{35}	1	3^{15}	4^{25}	5^{10}	7^{35}	10^{15}	9^{40}	—	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.														
Castel ab	—	—	8^{7}	10^{5}	11^{20}	—	2^{50}	4	4^{53}	7^{10}	—	9^{25}	—	And. Mrg.
Curve ab	—	—	8^{20}	10^{17}	11^{30}	—	3^{5}	4^{10}	5^{5}	7^{26}	—	9^{40}	—	
Wiesbaden ab	—	—	8^{15}	10^{15}	11^{25}	—	3	4^{5}	5	7^{20}	—	9^{35}	—	6
Mosbach . an	—	—	8^{24}	10^{24}	11^{34}	—	3^{10}	4^{14}	5^{9}	7^{30}	—	9^{44}	—	6^{10}
Eltville . an	—	—	8^{41}	10^{50}	11^{55}	—	3^{38}	4^{39}	5^{30}	7^{57}	—	10^{10}	—	6^{29}
Rüdesheim an	—	—	9^{12}	11^{30}	12^{25}	—	4^{12}	5^{15}	6	8^{34}	—	10^{45}	—	7^{2}
Lahnstein an	—	—	10^{35}	—	2^{5}	—	5^{58}	Auf der Nassauischen Eisenbahn nur Sonntags.	7^{35}	10^{3}	—	—	—	8^{35}
Coblenz an	—	—	10^{54}	—	2^{20}	—	6^{23}		7^{47}	10^{22}	—	—	—	8^{52}
Bonn an	—	—	12^{25}	—	4^{15}	—	8^{25}		9^{28}	—	—	—	—	10^{40}
Cöln . an	—	—	1^{5}	—	5^{15}	—	9^{25}		10	—	—	—	—	11^{25}
Aachen an	—	—	3^{30}	—	7^{50}	—	—		12^{5}	—	—	—	—	1^{15}
Ems . . an	—	—	11^{5}	—	2^{35}	—	6^{30}		8^{28}	10^{25}	—	—	—	9^{2}
Dietz . . an	—	—	1^{8}	—	4^{50}	—	7^{30}		9^{22}	—	—	—	—	9^{45}
Limburg an	—	—	1^{16}	—	5	—	7^{38}		9^{30}	—	—	—	—	9^{55}

Abgangs- und Bestimmungs-Station.	2. Güterzug ohne Pers.	4. Personenzüge. I. II. III. Mrgs	6. Personenzüge. I. II. III Mrgs.	8. Bschl Zug. I. u. II. Mrgs.	10. Schnell-zug. I. II. III. Mrgs.	12. Personenzüge. I. II. III. Nm.	14. Personenzüge. I. II. III. Nchm.	16. Schnellzüge. I. II. III Nchm	18. Schnellzüge. I. u. II. Nchm	20. Personenzüge. I. II. III. Abds.	26. Personenzüge. I. II. III. Abds.	22. Personenzüge. I. II. III. Abds.	24. Personenzüge. I. II. III. Abds.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.													
Limburg . ab	—	—	—	—	7	—	10^{20}	—	—	2^{5}	Nur Sonntags.	—	6
Dietz . . . ab	—	—	—	—	7^{8}	—	10^{28}	—	—	2^{13}		—	6^{8}
Ems . . . ab	—	—	—	6	8^{10}	—	11^{15}	—	—	3^{10}		5^{40}	7^{5}
Aachen ab	—	—	—	—	3^{20}	—	7	—	—	9^{35}		12^{40}	2^{15}
Cöln . ab	—	—	—	—	6	—	9	—	—	11^{45}		2^{45}	5^{15}
Bonn . ab	—	—	—	—	6^{40}	—	9^{40}	—	—	12^{50}		3^{45}	6^{3}
Coblenz ab	—	—	—	5^{50}	8	—	11^{4}	—	—	2^{50}		5^{30}	7^{40}
Lahnstein . ab	—	—	—	6^{25}	8^{42}	—	11^{45}	—	—	3^{40}		6^{10}	8^{10}
Rüdesheim . ab	—	—	7^{3}	8^{10}	10^{15}	—	1^{20}	2^{25}	—	5^{26}	7^{5}	7^{45}	9^{40}
Eltville . . ab	—	—	7^{40}	8^{42}	10^{50}	—	1^{44}	3^{3}	—	6^{2}	7^{42}	8^{24}	10^{3}
Mosbach . ab	—	—	8^{3}	8^{58}	11^{13}	—	1^{58}	3^{28}	—	6^{27}	8^{8}	8^{48}	10^{20}
Wiesbaden . an	—	—	8^{15}	9^{10}	11^{25}	—	2^{10}	3^{40}	—	6^{40}	8^{10}	9	10^{30}
Curve . an	—	—	8^{7}	9^{2}	11^{18}	—	2^{2}	3^{32}	—	6^{31}	8^{9}	8^{52}	—
Castel . an	—	—	8^{15}	9^{10}	11^{25}	—	2^{11}	3^{40}	—	6^{40}	8^{18}	9	—
Mainz . an	—	—	8^{35}	9^{25}	11^{35}	—	2^{21}	4^{10}	—	7^{15}	8^{30}	9^{20}	—
Taunus-Eisenbahn.													
Wiesbaden ab	—	6^{10}	8^{5}	9	11^{5}	12^{10}	2^{15}	3^{45}	5^{40}	6^{30}	Localzug täglich.	8^{50}	10^{35}
Biebrich ab	—	6^{8}	8^{3}	—	—	12^{08}	2^{13}	—	—	6^{27}		8^{48}	—
Biebrich an	—	6^{30}	8^{25}	—	—	12^{30}	2^{35}	—	—	6^{50}		9^{10}	—
Curve . ab	—	6^{20}	X 8^{15}	9^{7}	11^{12}	12^{20}	2^{27}	3^{53}	5^{47}	6^{40}		9	10^{42}
Castel . . an	—	6^{30}	8^{25}	9^{15}	X 11^{22}	X 12^{30}	X 2^{37}	X 4	5^{55}	6^{50}		9^{10}	10^{50}
Mainz an	—	6^{40}	8^{35}	9^{25}	11^{37}	12^{45}	2^{55}	4^{10}	6^{5}	7^{15}		9^{20}	Nur in den Monaten Juni, Juli August und September und ohne Dampfbootfahrt nach Mainz.
per Dampfboot ab	—	6^{25}	8^{17}	9^{5}	11^{5}	12^{20}	2^{27}	3^{45}	5^{45}	6^{40}		9	
Castel . . ab	5^{10}	6^{40}	8^{30}	9^{20}	X 11^{30}	X 12^{35}	X 2^{42}	I.u.II. X 4^{5}	6	X 6^{55}		9^{15}	
Hochheim . ab	5^{26}	X 6^{50}	8^{40}	—	—	12^{15}	2^{52}	—	—	7^{5}		9^{25}	
Flörsheim . ab	5^{45}	7^{4}	8^{53}	X 9^{35}	—	12^{56}	3^{4}	—	6^{7}	7^{17}		X 9^{37}	
Hattersheim ab	6^{3}	7^{16}	9^{7}	—	—	1^{7}	X 3^{17}	X —	—	7^{30}	I. II. III.	X 9^{50}	
Höchst . . an	X 6^{20}	X 7^{27}	X 9^{17}	9^{52}	X 11^{58}	1^{17}	3^{26}	4^{33}	X 6^{31}	7^{40}		10	
Sodener Zweigb. Soden . ab	—	7^{7}	8^{54}	—	11^{27}	—	2^{47}	3^{57}	6^{2}	7^{15}	9^{20}	—	
Sodener Zweigb. Höchst an	—	7^{20}	9^{7}	—	11^{40}	—	3	4^{10}	6^{15}	7^{31}	9^{33}	—	
Sodener Zweigb. Höchst ab	—	7^{33}	9^{22}	10^{45}	12^{5}	2^{15}	4^{20}	—	6^{35}	7^{45}	—	—	
Sodener Zweigb. Soden . an	—	7^{46}	9^{35}	10^{58}	12^{18}	2^{28}	4^{33}	—	6^{48}	7^{58}	—	—	
Höchst . . ab	X 6^{25}	X 7^{30}	X 9^{20}	9^{54}	12	1^{19}	3^{28}	4^{35}	6^{33}	7^{42}	9^{38}	10^{4}	
Frankfurt. an	6^{50}	7^{45}	9^{35}	10^{5}	12^{10}	1^{35}	3^{45}	4^{45}	6^{45}	8	9^{53}	10^{20}	

Ausser den vorstehenden Zügen werden die folgenden Extrazüge befördert:

Bis auf Weiteres an Sonn- und höheren Festtagen:

Ein Zug von **Castel (Mainz)** nach **Wiesbaden** Abgang zu **Mainz** 5 Uhr 45 Min., zu **Castel** 5 Uhr 55 Min. Abends, Ankunft zu **Wiesbaden** 6 Uhr 10 Min. Abends.
Ein Zug von **Wiesbaden** nach **Castel (Mainz)** Abgang zu **Wiesbaden** 7 Uhr 45 Min., Ankunft zu **Castel** 8 Uhr, zu **Mainz** 8 Uhr 10 Min. Abends.

Im Auftrag des Verwaltungsraths: Der Director **Wernher.**

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die 5. Ausloosung von $^1/_2$ % des Stamm-Capitals der Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn-Actien hat heute mit 113 Stück stattgefunden.

Dabei sind folgende Nummern gezogen worden:
7. 220. 259. 360. 542. 724. 996. 1071. 1084. 1184. 1379. 1448. 1571. 1702. 1820. 1951. 1979. 2200. 2661. 2900. 3040. 3529. 3736. 3791. 4165. 4388. 4760. 4795. 4832. 5512. 5734. 5751. 5770. 6139. 6147. 6402. 6571. 6572. 6799. 6939. 7146. 7873. 8027. 8060. 8080. 8105. 8125. 8395. 8653. 8771. 8836. 8838. 8845. 8978. 9013. 9622. 9890. 9926. 9984. 10006. 10028. 10065. 10240. 10803. 11128. 11724. 11727. 11916. 12125. 12185. 12497. 12680. 12687. 12794. 12974. 13037. 13283. 13348. 13449. 13666. 13967. 13997. 14078. 14196. 14443. 14810. 15072. 15793. 15800. 16770. 17129. 17336. 17422. 17947. 17981. 18377. 18383. 19021. 19843. 19917. 19978. 20061. 20175. 20177. 20864. 21202. 21493. 21531. 21665. 21731. 21853. 22110. 22142.

Wir setzen hiervon die Inhaber der ausgeloosten Actien mit dem Bemerken in Kenntniss, dass die Zahlung des Capitalbetrages mit 200 Thlr. pro Actie nebst 3 Thlr. für $^1/_2$jährige Rente vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. gegen Einlieferung der Actien, unter Beifügung des dazu gehörigen Dividendenscheins No. 20, mit Designation darüber, vom **1. Juli d. Js.** ab, bei unserer Hauptcasse, Fürstenwallstrasse No. 16, in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr erfolgen wird.

Aus der zweiten Ausloosung pro 1864 sind folgende Actien noch nicht präsentirt worden:
No. 2046. 2670. 6111. 8767. 13495. 13749. 16118. 17152. 17745
mit Dividendenscheinen No. 17—20.

Aus der dritten Ausloosung pro 1865:
Nro. 5886. 7998. 10556. 10933. 11524. 12447. 14320. 15361. 15591. 17248 mit Dividendenscheinen No. 18 bis 20

und aus der vierten Ausloosung pro 1866:
Nro. 1110. 1812. 2448. 3500. 3549. 4057. 5881. 6061. 6120. 6480. 8238. 10840. 12062. 14942. 15389. 17977 mit Dividendenscheinen No. 19 und 20,
für welche ebenfalls der Capital- und Rentenbetrag zu erheben ist.

Für fehlende Dividendenscheine wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück Dividendenschein vom Capital in Abzug gebracht.

Gleichzeitig machen wir noch bekannt, dass die bis jetzt eingelieferten und bezahlten Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn-Stamm-Actien in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind.

Magdeburg, den 24. Januar 1868.

Directorium.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juli cr. ab werden in unserer Gesellschafts-Hauptcasse am Ascanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden jeden Wochentages eingelösst werden:

a) die zum **1. Juli cr.** fällig werdenden **Coupons der diesseitigen 4% Prioritäts-Actien Nro. 7, der 4$^1/_2$% Prioritäts-Obligationen Nro. 25 und der 4$^1/_2$% Prioritäts-Obligationen Lit. B Nro. 5,** sowie die **Dividendenscheine der Stammactien Nro. 53,** ferner die an früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividendenscheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;

b) die am **12. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen,** sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 12 März cr.).

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen Nachweis über die **Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien event. geordnet beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte Einlösung (**jedoch nur der Coupons und Dividendenscheine ad a**) in den Tagen vom **1. bis einschliesslich 15. Juli cr.** bei der Gütercasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 23. Mai 1868.

Die Direction.

Holsteinische Eisenbahnen.

Vom 16. Juni d. J. an werden die Tarife für Passagiere III. Classe auf den Personenzügen auf der **Altona-Kieler und Rendsburg-Neumünsterschen Bahn** für einfache Billete erhöht und auf 3 Sgr. pro Meile normirt, dagegen bleibt der Preis der Tagesbillete der bisherige; die Tarife für Passagiere I. Classe, die jetzt zum Theil auf 6$^3/_4$ Sgr. pro Meile gesetzt sind, werden auf 6 Sgr. pro Meile normirt.

Altona, den 1. Mai 1868.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfälzische Maximiliansbahn.

Mehrfache Anfragen veranlassen uns, unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 31. März 1868 zu bemerken, dass zum Bezuge der Dividende der Pfälzischen Maximiliansbahn pro 1867 **der Dividendenschein No. 2** in Verwendung zu kommen hat.

Ludwigshafen, den 25. Mai 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jäger.

Nassauische Eisenbahn.

Die zur Herstellung einer Zweigbahn von Limburg nach Hadamar erforderlichen Bauarbeiten, bestehend in:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Erd-, Fels- und Planirarbeiten, veranschlagt zu	60 012	—	—
2) Böschungsmauern, veranschlagt zu	14 788	17	—
3) Chaussirungsarbeiten „ „	3 926	7	3
4) Brücken, Viaducten und Durchlässen, veranschlagt zu . .	30 193	2	10
zusammen	108 919	27	1

sollen, in zwei Loose getheilt, auf dem Submissionswege verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerten auf Bauarbeiten zur Herstellung der Zweigbahn Limburg-Hadamar."
versehen, bis

Montag den 29. l. M. Vormittags 10 Uhr

an die unterzeichnete Direction einzureichen, in welchem Termine die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Uebernahmsbedingungen, Kostenanschläge und Zeichnungen liegen auf dem Büreau der unterzeichneten Direction in dem Stations-Gebäude zu Wiesbaden zur Einsicht offen.

Wiesbaden, den 8. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von **einer Million Pfund gewalzter Eisenbahnschienen für die Westfälische Eisenbahn** soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch, von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen"
bis zu dem am **20. d. M. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart erschienener Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 9. Juni 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

8 Million 800 000 Pfund 9 Zoll hoher Eisenbahnschienen für die Linie Neuss-Düren

soll verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf unserem Centralbaubüreau — Trankgasse 23 — einzusehen, auch von dort gegen Erstattung der Copialien zu beziehen. Die Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung 9 Zoll hoher Schienen"

daselbst bis **15. Juni d. Js.** einzureichen.

Köln, den 20. Mai 1868.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Bekleidungs-Materialien für das Jahr 1869 als

1 200 Ellen blaues Tuch,
3 300 „ mittelfeines blaues Tuch,
5 000 „ ordinaires blaues Tuch,
3 000 „ feines graues Tuch zu Hosen,
1 500 „ feines graues Tuch zu Paletots,
8 000 „ ordinaires graues Tuch
6 000 „ blauer Düffel,
900 „ schwarzes Zephyr-Tuch,
750 „ orangefarbiges Tuch,
21 000 „ baumwollener Biber,
8 500 „ grauer Köpernessel,
2 000 „ Glanznessel,
3 000 „ schwarzer Orleans,
15 000 „ weisser Futternessel,
2 300 „ blaues Leinen,
7 600 „ graues Wattirleinen,
4 000 „ Tafeln Watte,
1 300 „ feiner Drillig (1 Elle breit),
7 700 „ ordinairer Drillig ($^9/_8$ Ellen breit),
400 Gross grosse broncirte Adlerknöpfe,
47 „ kleine broncirte Adlerknöpfe,
340 „ schwarze Hosenknöpfe,
80 „ weisse „
95 „ grosse schwarze Hornknöpfe,
24 „ grosse weisse Hornknöpfe,
60 Ellen goldene Tressen (breite),
1 500 „ „ Plattschnur,
400 Stück geflügelte Räder, vergoldete,
3 200 „ „ „ broncirte,
24 Gross Cocarden

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Bedingungen liegen in unserm Centralbüreau hierselbst zur Einsicht offen und können Abschriften derselben gegen Erstattung der Capitalien von dem Büreau-Vorsteher Vormann hier bezogen werden.

Offerten, aus welchen die Preise der gesondert beizufügenden Muster ersichtlich, sind versiegelt und mit Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Bekleidungs-Materialien"

portofrei bis zum **31. Juli** cr. bei uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung der Offerten in Gegenwart etwa erschienener Submittenten stattfinden wird.

Elberfeld, den 29. Mai 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die erste Meile der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 36 260 Thaler;
2) von 8 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegunterführungen und enthaltend circa 220 Schachtruthen Mauerwerk;
3) der massiven Pfeiler für zwei mit eisernen Ueberbauen zu versehenden grösseren Brücken, die eine über den Lässigbach mit 55 Fuss Lichtweite und etwa 200 Schachtruthen Mauerwerk, die andere über den Bober mit 115 Fuss Lichtweite und etwa 400 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demiani-Platz No. 55 an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten getrennt zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn"

versehen bis spätestens zu dem auf den **19. Juni 1868, Mittags 12 Uhr** in unserm Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 26. Mai 1868.

Königliche Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Grossherzoglich Mecklenburgische Eisenbahn Lübeck-Kleinen.

Zum Bau der vorbezeichneten Eisenbahn soll die Lieferung von

6 730 Stück **Stossschwellen** $9^1/_2$ Fuss lang, 12 Zoll breit, $6^1/_2$ Zoll dick, und
40 400 Stück **Mittelschwellen** 8 Fuss lang, 10 Zoll breit, 6 Zoll dick

Rheinländischen Maasses im Wege der Submission vergeben werden. Davon sind zu liefern:

5 500 Stück Stossschwellen und
33 000 Stück Mittelschwellen

nach Lübeck, ferner

1 230 Stück Stossschwellen und
7 400 Stück Mittelschwellen

nach Malchin.

Die nach **Lübeck** zu liefernden Schwellen sind zur einen Hälfte jeder Sorte bis spätestens zum 15. September d. J., zur andern Hälfte jeder Sorte bis zum 1. November d. J., die nach **Malchin** zu liefernden Schwellen bis zum 15. August d. J. abzuliefern.

Die Lieferung nach den genannten Orten kann zusammen, oder auch für jeden Ort getrennt übernommen werden; Offerten sind für jede der beiden Lieferungen besonders zu machen.

Die Lieferungsbedingungen sind im Büreau der unterzeichneten Commission einzusehen, werden auch auf Verlangen in Abschrift mitgetheilt.

Submissions-Termin ist auf

Mittwoch, den 15. Juli d. J.

angesetzt, bis wohin Offerten versiegelt und mit der Aufschrift „Schwellen-Lieferung" bei der unterzeichneten Commission einzureichen sind.

Schwerin, den 22. Mai 1868.

Grossherzogliche Eisenbahn-Bau-Commission.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.











Erster Preis Chemnitz 1867.





Die Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Joh. Zimmermann in Chemnitz





empfiehlt sich zur Lieferung von:

Werkzeugmaschinen und Holzbearbeitungsmaschinen

in bekannter Qualität.

Die Werkstätten sind ausschliesslich für den Bau von Werkzeugmaschinen als Specialität eingerichtet, und werden jetzt wieder bedeutend vergrössert, wodurch selbe eine Ausdehnung erreichen, welche in dieser Branche einzig dasteht.

Das Etablissement ist hierdurch im Stande, den grössten vorkommenden Anforderungen prompt zu genügen.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.



Ritterkreuz des Albrechtsordens.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Deutschland	13. Juni.	9. Juli.	D. Bremen	27. Juni.	23. Juli.
D. Hansa	20. Juni.	16. Juli.	D. America	4. Juli.	30. Juli.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht ermässigt auf £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. Juni.	1. Juli.	D. Berlin	1. August	1. September.
D. Baltimore	1. Juli.	1. August.	D. Baltimore	1. September.	1. October.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Bremen, 1868. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. ▬ Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben. ▬

C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Technisches

Hilfs- und Handbuch

zum Gebrauche für Ingenieure, Architecten, Maschinen- und Mühlenbauer, Fabricanten, technische Behörden und Freunde der Technik überhaupt.

Mit vielen Holzschnitten.

Von

Oberbaurath H. Roessler.

Gross Octav. 656 Seiten. Preis 2 Thlr. 8 Ngr.

Das Werk dient dem Architecten und Ingenieur, sowie jedem Techniker als ein vortreffliches Nachschlagebuch, und ist durch die erläuternde Behandlung des reichen Stoffes gleichzeitig ein Hand- und Lehrbuch, das grössere Werke zu ersetzen geeignet ist. Die Kritik hat sich über dasselbe bereits in der anerkennendsten Weise ausgesprochen und es als das beste technische Hilfsbuch bezeichnet.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von

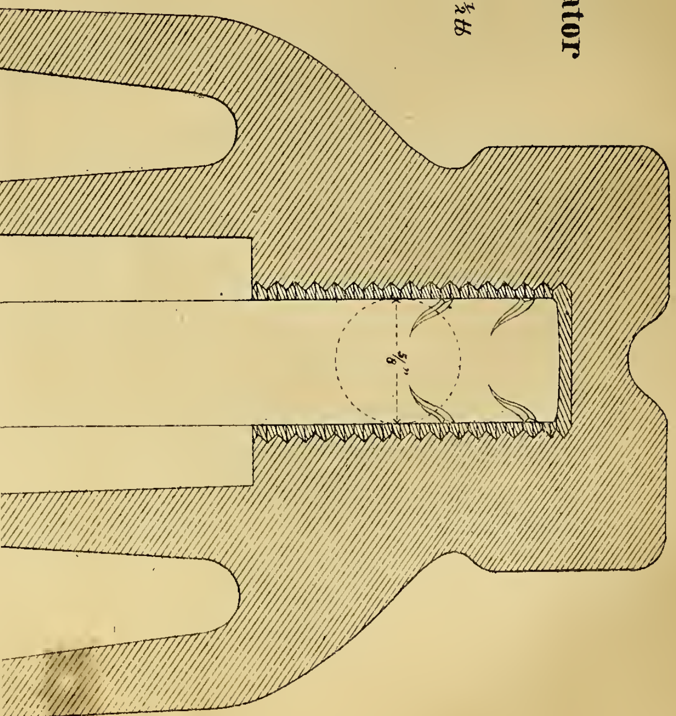
M. Schlochauer & Co.

in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 2.
…scher u. Russischer Doppelglocken-Isolator
1866.





…und Brennen jeder Isolator geprüft. Das Verfahren, aus trockenem Massenpulver …t dieser älteren Art der Fabrikation weichen müssen, da eine bessere Dichtigkeit nicht …wenige Ersparniss an Arbeitslohn den grösseren Ausfall wie die geringere Verwerthung

…and verwendeten, mit einer starken Holzschraube versehenen, gebogenen **Eisenstützen**, …drat Eisen, auf 10 Centner Tragkraft geprüft, werden mit gefirnisstem Hanf bewickelt …en **Schraubengewinde** eingedreht. So kommen die Isolatoren in Verpackungen von …die Strecken. Hier werden sie in die mindestens 5 bis 7 Zoll starken Holzpfähle ein…draht wird in die Vertiefung des Isolators eingelegt und durch um den Hals des Isolators … dünneren Draht an beiden Seiten befestigt. Diese Art der Befestigung vertheilt den …tungsdrahtes auf den ganzen Isolator, und ist solche von jedem gewöhnlichen Tagelöhner …nelle auszuführen.

…sdraht, welcher auf Längen mehrerer Pfähle vorher gut gespannt wird, von jedem Pfahl …d daran befestigt ist, vertheilt sich der **Druck und Zug** auch auf **jeden Pfahl** und … in einigen anderen Ländern auf den sechsten bis zehnten Pfahl, welcher in diesem Fall …Spannvorrichtung versehen ist, und wobei dieser, wenn auch doppelt so stark als die …rmischem Wetter dem zu grossen Druck bald unterliegen muss, besonders bei einer …itungsdrähten.

…l genügend sicherste Isolation, längste Haltbarkeit, billigste Herstellungs- und …achgewiesen.

…und Form für die Isolatoren, Stärke der Stützen, oder Combination eines Consols mit … bleibt dem Ermessen der Herren Ingenieure anheimgegeben; — ebenso, ob die Eisen…er mit dem im Norden genügenden Diamantfarben-Anstrich zu versehen sind.

… ist in Spanien ein Modell zur Verwendung gekommen, bei welchem das Porzellan voll…Eisenblech gehüllt ist. Dieser Isolator ist bedeutend leichter und ebenso haltbar als der …seisen bekleidete Isolator, er wird aber ebenso wenig Verwendung für die Zukunft finden …anz mit Eisen bekleideten indischen Isolatoren, da gegen gewaltsame Zerstörung andere …Ueberwachung schwerlich genügen werden.

…zellan-Isolatoren lassen etwaige durch mangelhafte Isolation herbeigeführte Störungen …am schnellsten entdecken und werden von den Unterbeamten und Wächtern am leichtesten


Hierzu eine Beilage von H. Schomburg in Berlin, betreff. Feuer-Porzellan-Isolatoren etc.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

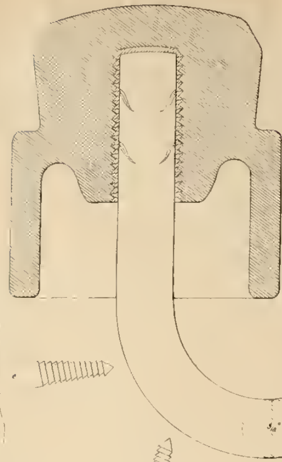
SCHOMBURG BERLIN

H. SCHOMBURG'S
BERLINER FEUER PORZELLAN ISOLATOREN

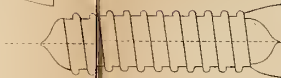
NEUESTER CONSTRUCTION
MIT EINGEDREHTEN STAHL U. EISENSTÜTZEN

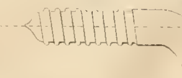
MANUFACTUR
IN BERLIN, ALT-MOABIT 20.

No 7.
Russischer Kron Jsolator
Seit 1855



Gewicht
Jsolator 1 ℔ } 2⅓ ℔
Stütze 1⅓ ℔







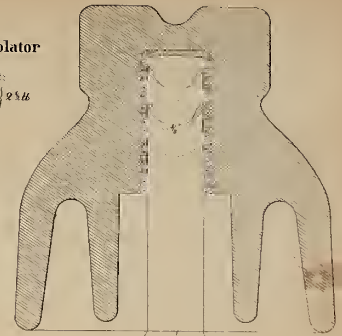
No 1.
Königl. Preuss. Doppelglocken Jsolator
Seit 1855.

Gewicht:
Jsolator 1⅔ ℔ } 3⅓ ℔
Stütze 1⅔ ℔

Dieser Jsolator ist in meiner Fabrik ausser für ganz Deutschland auch für Holland, England, Indien, Schweden und Russland mit einer kleinen Abweichung seit Jahren angefertigt worden und hat sich als durchaus zuverlässig und haltbar bewährt.

No 2.
Deutscher u. Russischer Doppelglocken Jsolator
1866.





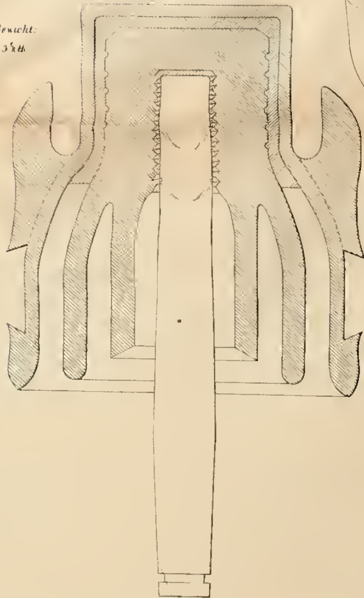
Gewicht:
Jsolator 1¼ ℔ } 2½ ℔
Stütze 1¼ ℔

No 3.
Königl. Preuss. Kriegs Jsolator
1867.

Gewicht.
Jsolator 10 Lth } 22½ Lth
Stütze 12½ Lth

No 4.
Jndia Model
1866

Gewicht:
3⅛ ℔





No 1a
Jndia und English Model
1868.

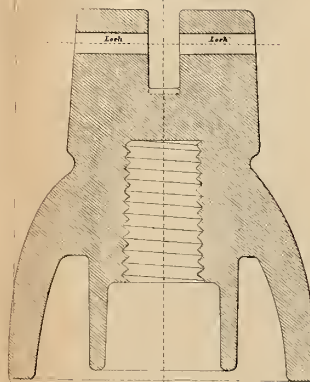


Gewicht.
Jsolator 1⅔ ℔ } 2 ℔ 12⅓ Lth
Stütze 22⅓ Lth





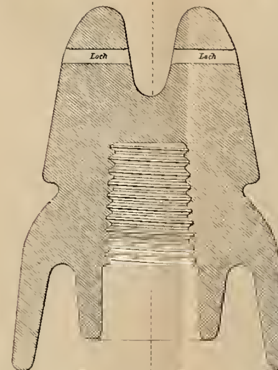
No 5.
Jtalienisches Model
1867.



Gewicht
Jsolator 1¼ ℔ } 2⅝ ℔
Stütze 1⅜ ℔



No 6
Russischer Doppelglocken Jsolator
1866.



Gewicht:
Jsolator 1 ℔ } 2⅓
Stütze 1⅓ ℔

...Str. 121 Berlin

Beilage zur Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 24.

Berlin, im Februar 1868.

P. P.

Nachdem ich die Anfertigung der Isolatoren als Specialzweig meines Etablissements seit fünfzehn Jahren gepflegt, und alle Aufmerksamkeit darauf verwende, empfehle ich mich den verehrten Telegraphen- und Eisenbahn-Directionen, sowie den Herren Ingenieurs und Telegraphen-Bau-Unternehmern angelegentlichst, indem ich prompte und solide Bedienung, sowie billigste Preise zusichere.

Gleichzeitig erlaube mir angebogen Zeichnungen der neuesten Isolatoren ergebenst beizufügen.

In Verbindung mit den renommirtesten Fabriken sämmtlicher anderer Telegraphen-Bedürfnisse, übernehme ich auch Lieferungen folgender Gegenstände, unter Garantie bester Brauchbarkeit, als: Complette Isolatoren, Leitungsdraht, schmiede- und gusseiserne Träger, Consule, Stahlstützen, Kupferdraht, complette Batterieen nach Daniell, Meidinger, Minotto etc., Kohlenelemente, Thontöpfe, Gläser, einzelne Metall- und Holztheile, Papierrollen, sowie complette Apparate.

Indem ich Ew. Hochwohlgeboren bei vorkommendem Bedarf und bei Submissionen um gütige Berücksichtigung meiner Adresse ergebenst ersuche, erkläre ich mich zur Einsendung von Modellen gern bereit, empfehle mich den Herren Vermittlern und Wiederverkäufern angelegentlichst und gewähre solchen besondere Vortheile und entsprechenden Rabatt.

Hochachtungsvoll und ergebenst

H. Schomburg

Porzellan-Manufactur für chemische Zwecke und Wirthschafts-Gegenstände.
Specialität für Telegraphen-Isolatoren.
Berlin
20. Alt-Moabit 20.

Ueber Wahl, Fabrikation und Verwendung der Isolatoren.

Da es nicht in der Absicht liegt, eine Abhandlung über Isolatoren und Telegraphen-Leitungen hier zu geben, verweise ich auf die hierüber bezüglichen neuesten Schriften

des **Norddeutschen Telegraphen-Directors, Premier-Lieutenants, Ritter p. p. Rother,**
Nouveau Traité des Telegraphes électriques von Blavier, etc. etc.

In diesen Schriften ist einstimmig als practisch und bestens bewährt, hingewiesen auf:

Doppelglocken-Isolatoren

mit 1—2½ Zoll langen stehenden Luftschichten, je nach den klimatischen Verhältnissen und Ländern.

Anforderungen, welchen gute Isolatoren und Telegraphen-Leitungen genügen müssen, sind folgende:

1. Durchaus sichere Isolation bei den verschiedensten Witterungs- und Temperatur-Einwirkungen.
2. Die beste grösstmöglichste Haltbarkeit und Dauer,
   a) in Bezug ad 1,
   b) in Bezug auf gewaltsame Zerstörung,
   c) in Bezug auf Zerstörung durch Zeit in seinen Haupt- und Nebentheilen.
3. Billigste Herstellungskosten mit Berücksichtigung territorialer und lokaler Verhältnisse.
4. Preiswürdige Erhaltung und am leichtesten zu bewerkstelligende Reparaturen.

Allen diesen Anforderungen genügt der Norddeutsche Doppelglocken-Isolator vollkommen.

Schomburg's Berliner Gesundheitsgeschirr oder Hartfeuer-Porzellan

unterscheidet sich wesentlich von anderem Porzellan dadurch, dass dasselbe aus reinem deutschen Kaolin angefertigt ist, und ein so starkes Feuer erhält, dass es **nicht,** wie französische, englische und andere Fabrikate, nur an der Oberfläche verglast, **sondern durch und durch zu einer festen, compacten Masse schmilzt, ohne** seine Form wesentlich zu verändern. Beispielsweise sei erwähnt, dass in diesem Feuersgrad das englische und französische Porzellan, vermöge seiner Kalktheile und anderer Surrogate, zu einem unreinen Milchglase zerschmilzt.

Nachdem die rohe Masse zur Anfertigung der Isolatoren in meiner Fabrik verschiedenen Manipulationen mit Pumpen und hydraulischem Druck bis zur unbedingten Dichtheit unterworfen war, werden die Isolatoren hieraus, in demselben noch feuchten Zustande der Masse, gepresst, gleichmässig mit feuchter Wärme getrocknet und nach dem Glasiren und Brennen jeder Isolator geprüft. Das Verfahren, aus trockenem Massenpulver Isolatoren zu pressen, hat dieser älteren Art der Fabrikation weichen müssen, da eine bessere Dichtigkeit nicht erreicht wurde und die wenige Ersparniss an Arbeitslohn den grösseren Ausfall wie die geringere Verwerthung nicht decken konnte.

Die in Deutschland verwendeten, mit einer starken Holzschraube versehenen, gebogenen **Eisenstützen,** aus ½ bis ¾ Zoll Quadrat Eisen, auf 10 Centner Tragkraft geprüft, werden mit gefirnisstem Hanf bewickelt und in die **porzellanenen Schraubengewinde** eingedreht. So kommen die Isolatoren in Verpackungen von 100 bis 200 Stück auf die Strecken. Hier werden sie in die mindestens 5 bis 7 Zoll starken Holzpfähle eingeschraubt, der Leitungsdraht wird in die Vertiefung des Isolators eingelegt und durch um den Hals des Isolators schlingenartig umgelegten dünneren Draht an beiden Seiten befestigt. Diese Art der Befestigung vertheilt den Druck oder Zug des Leitungsdrahtes auf den ganzen Isolator, und ist solche von jedem gewöhnlichen Tagelöhner mit Leichtigkeit und Schnelle auszuführen.

Da der Leitungsdraht, welcher auf Längen mehrerer Pfähle vorher gut gespannt wird, von jedem Pfahl und Isolator getragen und daran befestigt ist, vertheilt sich der **Druck und Zug** auch auf **jeden Pfahl** und jeden Isolator, **nicht** wie in einigen anderen Ländern auf den sechsten bis zehnten Pfahl, welcher in diesem Fall mit einer kostspieligen Spannvorrichtung versehen ist, und wobei dieser, wenn auch doppelt so stark als die Zwischenpfähle, bei stürmischem Wetter dem zu grossen Druck bald unterliegen muss, besonders bei einer grösseren Anzahl von Leitungsdrähten.

Hierdurch sind genügend sicherste Isolation, längste Haltbarkeit, billigste Herstellungs- und Unterhaltungskosten nachgewiesen.

Welche Grösse und Form für die Isolatoren, Stärke der Stützen, oder Combination eines Consols mit Stütze man wählen will, bleibt dem Ermessen der Herren Ingenieure anheimgegeben; — ebenso, ob die Eisentheile zu galvanisiren oder mit dem im Norden genügenden Diamantfarben-Anstrich zu versehen sind.

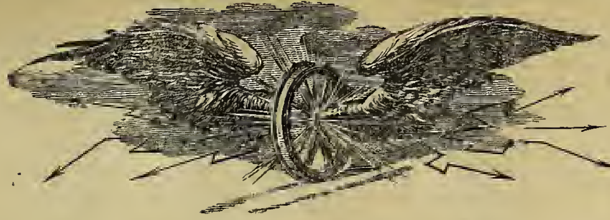
In diesem Jahre ist in Spanien ein Modell zur Verwendung gekommen, bei welchem das Porzellan vollständig in galvanisirtes Eisenblech gehüllt ist. Dieser Isolator ist bedeutend leichter und ebenso haltbar als der Siemens'sche, mit Gusseisen bekleidete Isolator, er wird aber ebenso wenig Verwendung für die Zukunft finden als die theilweise oder ganz mit Eisen bekleideten indischen Isolatoren, da gegen gewaltsame Zerstörung andere Vorsichtsmassregeln als Ueberwachung schwerlich genügen werden.

Sichtbare Porzellan-Isolatoren lassen etwaige durch mangelhafte Isolation herbeigeführte Störungen an der Leitung jederzeit am schnellsten entdecken und werden von den Unterbeamten und Wächtern am leichtesten wieder hergestellt.

No. 25.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 19. Juni 1868. (Schluss der Nummer: 18. Juni Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die $1_{,8}$ Meilen lange Strecke der Borsdorf-Meissner Bahn von **Leisnig** nach **Döbeln** (Kreuzung), welche am 2. d. M. für den Personen-Verkehr in Betrieb gesetzt wurde, ist am 15. d. M. auch für den Güterverkehr eröffnet worden: — An dieser Strecke liegt die $0_{,7}$ Meile von Leisnig und $1_{,1}$ Meilen von Döbeln entfernte Haltestelle Klosterbuch, welche blos für den Personenverkehr eingerichtet ist.

Braunschweigische Staatseisenbahnen.

Die $3_{,12}$ geogr. Meilen lange Bahnstrecke **Börssum-Jerxheim** ist am 1. Mai d. J., jedoch vorläufig nur für den Güterverkehr eröffnet worden.

Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen.

(Denkschrift des Deutschen Handelstages.)

I.

Es liegt uns eine soeben dem Bundesrath übergebene und für das Zollparlament bestimmte Denkschrift des Deutschen Handelstags-Ausschusses vor, welche die weittragende Frage des Frachtgeschäftes der Eisenbahnen und Binnenschifffahrt behandelt.

Diese Denkschrift möchte unseres Erachtens ein erhebliches Interesse für die Bahnverwaltungen wie für das Publicum haben, da durch dieselbe die mit Einführung des Deutschen Handelsgesetzbuchs scheinbar erledigte Frage über eine den Handelsstand möglichst befriedigende Gestaltung des Frachtgeschäfts von Neuem wieder in Fluss gebracht wird.[1]

Im Wesentlichen bringt dieselbe freilich nichts Neues, indem sie als Cardinalpunct die Forderung stellt, dass das Fahrgeschäft der Eisenbahnen von dem Frachtgeschäft derselben getrennt, wie solches in dem in der Hamburger Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom November 1860 berathenen Reglements-Entwurf und sodann auch von volkswirthschaftlichen Capacitäten[2] empfohlen worden war.

In wie weit eine so grosse Reform, an der auch wir das ungetheilteste Interesse aus Grund voller Würdigung ihrer Wichtigkeit nehmen, im Wege der Gesetzgebung, von Oben herab, anzubahnen sei, ehe noch eigentlich die Einrichtungen sich von selbst geschaffen haben, die nun unter das Gesetz fallen sollen, das wollen wir fürerst nicht erörtern. Wir haben zunächst nur das wirklich Nächste zu thun, nämlich über den Inhalt der Denkschrift zu referiren. Der leitende Gadankengang derselben ist folgender:

„Eine Einrichtung, wie die bezeichnete, würde zunächst die Theilung der Arbeit fördern; sie würde den Eisenbahn-Verwaltungen die Aufgabe lassen, für die Instandhaltung des Schienenweges und des Betriebs-Materials zu sorgen; sie würde dagegen die Sorge für die möglichste Ausnutzung des Betriebs-Materials auf die Schultern einer andern Classe von Geschäftstreibenden wälzen, welche durch ihren ganzen Geschäftsbetrieb darauf hingewiesen sind, dieser Aufgabe eine ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Dieselben würden daher für eine bessere Ausnutzung des Wagenraumes, sowie für raschere Beladung sorgen können, und die Conditionen, welche sie ihren Kunden in Betreff der Schnelligkeit des Transports, der Sorgfalt der Aufbewahrung u. s. w. stellen, mehr den Bedürfnissen des Verkehrs anpassen können.

„Es würde dadurch eine Concurrenz verschiedener Unternehmen in dem Frachtführerbetrieb auf jeder einzelnen Strasse in sich selbst geschaffen, es würde bewirkt werden, dass dieselben zum Besten des

[1] Für das Zollparlament, für welches die Denkschrift ursprünglich bestimmt ist, kommt solche allerdings schon zu spät, indessen wünscht der Handelstag, dass die Abgeordneten „an der Regelung dieser für die Ausdehnung des ganzen Zollvereins so wichtigen Frage das regste Interesse nehmen" und dass in den Kreisen, in welchen ihnen eine legislatorische Competenz zusteht, „auf eine Beseitigung der unzweifelhaft bestehenden Uebelstände im Frachtverkehr hingewirkt werde", vor Allem aber, dass „diejenigen Männer, welche von bestimmendem Einflusse sind, sich mit dem in der Denkschrift entwickelten Gesichtspuncte vertraut machen und ihn einer eingehenden Prüfung unterwerfen."

[2] Siehe: das Monopol der Eisenbahnen, eine Denkschrift der vierten Versammlung des Congresses Deutscher Volkswirthe, vorgelegt von Otto Michaelis, Leipzig 1862, Verlag von Heinrich Hübner, besprochen in No. 12 S. 97 der Eisenb.-Ztg. von 1862.

Publicums in Billigkeit, Promptheit und Güte ihrer Leistungen wetteifern.

„Der bezeichnete Ausweg wurde in einer sehr eingehenden und angeregten Debatte allseitig als ein wünschenswerther und der Natur des Geschäftslebens entsprechender anerkannt. Nur ein einziges Mitglied hielt es für möglich, dass dem Verkehr durch eine Verschärfung der Staatsaufsicht und durch den Erlass strengerer Regulative allein die erwünschte Erleichterung zu Theil werde. Dieses Mitglied erklärt sich gegen eine Einführung des Fahrverkehrs neben dem Frachtverkehr in derjenigen Ausdehnung, wie das Reglement von 1860 sie in das Auge fasst und war der Ansicht, dass, wenn die Eisenbahnen Andere zum Frachtführergeschäft auf ihren Schienenstrassen zulicssen, sie selbst sich diesem Geschäft nicht mehr unterziehen könnten; eine Aenderung des gegenwärtigen Zustandes wurde jedoch auch von ihm für erforderlich erachtet; es wurde ausgeführt, dass die Vergünstigung, für ganze Wagenladungen billigere Frachtsätze zu zahlen, ausgedehnt werden müsse auf solche Fälle, wo ein Unternehmer von verschiedenen Kunden Frachtgüter verschiedener Art zur Beförderung übernommen hat, und dieselben nach der von ihm ins Werk gesetzten Ausnutzung des Wagenraumes unter Einem Frachtbrief zu versenden wünscht.

„Im Uebrigen drehte sich die Debatte wesentlich um die practische Durchführbarkeit des Vorschlags. Es wurden verschiedene Bedenken gegen dieselbe erhoben und besprochen, und sämmtlichen Mitgliedern drängte sich die Ueberzeugung auf, dass die vorgeschlagene Neuerung tief eingreifende Umwälzungen in dem ganzen Frachtverkehr zur Folge haben müsse. Man einigte sich indessen in der Anschauung, dass es nicht Aufgabe des Handelstages sein könne, alle erwarteten Folgen bis in das Detail in das Auge zu fassen. Viele Fragen, die gegenwärtig aufgeworfen werden könnten, würden erst durch die Praxis ihre genügende Lösung finden; Aufgabe des Handelstages könne nur sein, kräftig für das allgemeine Princip einzutreten, dass das Frachtführergeschäft auf den Eisenbahnen von dem gegenwärtig auf ihm lastenden Monopole befreit werde. Detaillirter Vorschläge müsse er sich enthalten. So werde auch nur die Praxis die Frage genügend lösen können, ob nach zugelassenem Fahrverkehr für den Frachtverkehr überhaupt noch Boden im Geschäftsleben übrig bleiben werde; ferner, ob es zweckmässig sei, dass die Spediteure die Güterwagen von der Bahnverwaltung sich stellen lassen oder dieselben zu Eigenthum erwerben. Dabei wurde auch die Möglichkeit in das Auge gefasst, dass sich besondere Gesellschaften bilden, welche Güterwagen unterhalten, und dieselben für den einzelnen Fall an das Publicum vermiethen. Eine dem Bedürfnisse entsprechende Vermehrung des Wagenparks würde jedenfalls unter der neuen Einrichtung leichter und schneller vor sich gehen, als bisher. Gleichwohl erachtete es die Commission für angemessen, einige der in ihrem Schoosse vorgenommenen Erörterungen in historischer Darstellung wiederzugeben.

„Man erachtete es zunächst für selbstverständlich, dass ein Monopol der Spediteure nicht geschaffen werden dürfe, dass vielmehr in Zukunft, wie auf den Landstrassen und den Wasserstrassen, auch auf den Eisenbahnstrassen Jedermann berechtigt sein müsse, sein eigener Frachtführer zu sein. Fabricanten und viele grössere Gewerbtreibende würden von dem Vorrechte, ganze Wagen verladen zu dürfen, Gebrauch machen. In einem der freien Concurrenz für Jedermann offen stehenden Geschäfte fehlten damit alle Vorbedingungen eines Monopols. Persönliche Bevorzugungen dürfen die Eisenbahn-Verwaltungen freilich nicht einführen. Es liegen zu einer solchen Befürchtung aber auch gar keine Gründe vor; der geschäftliche Gesichtspunct, unter welchem eine Eisenbahn-Verwaltung bei der neuen Ordnung der Dinge zu führen sein würde, ist wesentlich vereinfacht, und concentrirt sich augenscheinlich in der Frage, wie sie ihr Schienengeleise am höchsten verwerthet; auf diese Frage giebt es nur eine geschäftliche Antwort, nämlich die Eröffnung der freiesten Concurrenz für die Benutzung desselben. Das Verhältniss wird sich dahin regeln müssen, dass die Eisenbahnen allgemeine Normen festsetzen; dass dabei Frachtführer, die zu grösseren Leistungen sich verpflichten, auf billigere Frachtsätze Anspruch haben, als diejenigen, welche einen geringeren Verkehr vermitteln oder nur gelegentlich einen Wagen in Anspruch nehmen, ist selbstverständlich und geschäftlich; nach dem solcher Gestalt festgesetzten Tarife muss aber Jeder alsdann die Leistungen der Eisenbahn in Anspruch nehmen dürfen. Auch wurde darauf aufmerksam gemacht, dass der Betrieb der Speditions-Vermittelung schon jetzt ein sehr reger sei und dass die zahlreiche Concurrenz nicht gestatten werde, dass die Spediteure durch Verabredung unter sich Monopolpreise aufrecht erhalten werden. Ein gewisses Uebergewicht habe allerdings unter allen Umständen das grosse Capital über das kleine. Aber das Bestreben, das Capital rentabel zu machen, werde stets zum Angebot wohlfeiler Leistungen an das Publicum führen. Es wurde nicht ganz in Abrede gestellt, dass, während häufig durch die Concurrenz des Speditionsverkehrs billigere Frachten angeboten werden würden, auch vereinzelte Fälle sich ereignen könnten, in denen die Spediteure eine günstige Gelegenheit ausnützten, um übermässige Frachtsätze sich auszubedingen. Es wurde indessen sehr in Zweifel gezogen, ob es als ein Unglück für den Verkehr zu bezeichnen sei, wenn auf solche Weise die Preise für Frachtleistungen in höherem Maasse als bisher der Conjunctur unterthänig gemacht werden, da ja auch alle anderen Preise für Leistungen der Conjunctur unterliegen.

„Als ein Hauptbedenken wurde angeführt, dass ungerechte, und seien es auch nur unwillkührliche Bevorzugungen unvermeidlich seien. Die Abfertigung nach Maassgabe der Anciennetät werde sich nicht aufrecht erhalten lassen. Dem Fahrverkehr würden die Güter zufallen, welche höhere Frachtsätze zahlen oder auf weiten Strecken sich bewegen. Dem Frachtverkehr dagegen würde der Localverkehr, namentlich nach kleinen Stationen, sowie die Beförderung wohlfeiler Güter, namentlich der Kohlen, zufallen. Dieser wenig lohnende Verkehr würde für die Eisenbahn-Verwaltungen wenig Anreizendes haben, und sie würden daher der Versuchung erliegen, den Fahrverkehr vor dem Frachtverkehr zu begünstigen. Dem wurde entgegengehalten, dass es dem Fahrverkehr und dessen Unternehmern voraussichtlich gelingen werde, sich des Geschäfts in allen seinen Branchen zu bemächtigen. Selbstverständlich sei es, dass die Eisenbahnverwaltungen für die verschiedenen Classen ihrer Wagen verschiedene Tarifsätze aufrecht erhalten, für offene Wagen einen wohlfeileren als für verdeckte. Die Speditions-Vermittelung werde daher im Stande sein, auch Massengüter zu den billigsten Frachten zu befördern; sie werde sich auch den Verkehr nach den kleineren Plätzen angelegen sein lassen, und gerade hier könne der Unternehmer des Fahrverkehrs, der darauf angewiesen sei, eine rastlose Thätigkeit zu entwickeln und auch den kleinsten Geschäftsvortheil auszubeuten, mehr leisten, als dieses den Eisenbahnen bei ihrem schwerfälligen und nothwendig schablonenmässigen Verwaltungen gestattet sei. Die Eisenbahnen würden den verschiedenen Ansprüchen der einzelnen Unternehmer im Allgemeinen unbefangen gegenüberstehen und keine Veranlassung haben, Einen vor dem Anderen zu begünstigen.

„Ein anderes Bedenken wurde hergenommen von dem Verkehr auf sehr weiten Strecken, bei welchen eine sehr grosse Anzahl von Bahn-Verwaltungen concurriren. Die Verwaltung der Absende-Station werde hier nicht die Verantwortlichkeit übernehmen können, dass bis zum Bestimmungspuncte hin jede Verwaltung pünctlich ihre Schuldigkeit thun werde. Es könnte sich ferner der Fall ereignen, dass eine Eisenbahn bei eingetretenem Wagenmangel einem Frachtführer die von ihm geforderte Anzahl von Wagen nicht werde zur Disposition stellen können, die Conjunctur bringe es zuweilen mit sich, dass die Bewegung des Güterverkehrs in einer bestimmten Richtung vor sich gebt, und wenn alsdann durch die Einführung des Fahrverkehrs den Eisenbahnen die vollständig freie Disposition über ihre Wagen entzogen wäre, würden dieselben nicht in der Lage sein, mit der erforderlichen Schnelligkeit die leeren Wagen in der entgegengesetzten Richtung zurückzubefördern. Von anderer Seite wurde auf diese Bedenken wenig Gewicht gelegt. Im Fahrverkehr hätten die Eisenbahnen für Innehaltung der Lieferzeit wie bisher zu haften, und diese Haftpflicht werde nicht schwerer wiegen als unter den gegenwärtig schwebenden Verhältnissen. Die Bestimmung des Artikels 422. D. H. G. B.: „Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben erfolgen kann" müsse selbstredend aufrecht erhalten werden, werde aber nicht drückender wirken als bisher. Die Frage, in welchem Umfange die Beförderung von Gütern geleistet werden könne, hänge lediglich von factischen Factoren ab, der Menge der zum Versandt angebotenen Güter einerseits, der Menge der disponiblen Betriebsmittel andererseits. Bei eingetretenem Mangel an Betriebsmitteln werde freilich eine Veränderung der gesetzlichen Bestimmung denselben nicht beilen können, aber ihn auch nicht verschlimmern. Die weisere Ausnutzung des Wagenraums, die bei zugelassenem Fahrverkehr durch die Frachtführer veranlasst werden könne, werde auf die Menge der disponiblen Betriebsmittel sogar günstig wirken. Eine Aufstauung leerer Wagen an einzelnen Stationen sei weit weniger zu besorgen als gegenwärtig. Da die Frachtführer für die leeren Wagen Miethe zu zahlen hätten, auch wenn sie sie nicht benutzen, würden sie sich unter allen Umständen beeilen, dieselben zurückzuliefern. Es würden dadurch nebenher noch wesentliche Vortheile für das Publicum erreicht, denn um die Wagen, für welche sie so oder so Miethe zu zahlen haben, nicht leer zurückgehen zu lassen, würden die Spediteure gerne Rückfracht zu einem geringeren als dem tarifmässigen Preise mitnehmen. Während es jetzt nicht selten vorkomme, dass bei der unbeweglichen Höhe der Frachtsätze gewisse Posten von Massengütern nicht mit Vortheil verladen werden können, würden dieselben in Zukunft von derartigen Gelegenheiten zu billiger Rückfracht Nutzen ziehen. Endlich wurde auch die aufgetauchte Befürchtung, dass das Umladen der Wagen wesentliche Schwierigkeiten verursachen werde, als unbegründet bezeichnet."

Während in Deutschland das Frachtführergeschäft auf den Schienenwegen ausschliesslich Sache der Eisenbahnen geblieben ist, liegt dasselbe in Frankreich und England gewöhnlich in den Händen von Unternehmern, die sich der Leitung des Frachtverkehrs widmen, sei es, dass dieselben die Güterwagen von den Eisenbahn-Verwaltungen miethen oder eigene Güterwagen besitzen und von den Eisenbahn-Verwaltungen nur die Benutzung der erforderlichen Zugkraft und Eisenstrasse bedienen. Schon das Eisenbahngesetz von 1838 fasste den Eisenbahnbau und den

Betrieb des Frachtgeschäfts auf Eisenbahnen als zwei von einander zu sondernde Geschäftszweige ins Auge.

Die Durchführbarkeit ist schon bezeugt durch den Reglements-Entwurf für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aus der Generalversammlung vom 12. bis 15. November 1860, in welchem § 3 lautet:

„Der Transport von Gütern findet statt a) „im Frachtverkehr" (in welchem die Eisenbahn-Verwaltungen das Gut selbst empfangen, speditiren und abliefern); b) „im Fahrverkehr, soweit die einzelnen Bahnen einen solchen zulassen, indem die Verwaltungen dem Absender einen Wagen am Aufgabeorte zur Verladung, und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn dem ihr angewiesenen Empfänger zur Entladung bereit stellen (Fahrgüter)."

§ 27 bezeichnet die als Fahrgüter zulässigen Frachtstücke. Jedes Fahrgut kann als Frachtgut zur Expeditirung aufgegeben werden.

Die Möglichkeit der Loslösung des Frachtgeschäfts von der Bahnverwaltung ist also hier zugegeben. Leider ist die gegebene Anregung ganz unbeachtet geblieben, als das Deutsche Handelsgesetzbuch berathen wurde, und so der Reglement-Entwurf nie in practische Wirksamkeit übergegangen. Nach vertraulichen Aeusserungen von Bahnverwaltungsmitgliedern ist jene Aenderung des Frachtverkehrs nicht nur nicht unmöglich, sondern heut noch wünschenswerth für die Verwaltungen und im letzten Resultat die Interessen der Eisenbahn-Eigenthümer fördernd.

Dass der vom Handelstag empfohlenen Lostrennung des Frachtgeschäfts von dem Fahrgeschäft der Eisenbahnen auch sehr gewichtige Bedenken entgegenstehen, ist selbst von den Vertretern des Handelstags zugestanden worden. Um so mehr sind wir darauf gespannt, wie sich die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, welche von dem Vorgehen des Deutschen Handelstags jedenfalls Act genommen haben, sich zu dieser hochwichtigen Frage stellen werden. [3]

[3] Hierüber wird sich etwas Zuverlässiges erst dann sagen lassen, wenn der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über diese Frage nach vorausgegangener Discussion Seitens der betreffenden Vereins-Commission in seiner Generalversammlung Beschluss gefasst hat.

Jedenfalls wäre es aber wünschenswerth, wenn das pro et contra in dem Organ des Vereins aus den Kreisen der Bahnverwaltungen heraus besprochen würde, und möchten wir hierzu die Anregung geben. Die Redact.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Bau.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Die aufgestellten Projecte der Zweigbahn von Cottbus nach Guben sind laut officieller Mittheilung zur landespolizeilichen Prüfung und Genehmigung bereits eingereicht und wird mit dem Bau dieser Strecke schon in den nächsten Wochen begonnen werden, auch sind auf der ganzen projectirten Haupt-Bahnlinie die Baumeister zur Vornahme der Vorarbeiten vertheilt, und wird nach beschleunigter landespolizeilicher Prüfung und Genehmigung der einzelnen Linien ohne Verzug mit dem Bau der Bahn vorgegangen werden und hofft man damit noch vor der statutenmässig festgesetzten Bauzeit — 31. December 1870 — zu Ende zu kommen.

Hamburgische 4½procentige Eisenbahn-Anleihe. Die Stadt Hamburg emittirt eine 4½proc. Eisenbahn-Anleihe im Betrage von 10 Millionen Thlr., von welchen 5 Mill. Thlr. einstweilen ausgegeben werden. Die Anleihe ist in Stücken à 1000, 300 und 100 Thlr. eingetheilt und trägt halbjährliche Coupons per 1. April und 1. October. Zunächst stellt die Norddeutsche Bank in Hamburg Interimsscheine aus, welche ab 15. d. M. zu dem Preise von 94 Procent, Cours und Zinsen nach Hamburger Usance, durch die Norddeutsche Bank zu beziehen sind.

4½ procentige Eisenbahn-Anleihe der Hauptstadt Mannheim. Zur Beschaffung der Mittel für Herstellung der auf Grund des Gesetzes vom 20. Februar 1868 und der Concession vom 30. April 1868 zu erbauenden Eisenbahn von Mannheim über Schwetzingen nach Carlsruhe ist die Stadtgemeinde Mannheim durch Erlass vom 9. Juni 1868 ermächtigt worden, eine Eisenbahn-Anleihe von 3 200 000 Gulden Süddeutscher Währung zu emittiren. Laut Vereinbarung mit der Stadt Mannheim vom 12. Mai 1868 übernimmt der Staat das Eigenthum dieser Bahn nach deren Herstellung für den gleichen Betrag von 3 200 000 Gulden Südd. Whrg., tilgt den Kaufpreis nach Ablauf des fünften Betriebsjahres jährlich mit wenigstens 5% des Gesammtbetrages und verzinst das ausstehende Capital in halbjährlichen Raten mit 4½% jährlich. Die demgemäss von der Grossh. Badischen Staatsregierung garantirten Zins- und Capitalszahlungen werden durch Einlösung der Zinsanweisungen und Obligationen der Anleihe bewirkt. Die Obligationen, in Stücke zu 1000, 500, 200 und 100 Gulden eingetheilt, welche auf den Inhaber lauten, jedoch auf Verlangen durch die Grossh. Badische Eisenbahnschuldentilgungscasse auch auf den Namen eingeschrieben werden können, sind von Seiten der Gläubiger unaufkündbar, können dagegen, abgesehen von der regelmässig festgesetzten Tilgung, von Seiten der Grossh. Staatsregierung jederzeit zur Rückzahlung im Nennwerthe nach sechsmonatlicher Frist gekündigt werden. Der Emissionscours ist auf 92¼% festgesetzt; die Zinszahlungen und die Auszahlungen für die ausgeloosten Obligationen erfolgen in Carlsruhe, Mannheim, Frankfurt a/M. und Berlin.

⊙ **Württembergische Staatsbahnen.** (Zuffenhausen-Ditzingen.) Am 10. Juni ist auf der Schwarzwaldbahn die erste Locomotive, von Stuttgart kommend, in Ditzingen eingetroffen.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Bebra Hanauer Eisenbahn.** Die Strecke Steinau-Wächtersbach ($1{,}_8$ Meilen) wird mit der Zwischenstation Salmünster am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Siehe Fahrplan S. 338.

+ **Rhein-Nahe-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.) Die Einnahmen dieser Bahn waren die höchsten seit Eröffnung des Betriebes, wenn auch an eine Dividende noch immer nicht zu denken war und der Staatszuschuss zur Verzinsung der Prioritäten noch immer keineswegs entbehrt werden konnte.

Allgemeines. Die Rhein-Nahe-Eisenbahn, eine der grossartigsten und schwierigsten Bauanlagen der neueren Zeit, hat eine Länge von $16{,}_{13}$ Meilen und ist seit 26. Mai 1860 im Betrieb, hat also 7 volle Betriebsjahre hinter sich. Der Oberbau ist durchweg nur eingeleisig ausgeführt. Das Anlagecapital besteht nominell aus 18 Mill. Thlr., nämlich 9 Mill. in Stammactien und 9 Mill. in Prioritäten zu 4½%; die Zinsen der letzteren sind mit Ausnahme von 750 000 Thlrn. vom Staate garantirt. Von dem garantirten Theile der Obligationen sind noch 94 300 Thlr. disponibel, dagegen 45 400 Thlr. bereits ausgeloost; von den Actien 1585 caducirt. Von dem nominellen Anlagecapital sind 16 347 414 Thlr. vereinnahmt, aber 16 309 112 Thlr. oder pro Meile 1 011 104 Thlr. verwendet, so dass diese Bahn eine der theuersten in Deutschland ist und in dieser Hinsicht nur wenige ihres Gleichen hat. Der Maschinen- und Wagenpark besteht wie im vorigen Jahre aus 30 Locomotiven, 40 Personenwagen mit 1739 Sitzplätzen, 582 Güter- und 37 Erdtransportwagen mit 111 960 Ctr. Ladungsfähigkeit.

Im Speciellen haben sich die Verkehrsresultate im Jahre 1867 wie folgt gestaltet.

Befördert wurden 827 357 Personen, mehr als jemals und gegen das Vorjahr $8{,}_{29}$% mehr, und zwar 19 062 in der I., 111 660 in der II., 420 933 in der III., 241 894 in der IV. Cl. und 23 408 Militairs (gegen 115 067 Militairs in 1866). An Personenmeilen wurden 2 736 667 zurückgelegt, gegen 1866 740 881 weniger; durchschnittlich befuhren 169 663 Personen die ganze Bahn. Die Einnahme für Personen betrug $242\,380{,}_8$ Thlr. oder gegen 1866 $2{,}_{44}$% mehr. Auf den directen Verkehr kommen $36{,}_1$% aller Personen und $57{,}_{62}$ der Einnahme dafür.

An Equipagen wurden 105 für 689 Thlr., an Hunden 2745 für $359{,}_6$ Thlr., an Pferden 2507 für $2667{,}_3$ Thlr., an Reisegepäck 44 071 Ctr. für $6757{,}_5$ Thlr. befördert. Die ganze Einnahme im Personenverkehr nebst Nebenerträgen betrug $253\,127{,}_{85}$ Thlr. oder gegen 1866 $4{,}_{74}$% weniger.

An Gütern wurden excl. Dienstgut 9 698 478 Ctr. befördert, gegen das Vorjahr $10{,}_4$% mehr; hierzu kommen 649 Eisenbahnwagen. Die Einnahme dafür betrug $530\,605{,}_5$ Thlr. oder $9{,}_{33}$% mehr, im Vergleich zum Jahre 1865 noch 19381 Thlr. weniger. — Die Centnermeilen betrugen 102 271 884; im Durchschnitt befuhren die ganze Bahn 6 340 476 Centner. Auf den directen Verkehr kommen $36{,}_{87}$% aller Güter und $54{,}_{27}$% der Einnahme dafür. Die gesammte Einnahme aus dem Güterverkehr stellt sich auf $549\,153{,}_6$ Thlr. (über 10% mehr als 1866).

An Steinkohlen und Coks wurden 2 488 559 Ctr. (gegen 1866 $7{,}_{60}$% weniger) für $127\,597{,}_{65}$ Thlr. befördert.

Der Viehtransport umfasste 154 656 Stück für 18 548 Thlr., mehr als in jedem früheren Jahre.

Mit Hinzurechnung der diversen und defectirten Einnahmen von $65\,775{,}_2$ Thlr. (worunter für Wagenmiethe $52\,103{,}_8$ Thlr.) stellt sich die Gesammteinnahme auf $867\,096{,}_{65}$ Thlr. (gegen 1866 um 41 175 Thlr. oder 5% mehr, gegen das erste volle Betriebsjahr 1861 aber 59½% mehr) oder pro Meile $53\,756{,}_7$ Thlr. Die Betriebsausgaben betragen dagegen $576\,940{,}_4$ Thlr. (gegen das Vorjahr 35 136 Thlr. oder $6{,}_{48}$% mehr) oder $66{,}_{53}$% der Einnahme, wobei aber zu bemerken ist, dass 78 590 Thlr. dieser Ausgaben dem Erneuerungs- und Reserve-

fonds obliegen würden, wenn solche existirten. Der Ueberschuss betrug 290 156,$_2$ Thlr. oder fast 1,$_8$% der verwendeten Anlagekosten. Demnach hat der Staat auf Grund der übernommenen Garantie einen Zinszuschuss von 91 294,$_{45}$ Thlr. oder mit Einschluss der Amortisationsquote pro 1868 einen Zuschuss von 111 450,$_7$ Thlr. zu leisten. Der Gesammtbetrag aller bisherigen Staatszuschüsse stellt sich auf 776 549 Thlr.

+ **Greiz-Brunner Eisenbahn.** (Zweiter Geschäftsbericht für 1867.) Auf Capitalconto wurden im verflossenen Jahre 29 369,$_8$ Thlr. eingenommen (worunter 23 500 Thlr. Handdarlehne zu 5½%) und 26 389,$_3$ Thlr. verausgabt, so dass die Baukosten bis jetzt 400 592 Thlr. betragen. — Das Ergebniss des zweiten Betriebsjahres hat sich nicht günstiger als das des Vorjahres gestellt. Befördert wurden 61 222 Personen für 9159,$_6$ Thlr. (incl. 463,$_3$ Thlr. für Gepäck, Hunde, Equipagen und Vieh) und 489 059 Ctr. Güter (wovon nur 58 689 Ctr. in Ausgang) für 13 137,$_6$ Thlr. Die Gesammteinnahme betrug 25 324,$_4$ Thlr. oder pro Meile 16 883 Thlr., die Gesammtausgabe aber 20 587,$_3$ Thlr., mithin der Ueberschuss 4737 Thlr. oder 1,$_{18}$% der Anlagekosten, wovon statutenmässig (wie im Vorjahre) 4616,$_8$ Thlr. dem Erneuerungsfonds zu überweisen waren, der dadurch auf 9233,$_6$ Thlr. gestiegen ist. Mit dem Nettoüberschusse des Vorjahres blieben 906,$_4$ Thlr. auf neue Rechnung vorzutragen.

+ **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht vom Jahre 1867.) 1) Personen- und Güterverkehr. Befördert wurden 144 209 Personen (gegen 1866 56 863 Personen oder 65% mehr) mit einer Einnahme von 83 678,$_6$ fl. (gegen 1866 etwas mehr als doppelt so viel) und 14 793 333 Ctr. Güter excl. Regiegüter (gegen das Vorjahr 4 728 327 Centner oder 46,$_3$% mehr) mit einer Einnahme von 569 994,$_3$ fl. (gegen 1866 fast 69% mehr). Unter den Gütern waren 13 490 660 Ctr. Kohlen, 620 886 diverse Güter und 681 847 Ctr. Güter der chemischen Fabrik.

2) Finanzielle Ergebnisse. Mit den diversen Einnahmen im Betrage von 36 301,$_6$ fl. stellt sich der gesammte Bruttoertrag auf 689 974,$_4$ fl., mithin gegen das Vorjahr 248 833,$_9$ fl. oder 56,$_4$% mehr, wobei jedoch für 1866 die von der hohen Staatsregierung vergüteten 30 000 fl. nicht gerechnet sind. Die gesammten Betriebskosten betrugen 249 329 fl. oder 36,$_{14}$% der Einnahme, mithin der Reinertrag 440 645,$_4$ fl. Nach Abzug der Zinsen für Prioritäten u. s. w. im Betrag von 74 471,$_7$ fl. stellt sich der Reingewinn auf 366 173¾ fl. Die für 1867 gezahlte Dividende beträgt nebst Zinsen 10 Proc. und ist die grösste bisher dagewesene; auf jedes der verflossenen 9 vollen Betriebsjahre kommen im Durchschnitt 6⅗%. Der Reservefonds hat ein Saldo von 66 516,$_5$ fl., der Erneuerungsfonds ein solches von 84 304,$_4$ fl. aufzuweisen, die sich durch die beschlossenen Zuschüsse um resp. 40 000 und 90 000 fl. erhöhen.

3) Das Anlagecapital der Hauptbahn (Bahneigentbum-Conto incl. Betriebsmittel) hat sich auf 3 459 200,$_4$ fl. erhöht. Hierzu kommt der Neubauconto mit 395 955,$_6$ fl., der Teplitz-Duxer Conto mit 466 213 fl. und der Materialienconto mit 161 832¼ fl. Die Baurechnungen der Teplitz-Duxer Bahn konnten noch nicht definitiv abgeschlossen werden; dieselben dürften weit unter dem aufgestellten Voranschlag von 762 000 fl., ja selbst unter dem definitiv aufgestellten Anschlag von 693 063 fl. bleiben.

4) Transportmittel. 7 Locomotiven, 20 Personenwagen, 15 Last- und 280 Kohlenwagen, 12 kleinere Bahnwagen, 1 Draisine und 1 Schneepflug.

+ **Kaiserin Elisabeth-Bahn.** (Geschäftsbericht für 1867.) Diese Bahn hat im verflossenen Jahre den höchsten Ertrag seit ihrem Bestehen geliefert, so dass von demselben zum ersten Male die garantirten 5⅕% des Anlagecapitals bestritten werden konnten und ausserdem noch ein ansehnlicher Mehrertrag übrig blieb. Die stärkere Personenfrequenz ist hauptsächlich der Pariser Weltausstellung, die grosse Güterfrequenz der reichen Ernte Ungarns zuzuschreiben.

Allgemeines. Die Bahn ist seit 1. Septbr. 1861 vollständig im Betriebe und besteht aus einer 52,$_{76}$ Meilen langen Hauptbahn (zerfallend in die Linie Wien-Salzburg 41,$_{33}$ M., die Verbindungsbahn Penzing-Hetzendorf 0,$_{78}$ M., und die Linie Wels-Passau 10,$_{65}$ M.), einer 3,$_{79}$ M. langen Nebenbahn Lambach-Gmünden und einer 17,$_{25}$ M. langen Pferdebahn Linz-Budweis. Das Anlagecapital der Hauptbahn stellt sich auf 71 365 733 fl. Die Erhöhung seit dem Vorjahre betrug 709 845 fl. und rührt hauptsächlich von den neu angeschafften 9 Locomotiven und 250 Güterwagen her. Das Actiencapitalconto beträgt 31 457 853 fl., die verschiedenen Anleihen 49 426 050 fl. excl. der bereits getilgten 4 805 500 fl. Die gesammten Anlagekosten sind 84 461 839,$_6$ fl. Der Locomotiven- und Wagenpark bestand Ende 1867 aus 98 Locomotiven (worunter 36 aus der Maschinenfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft, 30 von Günther in Neustadt, 23 von Sigl, 9 von der eigenen Maschinenfabrik), 4 Hofwagen, 351 Personenwagen mit 11 851 Sitzplätzen und 1665 Güterwagen mit 327 120 Ctr. Ladungsfähigkeit.

Specielles. a) Personenverkehr. Auf der Hauptbahn und den beiden Nebenbahnen wurden befördert 1 310 865 Personen gegen 1 502 434 Personen im Jahre 1866, mithin 191 569 Personen oder 12,$_8$% weniger. Darunter waren auf der Hauptbahn 1 238 889 Personen, nämlich 1 206 048 Civilreisende (gegen 1866 143 693 oder 13½% mehr) und 32 847 Militärs (gegen 374 118 Mann im Vorjahre), auf der Gmundener Nebenbahn 45 323 Personen (8746 oder fast 24% mehr), auf der Budweiser Pferdebahn 26 653 Personen (2731 oder 9% weniger). Die Einnahme betrug auf der Hauptbahn incl. Gepäck und Agio 2 684 546,$_6$ fl. (1866 2 719 391 fl., also Mindereinnahme 34 844 fl.), auf der Gmundener Bahn 50 180,$_6$ fl., auf der Budweiser Bahn 27 179,$_7$ fl. Auf den directen Verkehr kommen 54 472 Personen und 644 119,$_3$ fl. Unter den Stationen stehen obenan Wien mit 332 411 Personen und 941 369,$_{16}$ fl., Salzburg mit 450 303 fl. und Linz mit 203 234,$_6$ fl.

b) Güterverkehr. Auf der Hauptbahn und den Nebenbahnen wurden befördert 20 167 028 Ctr. Güter gegen 15 661 355 Ctr. im Jahre 1866, mithin 4 505 673 Ctr. oder fast 29% mehr. Auf der Hauptbahn ist die Menge der Eilgüter von 227 014 Ctr. auf 244 051 Ctr., also um 7½%; die Menge der Frachtgüter von 12 968 770 Ctr. auf 17 920 269 Ctr., also um 38% gestiegen; seit dem Jahre 1862, als dem ersten vollen Betriebsjahre der Bahn in ihrem jetzigen Umfange, hat sich die Menge der Frachtgüter mehr als verdoppelt. Auf den directen Verkehr kommen 10 717 163 Ctr. mit 4 472 890,$_9$ fl. Unter den verfrachteten Gütern stehen der Quantität nach obenan: Getreide und Hülsenfrüchte 7 382 355 Ctr., Stein- und Braunkohlen 1 327 451 Ctr., Salz 907 235 Ctr., Brennholz 777 683 Ctr., Nutzholz 619 047 Ctr. Auf der Gmundner Bahn wurden 1 273 633 Ctr., auf der Budweiser Bahn 728 075 Ctr. befördert. Die Einnahme betrug auf der Hauptbahn in Papiergeld incl. Agio 6 890 879 fl. (Mehreinnahme über 50%), auf der Nebenbahn 154 082,$_4$ fl., auf der Pferdebahn 349 217,$_3$ fl.

c) Finanzielle Resultate. Die Gesammteinnahme betrug in Banknoten 1) bei der Hauptbahn incl. 140 599 fl. diverse Zuflüsse 9 715 825 fl. oder pro Meile 184 151,$_3$ fl. (1866 nur 139 048 fl., also mehr 32,$_4$%); 2) bei der Gmundener Bahn incl. 266,$_3$ fl. diverse Zuflüsse 204 529,$_4$ fl. oder pro Meile 53 965,$_5$ fl. (mehr 8,$_8$%); 3) bei der Pferdebahn incl. 22 401,$_8$ fl. diverse Zuflüsse 398 798,$_8$ fl. oder pro Meile 23 118,$_8$ fl. (mehr 9%), also zusammen 10 319 153 fl. oder pro Meile 139 826 fl. Die Betriebsausgaben betrugen bei der Hauptbahn 3 456 365,$_8$ fl. oder 35,$_{57}$% der Einnahme (1866: 40,$_{13}$%), auf der Nebenbahn 124 920,$_7$ fl. oder 61,$_{08}$% (1866: 68,$_{28}$%), auf der Pferdebahn 350 785,$_8$ fl. oder 87,$_{96}$% (1866: 79,$_{68}$%), mithin zusammen 3 932 072,$_3$ fl. oder 38% der Einnahme. Somit blieb als reine Einnahme bei der Hauptbahn 6 259 459,$_2$ fl., bei der Nebenbahn 79 608,$_7$ fl., bei der Pferdebahn 48 013 fl., zusammen 6 387 080,$_8$ fl.; nach Abzug der Steuern etc. (mit 351 454,$_3$ fl.) bleiben 6 035 626,$_5$ fl. Der zur Verzinsung des Baucapitals dienende Reinertrag berechnet sich auf 5 260 588 fl., wonach die Verzinsung des Anlagecapitals sich zu 6,$_{228}$% herausstellt (gegen 4,$_{61}$% in 1866). Demnach konnten an die Staatsverwaltung noch 919 818 fl. als Abschlagszahlung auf die früher erhaltenen Vorschüsse abgeführt werden; am 4. März 1868 ist eine anderweite Rückzahlung von 550 000 fl erfolgt, so dass der verbleibende Staatsvorschuss noch 6 206 185 fl. beträgt.

+ **Kirchheimer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.) Das Baucapital ist auf 384 168,$_2$ fl. gestiegen (wovon 245 750 fl. Actiencapital und 98 605,$_{65}$ fl. Anlehen). Befördert wurden 105 326 Personen (gegen 1866 1502 oder fast 1½% weniger) und 366 655,$_4$ Ctr. Güter (gegen 1866 20 629 Ctr. oder 6% mehr). Eingenommen wurden für den Transport 35 276 fl., ausserdem 2284,$_6$ fl., zusammen 37 560,$_6$ fl. (gegen 1866 1377 fl. oder fast 4% mehr); die Betriebsausgabe betrug 20 394,$_{45}$ fl., mitbin der Reinertrag 17 165,$_8$ fl. oder fast 4½% des Baucapitals. Davon sind abzuzieben 2831 fl. Passivzinsen und 6824 fl. für den Erneuerungsfonds (dessen Bestand 18 821 fl. erreicht hat); somit blieben 7510,$_8$ fl., wovon auf das Privatactiencapital von 170 750 fl. 4 Proc. Dividende mit 6830% vertheilt und 469,$_4$ fl. dem Reservefonds gutgeschrieben wurden, welcher nun 1300 fl. besitzt.

* **Württembergische Staatsbahnen.** (April-Einnahmen.)

	Meilen	Befördert wurden Personen	Güter Zoll-Ctr.	Die Einnahmen betrugen für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 April	92,$_2$	427 408	1 829 156	249 593 fl.	603 091 fl.	852 684 fl.
1867 April	82,$_7$	442 256	1 661 304	242 426 „	442 970 „	685 396 „
heuer	+9,$_5$	—14 848	+167 852	+7 166 „	+160 120 „	+167 287 „

Pt. — **Rheinische Bahn.** Vom 13. Juni cr. ab ist die Haltestelle Linn (Strecke Osterath-Essen-Wattenscheid) dem Verkehre übergeben und halten daselbst in jeder Richtung 4 Züge, um Passagiere aufzunehmen resp. abzusetzen.

Zwischen den Stationen der Rheinischen Bahn: Köln, Bonn, Coblenz, Nymwegen, Cleve, Goch, Kevelaer, Geldern, Kempen, Kaldenkirchen, Crefeld, Uerdingen, Hochfeld, Mülheim a/d. Ruhr, Essen, Wattenscheid, Neuss und Bingerbrück einerseits und den Stationen der Niederländischen Staatsbahn: Rotterdam, Dordrecht, Breda, Tilburg, Vught, Eindhoven, Helmond und Roermond wird eine directe Personen- und Gepäckexpedition via Venloo ins Leben treten.

Tarifwesen.

Am 16. d. M. ist auf den Bahnen der Altona-Kieler und Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft ein neues Betriebs-Reglement mit den dazu gehörigen Tarifbestimmungen in Kraft getreten. Siehe off. Bekm. S. 339.

Von der Kgl. Direction der Sächs. westlichen Staatsbahnen ist ein neuer Frachttarif festgesetzt worden, der wesentliche Ermässigung der Kohlen- und Coaksfrachten bringt. — Für das in der

Classe D und E des Westfälischen Verbandstarifs vom 1. April cr. bezeichnete Steinmaterial in Wagenladungen ist ein Specialtarif für Sendungen ab Püsselbüren, enthaltend u. A. Tarifsätze nach der Station Dortmund, in Kraft getreten.

Die Eisenbahn-Direction in Saarbrücken hat die für Coaks von Stationen der Saarbrücker Bahn nach Württembergischen Stationen bestehenden directen Tarifsätze zurückgezogen. Sofern durch die Umkartirung in Mühlacker oder Bruchsal keine höhere Fracht besteht, bleiben die Bezugskosten dieselben.

Vom 15. Juni d. J. ab sind die Bestimmungen und Frachtsätze für Langholztransporte Seite 109—119 des Localtarifs für die Werrabahn vom 1. Februar 1865 für den Werra-Thüringer Verbandverkehr aufgehoben. Die Beförderung von Langholz erfolgt von genanntem Tage ab unter den bei der Güterexpedition der Werrabahn zu erfragenden Bedingungen zu den Frachtsätzen der Cl. D beider Tarife, in welche Tarifclasse des Werra-Thüringer Verbandtarifes Holz allgemein versetzt wird, mit Ausnahme der aussereuropäischen Nutzhölzer.

Für den Transport von Salz aller Art zwischen den Stationen Stassfurt und Erfurt und Mitteldeutschen Verbandstationen der Pfälzischen Bahnen ist mit dem 1. Juni cr. ab ein besonderer Tarif mit ermässigten Taxen in Kraft getreten.

Vom 15. Juni d. J. angefangen, ist für den Verbandgüterverkehr zwischen Breslau einerseits und Wien, Floridsdorf, Marchegg, Brünn, Olmütz, Troppau und Bielitz andererseits, ferner für Getreidesendungen von Prerau und Lundenburg nach Breslau ein neuer Tarif sammt Reglement in Kraft getreten.

Zu den Tarifen für den Bayerischen Güterverkehr mit Stationen der südöstlichen Linie der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Seite 112—183 der Oesterr.-Bayer. Tarife vom 1. April 1867) sind unter der Tarifrubrik 13 und 11 Ergänzungen und Nachträge zu verzeichnen.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Der Königl. Eisenbahn-Baumeister Suche zu Beuthen O.-S. ist unter Ernennung zum Kgl. Eisenbahnbau-Inspector zur Kgl. Ostbahn, mit dem Wohnsitze in Thorn, versetzt.

Ausland.

Mont-Cenis-Bahn. Die Eröffnung der Eisenbahn über den Mont Cenis nach dem System Fell, welche nunmehr definitiv erfolgt ist, veranlasst uns folgende Notizen über diese Gebirgsbahn, der ersten dieser Art, zu geben. —

Bei der Anlage der Bahn selbst konnte grösstentheils die alte Strasse benutzt werden; man hatte nur Stützmauern gegen Bergabfälle und dergl. anzubringen, eine beträchtliche Strecke der Bahn musste aber wegen der Schneefälle vollständig gedeckt werden, und es zeigt sich gerade hier der Uebelstand, dass die Bedachung noch nicht vollständig Schutz gewährt. —

Es sind Züge I. Cl., Express-, Post- und Güterzüge eingerichtet. Das Maximum beträgt 5—6 Wagen, ein Gepäckwagen wird zwischen der Locomotive und dem ersten Wagen, eingeschaltet, um die Reisenden vor der Hitze der Maschine zu schützen.

Auf Italienischer Seite sind die Haltestationen Giaglone, San Martino, Bard und Gran Croce. Bei Gran Croce hat der Zug das Aufsteigen vollendet und nachdem er das Hospiz passirt hat, beginnt das Hinuntersteigen. Hier ist Lanslebourg Hauptstation und Maschinen-Depôt; hierauf folgen: Termignon, Bramans, Modane, Lapraz und San Michele. —

Die bisherigen Probefahrten haben nach einigen Versuchen sehr günstige Resultate ergeben, über welche folgender Artikel des „Bund" Auskunft giebt:

„Das System der Ueberschienung bei Alpenbahnen hat in allerjüngster Zeit zwei neue, sehr bemerkenswerthe Fortschritte gemacht. Wie die Blätter in den letzten Tagen berichteten, hat der Herzog von Sutherland den Mont Cenis auf der Fell'schen Bahn mit einem Zuge von 12 Wagen und einer Fahrgeschwindigkeit von 19 Kilometern in einer Stunde überschritten. Die weiteren practischen Betriebsresultate der Fell'schen Bahn vorbehalten, ist dies doch schon ein Ergebniss, welches erfreuliche Hoffnungen erweckt. Die Beförderung eines Zuges von 12 Wagen übertrifft alle Erwartungen, welche man in die Leistungsfähigkeit einer Alpenübergangsbahn nach dem System Fell bisher gesetzt und welche sich höchstens bis zu einem Zuge von 2 bis 3 Wagen verstiegen, bei weitem, ja sie nähert sich der Leistungsfähigkeit einer Thalbahn in mittleren Verhältnissen. Die Fahrgeschwindigkeit erreicht zwar nur die Hälfte der gewöhnlichen Thalbahn, allein sie genügt vollkommen für die kurze Strecke eines Bergüberganges, an welchen sich auf beiden Seiten die Thalbahnen anschliessen. Zudem ist wohl zu bemerken, dass die Fell'sche Bahn am Mont Cenis in ungünstigen Steigungs- und Curvenverhältnissen angelegt ist und dass die Leistungsfähigkeit des Systems sich bei niedrigeren und günstigeren Bergen, welche wie z. B. der Lukmanier Steigungen von höchstens 5 Procent und weite Curven aufweisen, bis zu derjenigen einer Thalbahn steigern wird."

Gegenüber den begeisterten Lobeserhebungen der Englischen Blätter, betr. die Fell'sche Eisenbahn über den Mont-Cenis und den sich daran knüpfenden Hoffnungen für eine Schweizerische Alpenbahn ohne langen Tunnel, spricht sich dagegen ein Artikel in den „Basler Nachr." ziemlich nüchtern u. A. wie folgt aus: Den technischen Theil der Aufgabe hat Herr Fell insofern gelöst, als er bei der guten Jahreszeit wirklich im Stande ist, Züge von 16—18 Tonnen mit einer Maschine von 22 Tonnen in ca. $4^1/_2$—5 Stunden, die Halte von zusammen $^1/_2$—1 Stunde mitgerechnet, auf der 77 Kilometer langen Strecke von St. Michel bis Susa und vice-versa zu befördern, wobei die Geschwindigkeit auf der grössten Steigung bergauf 14—16 Kilom., auf den geringeren Steigungen bis 4% etwa 25 Kilom. per Zeitstunde beträgt. Es unterliegt also wohl keinem Zweifel, dass die Möglichkeit vorhanden ist, mit 2 Maschinen ein Totalgewicht, Maschinen inbegriffen, sogar auf 100 Tonnen auf der Steigung von $8^1/_3$% fortzubringen, allein die Commissäre der Französischen und Italienischen Regierung scheinen solche Doppelzüge mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebs nicht für zulässig zu erachten. Als practisches Resultat ist durch diese Leistungen immerhin ein Zeitgewinn von $2^1/_2$—3 Stunden gegenüber dem bisherigen Postverkehr gesichert. — Inwiefern diese Resultate auch im Winter erreicht werden können, ist jedoch eine andere Frage. Die Personenwagen der Fell'schen Bahn, ungefähr von der Grösse eines gewöhnlichen Omnibus, haben in I. Classe 12, in II. und III. Classe 14 Plätze. Die Wagen sind durchgehend, die Thüren also an den Enden und zwar zum Schieben eingerichtet. An jedem Wagen befindet sich nur eine Treppe. Die Fenster sind unbeweglich, wahrscheinlich mit Rücksicht auf die Kälte im Winter. Sie können überdies von innen noch mit gepolsterten beweglichen Laden bedeckt werden. An jedem Wagen befinden sich zwei Buffer, welche zugleich als Träger der Kuppel-Nägel dienen und die auch drehbar sind, um die Bewegungen in den scharfen Krümmungen zu gestatten. Bei halber Ladung, die bei gewöhnlichen Bahnen schon sehr günstig wäre, bilden 5 Wandwagen (Güterwagen) 26 Tonnen mit blos $12^1/_2$ Tonnen Nettolast. Der grösste Güterzug wird wohl nie mehr als 6 Wagen umfassen mit einer Nettoladung von durchschnittlich höchstens 15 T. Gegenüber diesem geringen Nutzeffect sind hier die Grenzen für die Steigungen und Krümmungen offenbar zu weit getrieben. Auch die Ueberschreitung der Passhöhe wird sich trotz der vorhandenen Gallerien unzweifelhaft als eine grosse Schwierigkeit erweisen. Für die Sicherung der Fahrt in Hinsicht auf die Verhinderung einer Entgleisung ist bei den Locomotiven durch die Klemmräder gesorgt. Zur Sicherung der Bergfahrt sind Locomotiven und Wagen ausser den gewöhnlichen Bremsen auf die Verticalräder mit Klemmapparaten versehen, welche auf die Centralschiene wirken und einen bedeutenden Widerstand zu leisten vermögen, sofern diese Schiene oder der Apparat nicht mit Eis bedeckt sind, was im Winter häufig der Fall sein wird. Jeder Wagen muss von einem Bremser bedient werden."

Die practische Bewährung der Uebergangsbahnen wäre für die Schweizerische Alpenbahnfrage eine höchst erfreuliche Erscheinung. Die Schweiz würde damit die sichere Aussicht bekommen, nicht nur wenigstens zwei Alpenbahnen, den Lukmanier und Simplon, statt einer einzigen, zu erhalten, sondern wenn die Fell'sche Bahn am Mont-Cenis sich bewährt, so ist auch die Erstellung der Gotthardtbahn gesichert, indem der Gotthardt kaum ungünstigere Verhältnisse aufweist als der Cenis. Die Schweizerische Alpenbahnfrage, welche den Eidgenossen so viel Verdruss bereitet, würde aufhören zu existiren, und sich in wohlthuende Harmonie auflösen.

Der Norddeutsche Bundescommissär Herr Delbrück soll sich nach dem Bund bei den Handelsvertragsunterhandlungen mit der Schweiz entschieden für die Uebergangsprojecte ausgesprochen und denselben die beste Aussicht auf practische Verwirklichung zuerkannt haben.

Haben doch auch die Americaner an der Pacificbahn bereits die Schienen in einer Höhe von 8282 Fuss gelegt.

D. — **Russland.** Nach dem „Golos" ist im Minister-Comité am 29. Mai über den Verkauf der Nicolai-Bahn endgültig entschieden worden. Die Bahn wird der Moskauer Gesellschaft abgetreten.

Nordamerica. Von der Central-Pacific-Eisenbahn sind gegenwärtig auf beiden Seiten der Sierra Nevada 150 Meilen in vollständigem Betriebe und schliesst diese Strecke den bei Weitem schwierigsten und kostspieligsten Theil der ganzen Bahn ein. Die Gesellschaft verfügt ferner über eine bis jetzt in solcher Stärke noch nie beschäftigt gewesene Arbeiter-Armee, um die Strecke nach dem Salzsee-Thale zu bauen, dessen Mittelpunct im Herbst dieses Jahres erreicht werden wird, wodurch dann die im thatsächlichem Betrieb befindliche Meilenzahl auf 330 anwächst. Ausserdem sind mehrere Zweig- und Verbindungsbahnen, die sämmtlich der Hauptstrecke tributär, theils projectirt, theils im Bau begriffen und alle Aussicht vorhanden, dass die ganze zusammenhängende Durchgangs-Linie über den Contingent im Frühjahre 1870 vollendet sein wird.

Technisches.

t. — **Die Locomotiven auf der Pariser Ausstellung.*** Nachdem bereits so Vieles in technischen und nichttechnischen Journalen über die auf der letzten Pariser Ausstellung befindlichen Locomotiven geschrieben ist, so sollen im Folgenden, unter Benutzung eines vom Ingenieur v. Stummer-Traunfels verfassten Artikels im officiellen Ausstellungs-Bericht des Oesterreichischen Central-Comités nur einige allgemeine Bemerkungen über die jetzigen Tendenzen im Locomotivbau, wie sich solche bei den ausgestellten Locomotiven documentirten, unseren Lesern vorgelegt werden.

* Siehe auch die Mittheilungen im Jahrg. 1867 S. 541, 568 und 580 dieser Zeitung. Die Red.

Wenn man erwägt, dass die Locomotiven schon von dem genialen George Stephenson in so correcter und practischer Durchbildung der Welt übergeben wurden, dass deren Construction wirklich nur in den Details etwas weiter ausgebildet zu werden brauchte, um für fast alle in der Praxis vorkommenden Fälle brauchbare Maschinen zu liefern, so ist es sehr erklärlich, dass die in den letzten Jahrzehnten gemachten Fortschritte im Locomotivbau verhältnissmässig sehr gering gewesen sind und dass im Allgemeinen die Locomotiven von einfachster Construction, wo auf die Anfertigung der einzelnen Maschinentheile die grösste Sorgfalt gewandt ist, zu den besten und leistungsfähigsten gehören. Die besonderen Locomotivsysteme, welche von Zeit zu Zeit auftauchten, in die Mode und wieder aus der Mode kamen, wie die Crampton- und die Engerth-Maschinen, die auf der Pariser Ausstellung von 1855 zu sehen waren, ferner die Petiet'sche Elephanten-Locomotive mit ihrem colossalen Kessel, die Haswell'sche Duplex-Locomotive mit ihren 4 Cylindern, und die vielgliedrige Berglocomotive Steyerdorf auf der Londoner Ausstellung von 1862 können als wesentliche Fortschritte im Locomotivbau wohl nicht eben angesehen werden.

Wenn man die Locomotiven nach der Zahl ihrer Triebachsen in verschiedene Classen eintheilt, so musste dem unbefangenen Beobachter sofort auffallen, dass unter der grossen Zahl von Locomotiven, welche in der letzten Pariser Ausstellung zu finden waren, nur 3 Stück mit einer einfachen Triebachse versehen waren, und zwar waren alle 3 für Englische oder unter Englischer Verwaltung stehende Bahnen bestimmt. Die für nichtenglische Bahnen ausgestellten Personenzugs- und Schnellzugs-Locomotiven waren überall mit 4 gekuppelten Triebrädern versehen. Uebrigens scheint man jetzt auch in England nach und nach einzusehen, dass die gekuppelten Maschinen mit 4, etwas kleineren Triebrädern den Vorzug vor den einfachen Maschinen mit einem einzigen Paar von colossalen Triebrädern verdienen. Die durch Kuppelung der Räder erzielte grössere Adhäsion, welche bei den einzelnen Maschinen nur durch übermässige Belastung der Triebachse erreicht werden kann, dann aber den nachtheiligsten Einfluss auf den Oberbau ausübt, ist schon ein genügender Grund, um zur Kuppelung der Räder der Personenzugs-Maschinen Veranlassung zu geben.

Wenn nun, wie oben bemerkt, die Locomotiven mit 2 gekuppelten Triebachsen einerseits für Personen- und Schnellzüge immer mehr benutzt werden, so genügen dieselben andererseits auch in vielen Fällen zur Beförderung der gemischten Züge und der reinen Güterzüge, und es liegt daher auf der Hand, dass solche Bahnen, auf denen keine ungewöhnlich starke Steigungen und Curven vorkommen und keine besonders schweren Güterzüge verkehren, recht wohl mit einem einzigen Locomotiv-Muster auskommen können, namentlich wenn man die Locomotiven mit wirksamen Sandstreuapparaten versieht, um bei nasser Jahreszeit die Adhäsion genügend erhöhen zu können.

Unter den ausgestellten Personen- und Schnellzugs-Locomotiven mit 4 gekuppelten Triebrädern befanden sich 3 Französische, für Französische Bahnen bestimmt, ferner eine vorzüglich construirte und ausgeführte, vierrädrige Eilzugs-Maschine aus der Maschinenfabrik von Grafenstaden, für die Badische Bahn bestimmt, eine Englische (von Kitson in Leeds), eine Nordamericanische, eine Oesterreichische (von Sigl in Wien), für die Bahn Warschau-Teresiopol bestimmt, eine sehr rationell construirte vierrädrige Tender-Maschine von Krauss & Co. in München, ganz und gar aus Stahl angefertigt und für die Oldenburgische Bahn bestimmt. 2 Deutsche Maschinen (von Borsig in Berlin und Rich. Hartmann in Chemnitz), für andere Deutsche Bahnen bestimmt, eine Deutsche Maschine (von E. Kessler in Esslingen), für die East Indian Bahn bestimmt, und eine Belgische Maschine, zusammen also 12 Personen- und Schnellzugs-Locomotiven mit gekuppelten Rädern.

Die Zahl der ausgestellten Locomotiven mit 3 oder noch mehr gekuppelten Achsen zur Beförderung schwerer Güterzüge betrug im Ganzen 14, darunter 6 Französische, meistens colossal in den Verhältnissen und mehr oder weniger unzweckmässig construirt, 1 Englische Doppel-Locomotive nach dem in England und Australien schon mehrfach angewandten System von Rob. Fairlie, 3 Oesterreichische Locomotiven, darunter die bekannte Steyerdorf und eine für die Moskau-Kursk-Eisenbahn bestimmte, ferner 1 Deutsche Locomotive, von der Maschinenbauanstalt in Carlsruhe, und 3 Belgische Maschinen, worunter eine für die Spanische Gebirgsbahn Alar del Rey-Santander bestimmte, von der Société de St. Léonard in Lüttich gebaute Tendermaschine, welche ausser 3 gekuppelten festen Achsen ein Vordergestell mit 2 beweglichen Achsen hat, in constructiver Hinsicht die bemerkenswertheste war.

Als Güterzugs-Maschinen für leichte Züge sind unter den auf der Ausstellung befindlichen Locomotiven 5 Tendermaschinen zu bezeichnen, worunter 2 Französische, für schmalspurige Bahnen bestimmte, und 2 vierrädrige Englische Maschinen sich befanden. Endlich bleibt auch noch die für den Betrieb der Bahn über den Mont Cenis nach dem System Fell construirte Locomotive zu erwähnen, die indessen wohl nicht viel mehr Nachahmung finden wird, nachdem die bisher bei dieser Bahn gesammelten Erfahrungen so ungünstig ausgefallen sind.*

Unter den bemerkenswerthen Construction-Details an den in der Pariser Ausstellung befindlichen Locomotiven ist zu erwähnen ein von Le Chatelier construirter einfacher Apparat, um den Contredampf regelmässig zum Bremsen der Locomotiven verwenden zu können, ein an der Kitson'schen Maschine angebrachter magnetischer Anti-Incrustationsapparat zur Verhütung von Kesselsteinansatz, ferner die selbstthätigen Ventile zum Ablassen des Condensationswassers aus den Cylindern der Krauss'schen Maschine und der sehr starke, kastenförmige Rahmen, welcher als Wasserbehälter dient, bei derselben Maschine. Die Anordnung der Sandstreuaparate, welche man bei vielen der ausgestellten Locomotiven sah, war besonders bei der Kitson'schen Personenzugs-Maschine eine zweckmässige zu nennen; diese Apparate verdienen überhaupt viel mehr Beachtung, als ihnen bisher geschenkt worden ist, weil die Leistungsfähigkeit der Locomotiven bei feuchtem Wetter wesentlich davon abhängt.

* Siehe dagegen die Correspondenz S. 335 dieser Nummer. Die Red.

Literatur.

* **Neueste Post-, Eisenbahn-, Telegraphen- und Dampfschifffahrts-Karte von Oesterreich mit einem alphabetisch geordneten geographischen Verzeichnisse aller Post-, Eisenbahn-, Telegraphen- und Dampfschiff-Stationen des Kaiserthums.** Zweite nach amtlichen Quellen revidirte und vervollständigte Auflage. Wien und Teschen. Verlag von Carl Prochaska. 1868. Eine sehr empfehlende, fleissige und genaue Darstellung dessen, was der Titel besagt. Die angezeigte Karte enthält alle fertigen, im Bau begriffenen und projectirten Bahnen, alle Stationen der Telegraphenlinien und der Dampfschiffcourse auf den Flüssen und dem Meere und giebt einen recht guten Ueberblick über die Verkehrsmittel des Kaiserstaates. Was die als im Bau begriffen angegebenen Linien anlangt, so bemerken wir, dass die Strecken Pilsen-Eger (Kaiser Franz Josephsbahn), Brünn-Trentschin, Leibnitz-Eibiswald-Schwanberg, Arad-Essegg etc. noch nicht im Bau begriffen sind, wogegen wir die im Bau befindlichen Linien Brünn-Olmütz-Prerau, Agram-Keresztur und Karlstadt-Fiume vermissen. Die nur als Project angegebene Eisenbahn Fünfkirchen-Barcs ist inzwischen bereits dem Betrieb übergeben.

In dem beigegebenen Ortsverzeichniss finden wir in alphabetischer Ordnung nicht weniger als bei 3600 Ortschaften des Kaiserstaates aufgeführt, welche theils als Post-, Eisenbahn-, Telegraphen- oder Dampfschifffahrts-Stationen bestehen, mit correcter Angabe des Kronlandes und des Bezirkes oder Comitates.

* **Bergwerks- und Hütten-Karte des Westfälischen Oberbergamts-Bezirks Essen.** Verlag von G. D. Baedeker. 1868. Preis 25 Sgr.

Diese Karte enthält die Ende 1867 in Betrieb befindlichen Steinkohlen- und Erz-Gruben, Eisenwerke, Eisenbahnen und Kohlen-Zweigbahnen des Westfälischen Oberbergamtsbezirks. Die Namen der Städte, Dörfer, Chausseen und Landstrassen sind roth, die Flüsse blau eingetragen, wodurch die Gruben und Eisenbahnen in schwarz gut hervortreten. Zugleich befinden sich auf der Karte Specialkärtchen der Gegend von Essen, Ibbenbüren und Minden, von denen namentlich erstere sehr willkommen ist. Beigegeben ist ein alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher, im Westfälischen Oberbergamtsbezirk im Jahre 1867 im Betrieb stehenden Steinkohlen- und Erz-Gruben nebst Angaben der Reviere und der Förderung im Jahre 1867. Das Quadratnetz der Karte, worauf im Verzeichniss durch Zahlen und Buchstaben verwiesen ist, erleichtert das Auffinden der Gruben. — In dieser veränderten Gestalt erfüllt die Karte noch besser als die früheren ihre Aufgabe und können wir solche bestens empfehlen.

Der Zolltarif und das amtliche Waarenverzeichniss. Von Zinnow. Umfang ca. 23 Bogen gross 8°. Subscriptionspreis 20 Sgr., Ladenpreis 1 Thlr. Im Verlage von R. Herrosé, Wittenberg, wird demnächst von dem durch frühere Arbeiten auf diesem Gebiet bereits aufs Beste accreditirten Herrn Verfasser, dem Königl. Preuss. Steuerrath und Ober-Steuer-Inspector Zinnow, unter vorstehendem Titel ein Werk erscheinen, das den Zolltarif und das amtliche Waarenverzeichniss, wie solche aus den jüngsten Beschlüssen des Zollparlaments und des Zollbundesraths hervorgegangen, ferner die Verträge zwischen dem Norddeutschen Bund und den Süddeutschen Staaten über die Fortdauer des Zollvereins vom 8. Juli 1867, die vereinbarten Vorschriften über die Ermittelung des Nettogewichts, das Verzeichniss der gegenwärtig im Zollverein mit Begleitschein-Befugniss versehenen Zoll- und Steuer-Aemter und den Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Oesterreich enthalten soll. Ausserdem sollen demselben, wo es gewünscht wird, auch noch Taraberechnungstafeln für alle im Tarif erscheinenden Tarasätze und Zollberechnungstafeln, sowohl nach dem Thalerfuss wie nach dem Guldenfuss, beigegeben werden. Bei dem begründeten Rufe, dessen sich frühere Arbeiten des Herrn Verfassers erfreuen, ist nicht daran zu zweifeln, dass auch dieses Werk in allen commerciellen Kreisen rasche Verbreitung finden wird.

Volkswirthschaftliches.

f. — **Das neue Maass- und Gewichtssystem.** Man hat in der Debatte des Reichstags das Wort des Landgrafen Philipp v. Hessen: „Ein Gewicht, Maass, Münz und Geld — es stände besser um die Welt" angeführt, man hätte daneben an ein ähnliches von Goethe erinnern können, der trotz der damaligen Verwirrung unsrer versumpften politischen und Zollverhältnisse (vor Abschluss des Zollvereins) doch die Hoffnung nicht auf-

giebt auf eine Zeit der Einheit zunächst der öconomischen Einrichtungen. Endlich ist sie da, die grossen Reformen vollziehen sich mit einer Bescheidenheit und Stille, dass unser Geschlecht die wahre unleugbare Grösse unsrer Zeit kaum fühlen lernt. Es wird ein Wort von Gervinus zur Wahrheit, welches er 1852 prophetisch aussprach: „(alsdann) wird Deutschland seinen Werdegang mit dem Character einer bescheidenen Grossheit fest und sicher schreiten“!

Das Decimalsystem ist keine Französische Erfindung, denn wir finden es vor Jahrtausenden schon in China, die altrussischen Heeres- und die Volksversammlungs-Abtheilungen Grossnowgorods waren ebenso decimal wie Aehnliches im alten Rom sich findet. Ich erinnere an unsere ältesten Berggenossenschaften „Zechen“ (Zehn), eine Menge Naturvölker theilen nach derselben Ziffer — es liegt somit nicht bloss eine Zufälligkeit oder Zweckmässigkeit, oder ein Fingerabzählen vor, sondern ein tief im menschlichen mathematischen Denken wurzelndes System der Ziffern und Zahlen. Wohl aber gebührt der Französischen Revolution das Verdienst, eine Grundeinheit aufgestellt zu haben, die, wissenschaftlich bestimmt, vollberechtigte Aussicht hat, Weltsystem zu werden, selbst wenn nach neueren astronomischen Berechnungen jene erste Französische Ermittlung des Erdhalbmessers nicht mehr ganz genau sich erweist. England selbst, welches sonst an altenglischen Einrichtungen eigensinnig festhält, geht damit um, das metrische System zwangsweise einzuführen, America wird folgen, Frankreich, Holland, Belgien, die Schweiz, Spanien, Portugal und ein grosser Theil Südamerica's haben es bereits angenommen, und selbst die Commission des alten Bundestages zu Frankfurt a. M. meinte schon, dass es Anwartschaft habe, in der ganzen civilisirten Welt zu herrschen. Mag immerhin erst die künftige Generation der vollen Vertrautheit in der Handhabung desselben im practischen Leben sich erfreuen, mag vielleicht mancher tüchtige, Deutsche Ausdruck verdrängt werden, falls ihn das Volk nicht übertrüge — alle diese Bedenken schwächen nicht die Grösse der Reform und Errungenschaft, welche endlich aus dem Chaos der tausendfach verschiedenen Benennungen und Begriffe für Maass und Gewicht etc. eine klare Gestaltung dieser Dinge herauscrystallisirt. Unser Volk wird im Kleinverkehr noch mehr als 100 Jahre nach altem Maass und Gewicht rechnen, wie das Französische Volk heut noch nach 80 Jahren. Das metrische Maass hat auch seine verschiedenen Mängel in der Anwendung, aber selbst der 5. statistische Congress, der sich sehr eingehend mit dessen Vortheilen und Mängeln beschäftigte, vermochte keine positiven Vorschläge einer andern Einheit zu machen und erklärte sich im Interesse des internationalen Verkehrs für dessen Einführung. Die grossen Interessen müssen auch hier entscheiden, selbst wenn was sicher ist, lange, immer neu auftretende Verwirrungen im Volke und Schädigungen im Kleinverkehr, zu erwarten sind. Die Decimalbrüche sind dem gemeinen Manne noch ein chiensisches Spiel und unsre Frauen werden am wenigsten gesonnen sein, vom Duodecimal-System zu lassen, das wegen seiner sozusagen handlichen 2-, 3- und 4-Theilbarkeit ausserordentlich hequem ist.

Diese Rücksichten müssen schweigen, je mehr die Volkswirthschaft zur Weltwirthschaft im rapiden Wandlungsprocess begriffen ist und gerade die Eisenbahnen die Völker einander näherrücken und den Stahl des Schwerdtes, welches den Frieden hüten sollte, aus der Hand des Kriegers nehmen, um ihn zu einem eisernen Bande um Erde und Menschheit zu schlingen, das fester einst halten wird, als die „ewigen“ Friedens-Verträge der Diplomaten.

Wir können uns nun kurz fassen, da der Raum beschränkt ist und stellen deshalb aus den Verhandlungen des Reichstages die künftige Deutsche Maass- und Gewichts-Ordnung zusammen, wie sie auf Grund der Vorlage des Bundesrathes aus der Specialdebatte amendirt hervorgegangen ist uud mit dem 1. Jauuar 1872 in Wirksamkeit übergehen wird.

„Die Gruudlage des Maasses und Gewichtes ist das Meter (der Stab). Als Längen-Urmaass gilt der Platinstab, als Urgewicht das Platin-Kilogramm im Besitz der Preussischen Regierung, die 1863 resp. 1860 mit den Prototypen der Französischen Regierung als übereinstimmend befunden worden sind.“

Längenmaasse. Die Einheit bildet das Meter oder der Stab. Der hundertste Theil des Meters heisst Centimeter oder Neuzoll. Der tausendste Theil des Meters heisst Millimeter oder Strich. Zehn Meter heissen ein Dekameter oder eine Kette. Tausend Meter heissen ein Kilometer.

Flächenmaasse. Die Einheit bildet das Quadratmeter (Quadratstab). Hundert Quadratmeter heissen das Ar, Zehntausend Quadratmeter das Hektar.“

Körpermaasse. Die Grundlage bildet das Kubikmeter. Die Einheit ist der tausendste Theil des Kubikmeters und heisst das Liter oder die Kanne. Das halbe Liter heisst ein Schoppen. Fünfzig Liter (oder Kannen) heissen ein Scheffel. Hundert Liter oder der zehnte Theil des Kubikmeters heisst ein Hektoliter oder Fass.

Eine Ruthe ist gleich 5 Metern, 1 Morgen gleich 2500 Quadratmetern, gleich 1/4 Hektar, gleich 100 Quadratruthen; 1 Klafter gleich 4 Kubikmeter, 1 Meile gleich 7500 Metern.

Die Einheit des Gewichts bildet das Kilogramm (= 2 Pfund). Es ist das Gewicht eines Liters destillirten Wassers bei + 4 Gr. des hunderttheiligen Thermometers. Das Kilogramm wird in 1000 Gramme getheilt, mit decimalen Unter-Abtheilungen. Zehn Gramme heissen ein Dekagramm oder Neuloth. Der zehnte Theil eines Gramms heisst ein Decigramm, der hundertste ein Centigramm, der tausendste ein Milligramm. Ein halbes Kilogramm heisst ein Pfund. 50 Kilogramm oder 100 Pfund heissen ein Centner. 1000 Kilogramm oder 2000 Pfund heissen eine Tonne.

Diess wenigstens die wesentlichen Bestimmungen aus den im Uebrigen möglichst mangelhaft redigirten stenographischen Nachrichten. Der Antrag auf einen früheren Einführungstermin wurde abgelehnt, um dem Deutschen Volke (die Süddeutschen Staaten werden bald folgen), Zeit zu lassen, sich etwas in die neuen Berechnungen einzuarbeiten, dagegen die von der Commission vorgeschlagene sehr bedeutungsvolle Resolution angenommen:

„das Präsidium des Bundesrathes aufzufordern: 1) ein neues, streng decimales Münzsystem baldthunlichst dem Reichstage vorzulegen und dabei besondere Rücksicht darauf zu nehmen, dass dasselbe möglichst viele Garantien seiner Erweiterung zu einem allgemeinen Systeme aller civilisirten Nationen biete; 2) durch Verhandlungen mit denjenigen Staaten, in welchen das metrische System des Maasses und Gewichts angenommen ist oder wird, dahin zu wirken, dass Abweichungen von dem gemeinschaftlichen Systeme nur von einer Conferenz sämmtlicher betheiligten Staaten beschlossen werden dürfen.“

Deutschland hat diesmal, während es sonst traditionell nachhinkt, den grossen Schritt vielen Europäischen Staaten, wie England und Russland und selbst America vorangethan. Das Englische Parlament passirte die Bill auf zwangsweise Einführung des Systems bereits in 2. Lesung, Russland hat den Englischen Fuss und erklärt, England eventuell bei einer Aenderung folgen zu wollen. Ebenso herrscht in Schweden die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit, sich dem metrischen System anzuschliessen. In Süddeutschland giebt es zahlreiche, eifrige Freunde desselben. Es ist die schöne, grosse Hoffnung vorhanden, dass in wenig Jahren in ganz Deutschland, ja unter den Hauptculturvölkern nur noch eine Münze, ein Maass und Gewicht herrschen!

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 17. Juni 1868. Das Geschäft verblieh in den verflossenen 8 Tagen in weiterer reger Thätigkeit und sind mehrfache Umsätze für den Consum herbeigeführt worden.

Kupfer still. Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton auf dem Englischen Markt; hier sind Angebote unter den Beziehungspreisen, Americanisches und inländisches $26\frac{1}{2}$—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn fest. Banca-Zinn $33\frac{1}{2}$ Thlr., $54\frac{3}{4}$ fl. in Holland, loco Waare fehlt. Lamm-Zinn 33—$33\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink ruhig. W. H. Marke $6\frac{7}{12}$ Thlr. ab Breslau, geringere Marken $6\frac{1}{2}$ Thlr., loco Waare $7\frac{1}{2}$—8 Thlr. im Detail.

Blei. Die in Goslar von dem Obergbergamte abgehaltene Auction ist für den Export à 6 Thlr. 11 Sgr. per Ctr. abgelaufen. Tendenz fest. Hiesige Notirungen: Sächsisches und Harzer $6\frac{2}{3}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen. Der Markt ist still. Warrants 51 sh. 6 d., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. — Seit dem 1. d. Mts. ist eine Steuerermässigung eingetreten und ist solche daher auf hiesige Notirungen von Einfluss. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung $42\frac{1}{2}$—44 Sgr. Englisches $38\frac{1}{2}$—40, vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 41—$42\frac{1}{2}$ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen sehr begehrt. Gewalztes $2\frac{11}{12}$—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{1}{2}$ bis $3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Obwohl Berichte etwas günstiger lauten, so ist doch aus zweiter Hand mit 49—50 Sgr. zum Verwalzen noch anzukommen, zu Bauzwecken geschlagen mit $2\frac{1}{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17 bis 18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $17\frac{1}{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

26. Juni Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
29. „ Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Görlitz.
29. „ Neisse-Brieger Eisenb.-Ges. zu Breslau. Siehe S. 338.
30. „ Norddeutscher Lloyd zu Bremen.

Auszahlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zins- und Dividendenscheine No. 16 der III. Serie von den Stammactien mit einer Dividende von 4%, sowie der Coupons No. 4 der IV. Serie von den Prioritäts-Obligationen 1. Emission.

Deggendorf-Plattlinger Eisenbahn 6 fl. 15 kr. Dividende pro 1866/67.

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn $9\frac{1}{6}$% Dividende (incl. Zinsen) pro 1867.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Bei der am 15. d. M. stattgefundenen Submission auf Oberbau-Materialien für die Murgthalbahn (No. 21 und 22 d. Ztg.) erhielten den Zuschlag auf: 19400 Ctr. Eisenschienen die Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-Gesellschaft zu 5 fl. 40 kr. pro Centner.

670 Ctr. Feinkornschienen, dieselbe, zu 6 fl. 30 kr.
500 „ Laschen von Puddelstahl Liebrecht & Co. in Wickede a/d. Ruhr, zu 6 fl. 12 kr.
180 „ Laschenschrauben Gebrüder Krämer auf der Erbacherfabrik bei Homburg, zu 8 fl. 57 kr.
520 „ Schienenkloben, dieselben, zu 6 fl. 54 kr.

Offerten auf Unterlagsbleche und Schliesskloben führten zu keinem Resultat.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Juni zu Hof	Bayer. Staatsb.	Bahnhäuser Marktschorgast-Hof	—
20. „ zu Münster	Venlo-Hamburger E.	Kalk und Trass	—
22. „ zu Saarbrücken	Saargemünder E.	Brücken und Durchlässe	—
23. Juni zu Geisslingen	Württemb. Stsb.	Bauarbeiten für Druckrohrleitung	—
25. „ zu Lüneburg 26. „ zu Hohnstorf 27. „ zu Adendorf	Hannoversche Staatsb.	Verkauf von Eisenbahnbau-Geräthen und Utensilien	—
26. „ zu Frankfurt a/M.	Main-Weserb.	Laschenschrauben etc.	342
27. „ zu Münster	Westfälische E.	Eiserne Dachconstruction etc.	342
30. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Verkauf v. Metallabgängen etc.	—
30. „ zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Verkauf von Federn, Reifen, Schienen	—
1. Juli zu Görlitz	Schles. Gebirgsb.	Erdarbeiten etc.	342
8. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Weichenschwellen	341
21. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen etc.	341

OFFICIELLER ANZEIGER.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der achtzehnten regelmässigen

am **Montag den 29. Juni d. Js. Nachmittags 3 Uhr**

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden **Generalversammlung** hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der **Eintrittskarten** werden Committirte des Ausschusses

am **Montag den 29. Juni d. Js. Vormittags von 11 bis 1 Uhr**

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär von anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1867.
2) Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 29. Mai 1868.

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Die Herren Actionäre der Neisse-Brieger Eisenbahn werden zu der auf

Montag den 29. dieses Monats Nachmittags 4 Uhr

im kleinen Saale der hiesigen neuen Börse anberaumten diesjährigen ordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme sind die im § 20 No. 1 bis 4 des Gesellschaftsstatuts bezeichneten.

Ausserdem sollen in dieser Versammlung die früher beschlossenen und Allerhöchst genehmigten, im dritten und vierten Nachtrage enthaltenen Abänderungen des Gesellschaftsstatuts notariell beurkundet werden, was seiner Zeit unterblieben ist, jetzt aber Behufs Berichtigung des Handelsregisters gefordert wird.

Wer der Generalversammlung beiwohnen will, hat nach § 25 des Gesellschaftsstatuts unter Ueberreichung eines doppelten von ihm unterschriebenen Verzeichnisses der Nummern seiner Actien die letzteren spätestens Sonnabend den 27. dieses Monats im Gesellschaftsbüreau — Palmstrasse im Albrecht Dürer 1. Etage — vorzuzeigen oder auf eine dem Directorium genügende Weise deren am dritten Orte erfolgte Niederlegung nachzuweisen.

Das eine der überreichten mit dem Gesellschaftssiegel und der Stimmenzahl versehene Verzeichniss gelangt zur Rückgabe und dient als Einlasskarte.

Der Geschäftsbericht pro 1867 kann vom 23. dieses Monats an im Gesellschaftsbüreau in Empfang genommen werden.

Breslau, 10. Juni 1868.

Directorium.

Ertel. Haber. Reichenbach. Fromberg.

Bebra-Hanauer Eisenbahn. Fahrplan Gültig vom 1. Juli 1868 an bis auf Weiteres.

für die Strecke Steinau — Hanau.

Von Steinau nach Hanau.		I. Vormittags. U. M.	III. Vormittags. U. M.	V. Nachmittags. U. M.
Steinau	Abfahrt	5.	10.30	4.30
Salmünster	„	5.14	10.44	4.44
Wächtersbach	„	5.29	10.59	4.59
Gelnhausen	„	5.51	11.21	5.21
Meerholz	„	5.59	11.29	5.29
Langenselbold	„	6.14	11.44	5.44
Hanau Bebraer Bahnhof	Ankunft	6.32	12.2	6.2
	Abfahrt	6.37	12.7	6.7
Hanau Frankfurter Bahnhof	Ankunft	6.40	12.10	6.10
	Abfahrt	6.45	12.15	6.15
Wilhelmsbad	„	6.51	—	6.22
Mainkur	„	7.10	12.45	6.44
Frankfurt	Ankunft	7.20	12.57	6.56

Von Hanau nach Steinau.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Frankfurt	Abfahrt	7.	1.10	7.
Mainkur	„	7.9	1.26	7.16
Wilhelmsbad	„	—	1.45	7.34
Hanau Frankfurter Bahnhof	Ankunft	7.23	1.51	7.40
	Abfahrt	7.30	2.12	8.2
Hanau Bebraer Bahnhof	Ankunft	7.33	2.15	8.5
	Abfahrt	7.38	2.20	8.10
Langenselbold	„	8.1	2.43	8.33
Meerholz	„	8.17	2.59	8.49
Gelnhausen	„	8.28	3.10	9.
Wächtersbach	„	8.52	3.34	9.24
Salmünster	„	9.8	3.50	9.40
Steinau	Ankunft	9.22	4.4	9.54

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 M. Morgens sind schwarz umrahmt.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Von Berlin nach der Station Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn werden Billete für die Hin- und Rückfahrt, sechs Wochen giltig, vom 15. Juni bis 15. October d. J. ausgegeben und zwar:

zur II. Classe für	. . . . .	8 Thlr. 10 Sgr. — Pf.
„ III. „	. . . . . .	5 „ 28 „ 6 „

50 Pfd. Freigepäck.

Billets II. Classe haben auch für die Schnellzüge Gültigkeit.

Berlin, den 9. Juni 1868.

Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Altona-Kieler Eisenbahn.

Mit dem **16. Juni d. J.** tritt auf den Bahnen der Altona-Kieler und der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft ein neues Betriebsreglement mit den dazu gehörigen Tarifbestimmungen in Kraft.

Auf allen Stationen und im hiesigen Druckdepôt sind Exemplare des Reglements nebst den Tarifbestimmungen zu haben und zwar zum Verkaufspreise:

1) des Reglements von $2^1/_2$ Sgr. pr. Stück.
2) der Tarifbestimmungen mit angehängten Güter- und Viehtarifen von . . . . 5 Sgr. pr. Stück.
3) des Personengeldtarifs von . . $2^1/_2$ Sgr. pr. Stück.

Altona, den 11. Juni 1868.

Die Direction.

Pfälzische Eisenbahnen.

Prioritäts-Anlehen der Königl. Bayerischen Pfälzischen Ludwigsbahn.

In der am 5. Juni ds. Js. zu Frankfurt am Main stattgehabten fünfzehnten Verloosung der vormals fünfprocentigen, nunmehr auf vier Procent convertirten Prioritäts-Anlehen sind nachstehende Partial-Obligationen zur Rückzahlung per October ds. Js. gezogen worden:

Vom Anlehen von fl. 2,000,000.

Lit. A. No. 317, 429, 486, 550, 658, 701. „ D. No. 6, 55, 118, 348, 370.	11 Stck. à fl. 1000 = fl. 11,000
„ B. No. 79, 252, 475, 504, 614, 654, 662, 717 „ E. No. 37, 76, 407, 423	12 Stck. à fl. 500 = „ 6,000
„ C. No. 62, 102, 251, 365, 482 „ F. No. 20, 54, 128, 185, 310	10 Stck. à fl. 100 = „ 1,000
	Summa fl. 18,000

Vom Anlehen von fl. 500,000.

Lit. G. No. 98, 146.	2 Stck. à fl. 1000 = fl. 2,000.
„ H. No. 16, 107, 245, 277, 280.	5 „ „ „ 500 = „ 2,500.
	Summa fl. 22,500

Ferner wurden bei der am 10. Juni ds. Js. zu Ludwigshafen a/Rhein stattgehabten zehnten Verloosung des vormals fünfprocentigen, nunmehr auf vier Procent convertirten Prioritäts-Anlehens von fl. 700,000 — und der fünften Verloosung des $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anlehens von fl. 800,000 — nachstehende Partial-Obligationen per 1. October ds. Js. gezogen, und zwar:

Vom Anlehen von fl. 700,000.

Lit. K. No. 104, 172, 173, 299.	4 Stck. à fl. 1000 =	fl. 4000
„ L. „ 97, 202, 259. . .	3 „ „ „ 500 =	„ 1500
„ M. „ 127, 241, 463, 513, 648, 723, 748, 821	8 „ „ „ 100 =	„ 800
	Summa	fl. 6300

Vom $4^1/_2$% Anlehen von fl. 800,000.

Lit. A. No. 14.	1 Stck. à fl. 1000 =	fl. 1000
„ B. „ 137.	1 „ „ „ 500 =	„ 500
„ C. „ 178, 426, 554, 842, 988.	5 „ „ „ 100 =	„ 500
	Summa	fl. 2000

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an:

in Frankfurt a/M.	bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „	„ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim	„ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ München	„ Rob. v. Frölich & Cie.,
„ Augsburg	„ Ch. v. Frölich & Söhne,
„ Berlin	„ S. Bleichröder,
„ Neustadt a/H.	„ L. Dacqué,
„ Ludwigshafen a/Rh.	„ der Königl Filialbank,
„ „	„ „ Directorialcasse

erfolgt, dass die Verzinsung derselben am 1. October ds. Js. aufhört und dass die per 1. April 1869 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obenbezeichneten Prioritäts-Anlehen noch rückständig:

Von den auf 4% convertirten Anlehen.

Verloosung per 1. October 1863. — Lit. E. No. 52, F. No. 358, I. No. 76.

Verloosung per 1. October 1864. — Lit. D. No. 227, F. No. 117, H. No. 159, L. No. 1, 88, M. No. 787.

Verloosung per 1. October 1865. — Lit. A. No. 120, 169, B. No. 665, D. No. 46, F. No. 183, H. No. 110, M. No. 343, 386, 495.

Verloosung per 1. October 1866. — Lit. A. No. 85, 377, B. No. 726, C. No. 125, 448, E. No. 78, F. No. 19, M. No. 321, 369, 482.

Verloosung per 1. October 1867. — B. No. 95, 164, C. No. 104, 179, 183, D. No. 99, 240, E. No. 391, F. No. 145, 214, H. No. 224, M. No. 156, 355, 825, 922.

Von dem Anlehen à $4^1/_2$%.

Verloosung per 1. October 1866. — Lit. C. No. 874.

Verloosung per 1. October 1867. — Lit. B. No. 243, C. No. 536.

Ludwigshafen, 11. Juni 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Es hat heute die Verloosung unserer 4% Prioritäts-Actien resp. $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen Statt gefunden und sind bei derselben folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4% Prioritäts-Actien.
230 Stück à 100 Thlr.

18. 23. 26. 211. 262. 270. 283. 360. 371. 484. 541. 558. 579. 628. 660. 661. 671. 698. 713. 754. 794. 857. 873. 883. 919. 932. 965. 987. 1065. 1115. 1143. 1181. 1206. 1214. 1229. 1256. 1277. 1349. 1353. 1368. 1387. 1402. 1442. 1499. 1544. 1590. 1691. 1751. 1805. 1809. 1851. 1853. 1901. 2031. 2033. 2105. 2127. 2142. 2145. 2223. 2342. 2451. 2479. 2500. 2540. 2547. 2601. 2632. 2642. 2664. 2761. 2844. 2856. 2874. 2884. 2899. 2916. 2957. 3003. 3170. 3172. 3200. 3205. 3207. 3229. 3252. 3305. 3322. 3347. 3428. 3456. 3554. 3557. 3578. 3595. 3649. 3658. 3659. 3672. 3830. 3838. 3940. 3960. 3971. 4055. 4073.

4148. 4299. 4362. 4394. 4432. 4437. 4468. 4515. 4591. 4649. 4715. 4716. 4717. 4720. 4738. 4756. 4787. 4955. 4986. 4999. 5006. 5026. 5052. 5067. 5078. 5099. 5106. 5133. 5149. 5186. 5187. 5392. 5423. 5555. 5559. 5602. 5665. 5746. 5758. 5805. 5883. 5889. 5938. 5980. 5998. 6041. 6042. 6047. 6241. 6270. 6299. 6339. 6367. 6368. 6375. 6382. 6454. 6456. 6461. 6471. 6498. 6587. 6608. 6645. 6679. 6693. 6754. 6796. 6814. 6850. 6858. 6861. 6878. 6936. 6951. 6961. 6991. 7012. 7027. 7058. 7135. 7201. 7261. 7264. 7326. 7375. 7391. 7398. 7403. 7451. 7527. 7542. 7581. 7636. 7706. 7797. 7813. 7821. 7822. 7885. 7899. 7928. 7929. 7931. 8025. 8040. 8041. 8060. 8096. 8107. 8114. 8115. 8118. 8193. 8270. 8279. 8337. 8371. 8384. 8417. 8423. 8431. 8448. 8454.

34 Stück à 500 Thlr.

49. 227. 249. 336. 343. 371. 396. 412. 413. 417. 423. 520. 546. 588. 717. 774. 808. 819. 901. 921. 928. 950. 959. 978. 992. 1050. 1052. 1054. 1065. 1068. 1140. 1212. 1234. 1260.

II. der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen.
188 Stück à 100 Thlr.

147. 186. 215. 351. 484. 497. 549. 690. 856. 887. 1054. 1102. 1234. 1265. 1328. 1920. 1978. 2083. 2099. 2121. 2231. 2352. 2387. 2446. 2563. 2643. 3608. 3754. 3759. 4040. 4154. 4162. 4222. 4324. 4424. 4838. 4996. 5030. 5043 5536. 5708. 5721. 6198. 6317. 6462. 6596. 6604. 6940. 7000. 7129. 7505. 7574. 7720. 8300. 8616. 8961. 9273. 9368. 9577. 10093. 10279. 10318. 10347. 10365. 10600. 10603. 10649. 10846. 10967. 10993. 11010. 11467. 11702. 12330. 12377. 12392. 12425. 12654. 12699. 13005. 13078. 13128. 13230. 13276. 13291. 13399. 14034. 14077. 14096. 14150. 14227. 14245. 14270. 14369. 14441. 14542. 14624. 14891. 15018. 15091. 15141. 15226. 15241. 15542. 15550. 15563. 15900. 15938. 16129. 16245. 16249. 16326. 16347. 16718. 16741. 16782. 16919. 16954. 17101. 17165. 17327. 17431. 17573. 17652. 17694. 17697. 17811. 17993. 18087. 18097. 18549. 18666. 18856. 19163. 19302. 19467. 19886. 19931. 20086. 20140. 20245. 20457. 20705. 20778. 21306. 21725. 21825. 21954. 21977. 22007. 22107. 22480. 23041. 23120. 23232. 23311. 23513. 23787. 23801. 23912. 24386. 24475. 24661. 24674. 24725. 24749. 24884. 25015. 25070. 25377. 25454. 25510. 15570. 25659. 25959. 25975. 25984. 26023. 26332. 26400. 26402. 26408. 26667. 26709. 26716. 26981. 27024. 27148.

39 Stück à 500 Thlr.

206. 215. 400. 559. 728. 811. 813. 962. 1009. 1161. 1240. 1372. 1554. 1580. 1650. 1897. 2117. 2260. 2281. 2407. 2423. 2459. 2532. 2588. 2629. 2781. 2835. 3074. 3265. 3517. 3655. 3703. 3789. 3920. 4161. 4197. 4264. 4330. 4772.

III. der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen Littr. B.
38 Stück à 100 Thlr.

1665. 1965. 2245. 2874. 3197. 3621. 3854. 3919. 4059. 4257. 4679. 4952. 5030. 5049. 5055. 5072. 5085. 5271. 5366. 5417. 5713. 5739. 5886. 6277. 6380. 6465. 6488. 6613. 6940. 7038. 7115. 7386. 7782. 7858. 8381. 8476. 8610. 8903.

8 Stück à 500 Thlr.

17. 52. 56. 468. 568. 569. 915. 1097.

Die Verzinsung dieser verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni l. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli d. J. ab bei der Gesellschafts-Haupt-Casse — am Askanischen Platz Nro. 6 — nebst den vom 1. Juli cr. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen **zur Einlösung nicht** präsentirt:

I. Prioritäts-Actien à 4%

aus der 14. Verloosung (vom Jahre 1856)
No. 3711. à 100 Thlr.

aus der 23. Verloosung (vom Jahre 1865)
No. 87. 94. 759. 2926. 3333. 3512. 3822. 3889. 5862. 6289. 8167. 8324 à 100 Thlr.

aus der 24. Verloosung (vom Jahre 1866)
No. 127. 875. 1194. à 500 Thlr.
No. 84. 2161. 2215. 2308. 3088. 3486. 3746. 4243. 4280. 4726. 5156. 6220. 7454. 7456. 7572. 7574. 7620. 7792. 8284. 8488. à 100 Thlr.

aus der 25. Verloosung (vom Jahre 1867)
No. 313. 922. 1159 à 500 Thlr.
No. 182. 191. 344. 657. 900. 972. 1015. 1154. 1346. 1980. 2166. 2700. 2779. 3130. 3271. 4540. 4548. 5413. 5501. 5809. 6051. 6054. 6593. 7114. 7556. 7672. 7747. 7776. 7894. 8094. 8142 à 100 Thlr.

II. Prioritäts-Obligationen à $4^1/_2$ %.

aus der 6. resp. 9. Verloosung (vom Jahre 1866)
No. 5464. à 500 Thlr.
No. 2457. 3716. 5540. 6108. 6893. 7227. 7575. 9085. 10150. 10903. 13212. 13415. 13902. 14025. 17627. 18016. 18632. 18940. 19224. 19439. 19678. 21152. 22228. 24903. 26123. 26212. 27051 à 100 Thlr.

aus der 7. resp. 10. Verloosung (vom Jahre 1867)
No. 242. 403. 1816. 2540. 2702. 3009. 3275 à 500 Thlr.
No. 1030. 1180. 2166. 2923. 3042. 3256. 3485. 3740. 4908. 4978. 5008. 6606. 9880. 10201. 10508. 11328. 11517. 11570. 12264. 12334. 12633. 12852. 13317. 13506. 14641. 15312. 15606. 16049. 16340. 17253. 18258. 18422. 18620. 19227. 19234. 20648. 21191. 21619. 21799. 21878. 21999. 22222. 22290. 22556. 22952. 23222. 24476. 24486. 26466. 27152 à 100 Thlr.

III. Prioritäts-Obligationen à $4^1/_2$ % Littr. B.

aus der 1. Verloosung (vom Jahre 1867)
No. 31 à 500 Thlr.
No. 2655. 3904. 5860 à 100 Thlr.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Insofern es dem Wunsche von Besitzern der gezogenen Prioritäts-Actien resp. Obligationen entsprechen sollte, dieselben noch vor dem 1. Juli cr. eingelöst zu erhalten, haben wir unsere Haupt-Casse fernerweit angewiesen, dergleichen schon von jetzt ab, unter Abzug der vom Tage der Präsentation ab bis ult. Juni cr. laufenden Zinsen (von resp. 4 oder $4^1/_2$ %) gegen Einlieferung der Actien resp. Obligationen nebst dazu gehörigen vollständigen Coupons zu discontiren.

Berlin, den 12. März 1868.

Die Direction.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die am 1. December dieses Jahres zurückzuzahlenden 90 Nummern der Partial-Obligationen unserer Anleihe vom 1. December 1839 und der 2. Serie dieser Anleihe vom 1. Juni 1841, sowie die an demselben Tage zurückzuzahlenden 10 Serien unserer Anleihe vom 1. December 1854 sollen

Mittwoch, den 1. Juli dieses Js.

Vormittags um 10 Uhr im Sitzungszimmer des hiesigen Bahnhofs vor Notar und Zeugen öffentlich ausgeloost werden.

Leipzig, den 12. Juni 1868.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Dr. Einert, Vorsitzender.
C. A. Gessler, Bevollmächtigter.

Thüringische Eisenbahn.

Die am 1. Juli d. J. fälligen Zinscoupons der 4 und $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft

1) Serie I (4%) Coup. No. 11
2) „ II ($4^1/_2$%) „ „ 9
3) „ III (4%) „ „ 11
4) „ IV ($4^1/_2$%) „ „ 11

werden von dem gedachten Tage ab bis Ende des Monats

a) **durch unsere Hauptcasse in Erfurt** (Vormittags in den gewöhnlichen Geschäftsstunden),
b) **durch die Billet-Expeditionen in den an der Thüringischen Eisenbahn belegenen Städten** nach vorausgegangener Anmeldung,
c) die unter 1. 3. 4 erwähnten Coupons durch Herrn **J. H. Cohn in Dessau,** und für dessen Rechnung
   durch die Herren **Breest & Gelpcke in Berlin,**
   durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt am Main** und
   durch die **Leipziger Bank in Leipzig,**
d) dagegen die Coupons unter 2:
   durch die Herren **Breest & Gelpcke in Berlin,**
   durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,**
   durch die **Leipziger Bank in Leipzig** und
   durch Herrn **A. Stürcke in Erfurt**

bezahlt.

Die Einlösung bei den auswärtigen Stellen ad c und d erfolgt nur von 9—12 Uhr Vormittags.

Vom **1. August** d. J. ab findet die Einlösung sämmtlicher Coupons **nur** durch unsere Hauptcasse statt.

Erfurt, den 10. Juni 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn.

Die am **1. Juli** cr. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der frühern Münster-Hammer Eisenbahn sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

1) bei unserer Hauptcasse in Münster in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr,
2) bei unserer Stationscasse in Hamm,
3) bei dem Bankier **A. Paderstein** in Berlin.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse nach der Nummerfolge geordnet einzureichen.

Münster, den 5. Juni 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Der Ausschuss hat an Stelle des verstorbenen Herrn Directors Warnholtz den Herrn B. Geske wieder zum Director gewählt und hat derselbe die Wahl angenommen.

Altona, den 8. Juni 1868.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

a) 600 000 laufende Fuss gewalzte Eisenbahn-Schienen,
b) 4 153 Centner oder 57 200 Stück Seitenlaschen,
c) 2 542 do. „ 460 000 Stück Hakennägel und
d) 1 027 do. „ 116 000 Stück Laschenschraubenbolzen

sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen resp. Kleineisenzeug“

versehen, bis zu dem,

am Dienstag, den 21. Juli d. J, Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln so wie in unserm Central-Büreau hieselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. Juni 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

31 830 laufenden Fuss eichenen Weichenschwellen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 8. Juli c. Vorm. 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Weichenschwellen“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 11. Juni 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Nassauische Eisenbahn.

Die zur Herstellung einer Zweigbahn von Limburg nach Hadamar erforderlichen Bauarbeiten, bestehend in:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
1) Erd-, Fels- und Planirarbeiten, veranschlagt zu	60 012	—	—
2) Böschungsmauern, veranschlagt zu	14788	17	—
3) Chaussirungsarbeiten „ „	3926	7	3
4) Brücken, Viaducten und Durchlässen, veranschlagt zu	30193	2	10
zusammen	108 919	27	1

sollen, in zwei Loose getheilt, auf dem Submissionswege verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerten auf Bauarbeiten zur Herstellung der Zweigbahn Limburg-Hadamar.“

versehen, bis

Montag den 29. l. M. Vormittags 10 Uhr

an die unterzeichnete Direction einzureichen, in welchem Termine die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Uebernahmsbedingungen, Kostenanschläge und Zeichnungen liegen auf dem Büreau der unterzeichneten Direction in dem Stations-Gebäude zu Wiesbaden zur Einsicht offen.

Wiesbaden, den 8. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die Herstellung der eisernen Dachconstructionen für die 160 Fuss im Durchmesser grossen Locomotivschuppen auf den Bahnhöfen Soest und Paderborn soll einschliesslich Lieferung aller Materialien für beide Locomotivschuppen

189 000 Pfd. Schmiedeeisen,
97 300 Pfd. Gusseisen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissions-Bedingungen, Zeichnungen und Gewichts-Berechnungen sind im Büreau des Unterzeichneten einzusehen und werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung der eisernen Dachconstructionen für die Locomotivschuppen in Soest und Paderborn"

sind spätestens bis zu dem

am 27. Juni Mittags $12^1/_2$ Uhr

in obengenannten Büreau anstehendem Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Münster, den 12. Juni 1868.

Der Ober-Betriebs-Inspector.
Schwabe.

Main-Weser-Bahn.

Es soll der Bedarf pro II. Semester 1868 an folgenden Materialien:

Laschenschrauben, Schienenkloben, Brennöl, Schmieröl (Rüböl), Eichen-, Tannen- und Kieferndiele, Feilen und Orleans

in Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind längstens bis **26. d. Mts. Vormittags 10 Uhr** bei unterfertigter Stelle einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen sind täglich, Vormittags von 8 bis 12 Uhr auf dem Büreau unserer Hauptmaterialien-Verwaltung einzusehen.

Frankfurt a/M., 10. Juni 1868.

Magazins-Commission der Main-Weser Bahn.

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.*

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die zweite Meile der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 41 280 Thaler;
2) von 15 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegeunterführungen und enthaltend circa 700 Schachtruthen Mauerwerk;
3) der massiven Pfeiler für eine mit eisernem Ueberbau zu versehende grössere Brücke über den Bober mit 115 Fuss Lichtweite und etwa 200 Schachtruthen Mauerwerk;

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demianiplatz No. 55, an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten getrennt zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn" versehen bis spätestens zu dem auf den **1. Juli** 1868, Mittags 12 Uhr in unserem Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 9. Juni 1868.

**Königliche Commission
für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.**

* Für vorige Nummer zu spät (am 12. d. M.) eingegangen. Die Red.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Mai 1868

W. I. 1 Stück Eisenguss (7 Pfd.) lagert in Bruchsal.
St R. 3 Säcke Haber (445 Pfd.) lagern in Kehl.

Bayerische Ostbahnen. 1. Juni 1868.

G L. 1 Stück Ofentheil (5 Pfd.)
W K. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 88 Pfd.)
TL 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.)
O K 4. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 70 Pfd.)
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.)
J ⚓ S 3654. 1 Fass Wein (68 Pfd.)
X A 5. 4. 5. 38. 4 Fass Zwetschgen (52 Ctr. 64 Pfd.)
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.)
J S 18. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 17 Pfd.)
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.)
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.)
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.)
B. 13 Ballen Holzdraht (11 Ctr. 5 Pfd.)
O O/S O 391. 1 leerer Ballen (29 Pfd.)
1 Stück Schwungrad (3 Ctr. 40 Pfd.)
lagern in Passau.

F E 1. 1 Ballen Waschleder (46 Pfd.) lagert in Straubing.
1 Fass Gyps (87 Pfd.) lagert in Freising.
Briaux David & Cie. Paris. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 78 Pfd.) lagert in Klardorf.
1 Stumpf Gerste (41 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Sack Gerste (1 Ctr. 72 Pfd.) lagert in Nürnberg.
H R 10. 1 Ballen muthmaasslich Kleider (14 Pfd.) lag. in Regensburg.
1 Koffer muthmaasslich Kleider (51 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
C F 932. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
TΦ 133. 1 Säckl Früchte (28 Pfd.) lagert in Eger.
1 Stück Laternenhalter (28 Pfd.) lagert in Amberg.
148. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Freihöls.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende April 1868.

J E. 1 Pack leere Säcke (29 Pfd.) lagert in Maisach.
B V 730. 1 Kiste Bücher (32 Pfd.) lagert in München.
T 5 / H R 400. 1 Kiste Maschinentheile (40 Pfd.) lagert in Augsburg.
S Bernrieder. 1 Sack leere Säcke (114 Pfd.) lagert in Harbatzhofen.
v E. 1 Sack Getreide (147 Pfd.)
P F. 1 Sack Getreide (145 Pfd.)
lagern in Augsburg.
G G 173. 1 Ballot Garn (45 Pfd.)
G E C. 1 Sack Gerste (135 Pfd.)
lagern in Augsburg.
J Z 8. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 113 Pfd.) lagert in Nürnberg.
/S\ 5320. 1 Fässchen Cichorien lagert in Pleinfeld.
C S 35. 1 Kistchen Drahtstiften lagert in Pleinfeld.
R 39 365. 1 Korbflasche Solaröl (122 Pfd.) lagert in Hassfurt.
K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.)
F S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.)
C E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.)
280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.)
C E 412. 1 Kiste Achse (14 Pfd.)
L Reinitz. 1 Sack leere Säcke (31 Pfd.)
T. 10 Stück Eisentheile (165 Pfd.)
W 531. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.)
E M C 350. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
M C 2599. 1 Kiste Farbe (38 Pfd.)
M K. 1 Pack Kleider (39 Pfd.)
lagern in Aschaffenburg.

P 262. 1 Pack Papier (64 Pfd.)
J G 45 Landsberg. 1 Sack Salz (169 Pfd.)
} lagern in Würzburg.
N P. 1 Kiste Kleider (10 Pfd.) lagert in Bamberg.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Mai 1868.

1 Bund 6 Schlüssel von Solingen lagert in Düsseldorf.
W 5. 1 Ballen Stöcke (20 Pfd.) von Hamm lagert in Düsseldorf.
B. 1 Collo Gussverzierung (5 Pfd.) von Düsseldorf lagert in Steinbeck.
F B 207. 1 Korb Schüppen (87 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Steinbeck.
1 Sack Korn (133 Pfd.) von Dresden lagert in Barmen.
M B 6. 39 Pack Strohpappen von Iserlohn lagern in Rittershausen.
F H 1547. 1 Korb Tabak (45 Pfd.) von Mülheim a/Rhein lagert in Hagen.
T B 1961. 1 Korb (Inhalt unbek., 48 Pfd.) von Haspe lagert in Witten.
1 Holzmodell von Steele lagert in Dortmund.
1 Rosterbalken (20 Pfd.) von Mülheim a/Rhein lagert in Dortmund.
Loerges Verm-Anstalt 603, 218. 2 Spritfässer (176 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.
A K 929. 1 Pack Schüppen (93 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Dortmund.
A Schmitz. 5 leere Fässer (103 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Hoerde.
V R 909. 1 leeres Fass (26 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hamm.
S 2. 1 Pack Kalbfelle (75 Pfd.) von Holzwickede lagert in Hamm.
P 65/66. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagern in Hamm.
1 Pack Eisendraht (25 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Limburg.
R & P 373. 1 Ballen Haare (130 Pfd.)
G & C 785. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.)
G B. 2 eis. Fensterrahmen (174 Pfd.)
M T 10. 1 Ballen baumw. Waare (40 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Altena.
AK 162. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 500 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Steele.
R & C 5883. 1 Pack Strohdeckel von Hagen lagert in Essen.
1 Pack Springfedern (34 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Essen.
G F D 1637. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) von Coburg lagert in Oberhausen.
P L 2159 Wesel. 1 Satz Eimer von der Schuppenrevision lagert in Oberhausen.
S. 1 Fass Theer (165 Pfd.)
H C 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.)
H C 15. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.)
S. 4 Stangen Stahl (240 Pfd.)
S 586. 2 Stangen Stahl (120 Pfd.)
S J 5. 1 eiserner Rahmen (230 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Duisburg.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

K. 1 Pack Korbwaaren (47 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Berlin seit März 1868.
A R W 2178/2475. 2 leere Fässer (1 Ctr. 8 Pfd.)
H H C 9845. 1 leere Kiste (50 Pfd.)
Zinner 118. 102. 2 leere Fässer (45 Pfd.)
} lagern in der Güterexpedition Berlin s. Ende März 68.
1 Sack Maschinentheile (71 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Berlin seit Mitte April 1868.
W 26. 2 Sack Säcke (76 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Berlin seit 4. Mai 1868.
Krahmer 12. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Berlin seit 28. April 1868.
F M 1. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Berlin seit 2. Mai 1868.
3 Stangen Eisen (74 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Berlin seit 5. Mai 1868.
E P 8128. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Berlin seit 10. Mai 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 15. Juni 1868.

Die Direction.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mai 1868.

V L 183. 1 Block Mahagoniholz (5 Ctr. 88 Pfd.)
F 1. 1 Pack mahagon. Fourniere (1 Ctr. 14 Pfd.)
} lagern auf dem Versand-Güterboden in Berlin seit 24. Mai.

Verzeichniss
der im Monate Mai 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Station Braunschweig.

M 1. 1 leeres Fass (183 Pfd.).
1 Kette, 5 Glieder enthaltend.

Station Kreiensen:

1 schwarzlederne Hutschachtel (5 Pfd.) zur Gepäcknummer 69 von Oschersleben nach Kreiensen gehörend.

Verzeichniss
der überzähligen Gegenstände auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Mai 1868.

24 kleine Wagenbüchsen (33 Pfd.) lagern in Harburg seit 8. Mai.
597 Rethen/Hannover. 1 Sack Heede (10 Pfd.) lagert in Hannover.
1 Bund, 6 Wagenschlüssel lagert in Harburg seit 24. Mai.
A. 1 kleine □Eisenplatte (2 Pfd.) lagert in Sebaldsbrück s. 26. Mai.
K G 1658. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.)
E 15. 1 leerer Glasballon (33 Pfd.)
1 leerer Glasballon (28 Pfd.)
1 leerer Bienenkorb (5 Pfd.)
1 leeres Fass (14 Pfd.)
} von der Schoppen-Revision lagern in Hildesheim.
1 Sack Weizen (150 Pfd.) lagert in Harburg seit 28. Mai.

Köln-Mindener Eisenbahn. Mai 1868.

2 tannene Borde (46 Pfd.) lagern in Haiger seit 1. Mai.
1 Pack 4 Stangen Eisen und 1 eiserner Spaten mit hölzernen Stiel (33 Pfd.) lagern in Empel seit 2. Mai.
HF 20. 1 leere Kiste (9 Pfd.) ab Gelsenkirchen lagert in Minden seit 4. Mai.
S 1. 1 leerer Butterkübel (8 Pfd.) lagert in Löhne seit 8. Mai.
G B 19. 1 Ballen Leinengarn (45 Pfd.) lagert in Löhne.
B 3. 2 Colli Gusswaaren (5 Pfd.) lagern in Deutz seit 14. Mai.
D 244. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Deutz seit 19. Mai.
N 30. 1 leere Tonne (18 Pfd.) lagert in Löhne seit 22. Mai.
Düren. 1 Ballen Lumpen (37 Pfd.) lagert in Deutz seit 21. Mai.
AB L 1679. 1 Ballen Nessel (46 Pfd.) lagert in Deutz seit 26. Mai.
J P F 3154. 1 Kiste Wein (247 Pfd.) von der Revision lagert in Essen seit 26. Mai.
S 669. 1 leeres Fass (75 Pfd.) lagert in Deutz seit 21. Mai.
H L S 5. 1 leeres Fass (11 Pfd.)
M F 4. 1 Pack Schiefertafeln (25 Pfd.)
G W 8815. 1 Kiste Glas (19 Pfd.)
H 21405½. 1 Kiste Ultramarin (27 Pfd.)
1 eiserner Thürhalter (13 Pfd.)
W H 30. 1 leeres Fass (14 Pfd.)
A B 4. 1 leeres Fass (25 Pfd.)
B S 2117. 1 leere Kiste (28 Pfd.)
1 Korb leere Krüge (38 Pfd.)
H L 22. 1 leerer Butterkübel (17 Pfd.)
Zeichen unleserl. 1 leerer Butterkübel (15 Pfd.)
G 15. 1 Kiste
R & J 547. 1 Kiste
} leere Flaschen (50 Pfd.)
4 leere Körbe (18 Pfd.)
} von der Bühnen-Revision lagern in Herne seit 27. Mai.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Mai 1868.

1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Quintofen ohne Ringe
31 oder 24. 1 Sack Soda
1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) auf Gepäckschein 177 Breslau-Leipzig
} lagern in Leipzig.
L C 408. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enthaltend (114 Pfd.) lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne dreikantige Schiene (48 Pfd.) auf der Strecke gefunden
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen (8 Pfd.) von Leipzig
} lagern in Coswig.
⨯ weiss. 1 Colli Maschinentheil (9 Pfd.)
M C 721. 1 Ballon (60 Pfd.) von Leipzig
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
} lagern in Dresden.

Magdeburg-Halberstädter und **Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.** Mai 1868.

A W A 1383. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B.
H 2. 1 Collo Untertheil eines Kanonenofens lagert in Mageburg H. B. seit 6. Mai cr.

Main-Neckar-Bahn.

Revision am 1. Juni 1868.

1) auf Station Frankfurt:

S S 4845. 1 Fass Farbe (96 Pfd.).
L 51. 1 Ballen Hanf (52 Pfd.)
R 10. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.).
F 524. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
M 864. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.)

Main-Weser-Bahn. Anfangs Juni 1868.

1 Schreibtischaufsatz lagert in Cassel seit November 1867.
S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
L E. 1 Wagendecke von Leinen lagert in Cassel seit April 1868.
O. 1 Ballen Schaffelle (42 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.

1 mit grauer Oelfarbe angestrichener verschliessbarer, zur Aufbewahrung von Zugslaternen eingerichteter Kasten lagert in Guntershausen seit Februar 1868.
1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt seit Mai 1868.
A G. 1 Pack Draht (45 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1867.
Koffler & Co., Kunstmühle bei Beiseförth 308. 1 Sack leere Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit Januar 1868.
B A B 5621. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit November 1867.
2 Stück tannene Dielen lagern in Frankfurt seit April 1868.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Ende Mai 1868.

2 Collo Bettstellentheile (22 Pfd.), 1 complette Bettstelle (56 Pfd.), 1 Schraubzwinge (6 Pfd.) } lagern in Breslau.
L & C 176. 1 Sack Lumpen (118 Pfd.) lagert in Neumarkt.

Oberschlesische Eisenbahn. Mai 1868.

1 kleiner braunlederner leerer Koffer (6 Pfd.).
M E Königsberg 14. 1 Pack Säcke (35 Pfd.).
Sollnitzki & Mittler Brünn. 1 Pack Säcke (53 Pfd.).
C B 21. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Mai 1868.

S / J & Z 28. 1 Kiste Cichorien (46 Pfd.).
R G 102. 1 Ballen Fussdeckenzeug (19 Pfd.).
1 Sopha.
Sollnitzki & Mittler, Brünn. 1 Pack Säcke (53 Pfd.).
Ponath. 1 leere ½ Biertonne (35 Pfd.).
G 13. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 307 Pfd.).
C B 21. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 30. Mai 1868.

A P 13. 22. 2 Fässer Wein lagern in Köln.
1 Korb gr. Eisenwaaren (120 Pfd.) lagert in Nippes, Central-Werstätte.
4 Stäbe Rundeisen lagern in Aachen.
B R 1 Neuhäuser. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
△ 7350. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
186. 1 Fass Theer lagert in Neuss.
1 eiserne Platte 13½′ à 9½′ lagert in Osterath.
O B K 479. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 360 Pfd.) lagert in Bonn.
Saints frères à Paris. 1 Ballen leere Säcke (76 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der **Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro Mai 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 19. October 67.
J. W 898. 1 Kiste gem. Zimmet (65 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 2. Mai 1868.
B S 232. 1 Kiste baumw. Zeug (287 Pfd.) lagert in Saarlouis s. 2. Mai 68.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Februar 67.
W. 1 Stück Ofentheil (37 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Feb. 67.
3 Stück Kreuzhölzer (42 Pfd.) lagern in Saarbrücken seit 29. März 67.
E H 1. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit März 1868.
958. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit März 1868.
J H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Jan. 1868.
A N 293. 1 Holzmodell lagert in Neunkirchen seit März 1868.
E B 199. 1 leere Kiste, J 10 976/7. 2 leere Kisten } (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit August 1867.
S 3695. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Creuznach seit 22. Febr. 68.
D B & C 565. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Creuznach s. 22. Febr. 68.
1 Tau 76′ l., 1½″ dick (22 Pfd.) lagert in Langenlonsheim s. 15. Mai 68.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. Mai 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
} seit Juli 1866.

1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit 46 Monaten.
1 Bund 2 blech. Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stab Flacheisen lagern in Bischofswerda, 10 Stab □Eisen lagern in Bischofswerda } seit 1. November 1865.
(N) 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
Ollendorf Neumarkt. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) lagert in Görlitz.
1 Ballen Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg
1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg
2 leere Fässer lagern in Reichenberg
} seit der Kriegsperiode 1866.
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna im Wagen: K. K. No. 5130 seit 30. September 1867.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat Mai 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

S S. 1 Ballot leere Säcke (7 Pfd.) lagert in Hof.
606. 1 gusseis. Ofenthür (2 Pfd.) lagert in Mittweida.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat Mai 1868.
1 Wagendeichsel ab Ruhrort lagert in Leipzig seit 17. Mai 1868.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen der vorigen Monate.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** am 1. Juni 1868 lagernden überzähligen Güter.

636. 1 leeres Fass (15 Pfd.) von Letmathe lagert in Emden seit 31. Mai.
B A 45. 1 leere Tonne (16 Pfd.), D O 1099. 1 leeres Fass (31 Pfd.) } lagern in Leer seit 13. März.
F R 882. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Leer seit 5. Mai.
A 6688. 1 Ballen Tabak (110 Pfd.) lagert in Leer seit 10. Mai.
J W. 1 Pack Säcke lagert in Rheine seit 3. Mai.
F R. 2 Pack Körbe [11 Stück] (126 Pfd.) lagern in Rheine s. 23. Mai.
K 358/9. 2 Pack (110 Pfd.) lagern in Rheine seit 3. Juni.
1 Stange Walzeisen (27 Pfd.) lagert in Greven seit 1. December.
48. 1 Stange Winkeleisen (48 Pfd.) lagert in Greven seit 19. Januar.
48. 1 Stange Winkeleisen (48 Pfd.) lagert in Greven seit 22. Januar.
1 Colli Gusswaaren (4 Pfd.) lagert in Paderborn seit 12. December.
D 3030/1. 2 Tonnen Seife (325 Pfd.) lagern in Altenbeken s. 3. Febr.
W H 41. 1 Fass (88 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 27. Februar.
2 Korbflaschen mit Säure oder Mineralöl von Hamm lagern in Warburg seit 21. April.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 1. Juni 1868.

(XT) 1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. März 1868.
S T. 1 Packet Nägel (2 Pfd.) lagert in Maulbronn seit 11. April 1868.
1 Bund Gypserrohr (15 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 9. März 1868.
S. 2 Tafeln Blech (90 Pfd.) lagern in Stuttgart seit December 1867.
L K 1. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (70 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar 1868.
B L 116 u. 117. 2 leere Bierfässchen (15 u. 18 Mass) lagern in Stuttgart seit März 1868
R C 76 u. 291. 2 leere Bierfässchen (13 u. 16 Maass) lagern in Stuttgart seit März 1868.
T N Sautter 1461. 1 leeres Bierfässchen (22 Maass) lagert in Stuttgart seit März 1868.
C S S 38B. 1 Kiste Drahtstifte (40 Pfd.) lagert in Stuttgart seit März.
J G 80. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Göppingen seit 5. Jan. 68.
(F) 3607. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Ulm loco seit Febr. 68.
1 eiserne Zugstange (4 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 20. März 1868.
K R. 1 Packet Schustergarn (2 Pfd.) lagert in Ulm loco seit März 68.
1 alter Sack mit Kuhschwänzen (10 Pfd.) lagert in Ulm loco s. April.
Bantleon. 1 leeres Bierfässchen, 10 Maass (18 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 31. März 1868.
1 Korb leere Krüge (98 Pfd.) lagert in Friedrichshafen s. 12. Mai 68.
L H 38. 1 altes leeres Fässchen (28 Pfd.) lagert in Hall s. Mai 1868.
B 1. 1 Stückchen Eisen zu einem Ofen gehörig (1 Pfd.) lagert in Thalhausen seit December 1867.
M 1727. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Thalhausen s. 14. Decbr. 67.
K & B 3. 1 leeres Oelfass (73 Pfd.) lagert in Thalhausen s. 1. März 68.

b) Fehlende.

Bayerische Ostbahnen. 1. Juni 1868.

1 Fass Russ
J E 119. 1 Bund leere Säcke (27 Pfd.)
K E P 31. 1 Stück Wagendecke
B O B 167. 1 Stück Wagendecke
2 Stück Stricke
10 Stück Flechtel
4 Stück Kipfstöcke
1 Stück Decke
2 Stück Rohrmatten
2 Stück Stricke
L E / D W C. 1 Pack Säcke
Leipzig 95. 1 Stück Decke
1 Stück Maschinentheil
L 730/733. 4 Bund leere Säcke (2 Ctr.)
} fehlen in Passau.

K E B 242. 1 Stück Wagendecke
Chemnitz 453. 1 Stück Wagendecke
M K 3. 1 Bund Säcke
1 Bund Säcke
H W 2899. 1 Kiste Tabak (37 Pfd.)
R & C 190. 1 Fass (Inhalt unbek., 10 Ctr. 80 Pfd.)
K E R 368. 1 Stück Wagendecke
4 Stück Wagendecken
3. 1 Brod Zucker
Kühbacher 231. 1 Packt Effecten (2½ Pfd.)
Redlich 3/4.
K E B 5. 6. 7.
Hofscher 1. 2. 3. 4. } 11 Bund leere Säcke (2 Ctr. 15 Pfd.)
K. 1 Stück Batreine
} fehlen in Passau.

K S C 2795. 1 Ballen Kurzwaaren (33 Pfd.) fehlt in Cham.
M B 8815. 1 Kiste Käse (37 Pfd.) fehlt in Straubing.
5 Stück grobe Gusswaare fehlen in München.
R C 1868. 1 Ballen Pinsel (3 Pfd.) fehlt in Freising.
M S 2513. 1 Kiste grosse Stifte (35 Pfd.) fehlt in Freising.
G 16951. 1 Fass Farben (30 Pfd.)
Adr. Thannemann. 1 Pack Wollwaaren (21 Pfd.)
S A 651 1 Kiste Cigarren (34 Pfd.)
A 20. 1 Pack Leder (32 Pfd.)
G V 2454. 1 Kiste Canditen (26 Pfd.)
} fehlen in Regensburg.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende April 1868.

18. 1 Sack Kleider (11 Pfd.) ab Strassburg fehlt in Salzburg.
72. 1 gerollter Plaid (8 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Salzburg.
B M 6. 1 Ballot Wollwaaren (13 Pfd.) ab Kufstein fehlt in München.
HB 3. 1 Fass gedörrtes Obst (63 Pfd.) ab Mainz fehlt in Kufstein.
J M 77. 1 Koffer Kleider (114 Pfd.) ab Salzburg fehlt in Kufstein.
S 1 Kiste Effecten (146 Pfd.) ab Wien fehlt in Kufstein.
K B 145. 1 Ballot Bücher (22 Pfd.) ab Augsburg fehlt in München.
W & L 355. 1 Ballot Kurzwaaren (24 Pfd.) ab Ulm fehlt in München.
G 272. 1 Ballot Baumwollenwaaren (52 Pfd.) ab Augsburg fehlt in München.
N 819. 1 Kiste Cigarren (185 Pfd.) ab Ulm fehlt in München.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollwaaren (50 Pfd.), ab Augsburg fehlt in Brannenburg.
M 13. 1 Sack leere Säcke (210 Pfd.) ab Kempten fehlt in Augsburg.
C P A. 1 Tafel Eisenblech (259 Pfd.) ab Ulm fehlt in Augsburg.
F C P 1793. 1 Kiste Phosphor (160 Pfd.) ab Köln fehlt in Kempten.
S C 28. 1 Ballen leere Säcke (9 Pfd.) ab Fürth fehlt in Augsburg.
8489. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Bobingen fehlt in Augsburg.
HH 267. 1 Ballen Hornabfälle (337 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Kempten.
A R X 18. 1 Sack Werg (109 Pfd.) ab Dachau fehlt in Fellheim.
A H 10. 1 Pack Kleider (8 Pfd.) ab Aschaffenburg fehlt in Augsburg.
B 2897. 1 Sack Mandeln (25½ Pfd) ab Mannheim fehlt in Kempten.
C S 3540. 1 Ballen Leder (11½ Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
H 9400. 1 Ballot Stahl (37 Pfd.) ab Traunstein fehlt in Augsburg.
W 2407. 1 Sack Getreide fehlt ab Augsburg nach Friedrichshafen.
C K S 32. 1 Packet Baumwollenwaaren (33 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
E O D A G G. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Wien fehlt in Augsburg.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollgarn (50 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
C S. 1 Ballot Baumwollwaaren (68 Pfd.) ab Schwarzenbach fehlt in Augsburg.
W. 4 Stangen Winkeleisen
W. 1 Bund Fenstereisen } fehlen vom Güterboden in Nürnberg.
C 470. 1 Sack Pflaumen (142 Pfd.) ab Regensburg fehlt in Nürnberg.
F. 9 Gebund Rundeisen (927 Pfd.)
F. 1 Gebund □Eisen (106 Pfd.) } ab Mainz fehlen in Fürth.
B B 60. 1 Ballot Bücher (30 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Pleinfeld.
104. 1 Sack Mehl (168 Pfd. ab Nürnberg fehlt in Georgensgmünd.
S 4379. 1 Ballot Wollwaaren (13 Pfd.) von Tübingen fehlt in Lichtenfels.
G K. 1 Sack leere Säcke (38 Pfd.) ab Hof fehlt in Forchheim.
F 3. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) ab Regensburg fehlt in Aschaffenburg.
B & H 8. 1 Bündel leere Säcke (35 Pfd.) ab Mainz fehlt in Aschaffenburg.
S 2214. 1 Ballen Galläpfel (65 Pfd.) ab Köln fehlt in Aschaffenburg.
S 9 u. 10. 2 Kistchen Candis (110 Pfd.) ab Mainz fehlen in Aschaffenburg.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mai 1868.

1 Stück I Eisen (92 Pfd.) von Dortmund fehlt in Berlin seit 4. April.
H 5. 1 Pack lein. und seid. Waaren (3 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 7. Mai.
H L 84. 1 Fass Butter (66 Pfd.) von Leer fehlt in Berlin seit 7. Mai.
P 20. 1 Ballen Manufacturwaaren (1 Ctr. 34 Pfd.) von Leer fehlt in Berlin seit 7. Mai.
79. 1 Pack Eisendraht (50 Pfd.) von Unna fehlt in Berlin s. 15. Mai.
1 Bund Walzeisen (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Berlin s. 15. Mai.
1 Grubenschiene (80 Pfd.) von Oberhausen fehlt in Berlin seit 20. Mai.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Mai 1868.

154. 1 Handkoffer Goldgeschmeide und Kleidungsstücke (11 Pfd.) von Reichenbach fehlt in Breslau seit 5. Mai.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. 5. Juni 1868.

1 Wagendecke No. 382 der K. Elisabethbahn fehlt ab Frankfurt seit October.
A O. 1 Holzkoffer mit Effecten (94 Pfd.) fehlt ab Frankfurt s. 5. Mai.

Oberschlesische Eisenbahn. Mai 1868.

S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten wollene Waaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
324. 1 Fässchen Neunaugen (20 Pfd.).
K 31. 1 Ballen wollene Waaren (15 Pfd.).
F 28. 1 Ballen Bandsachen (41 Pfd.).
HF & Co. 1257. 1 Ballen Kaffee (1 Ctr. 22 Pfd.).
F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
J. Graetzer Gr. Strehlitz. 1 Pack Säcke (5 Pfd.).
D Schreiber Olmütz. 1 Pack Säcke.
H B 497. 1 Ballen wollene Waaren (60 Pfd.).
C A F 963. 1 Kiste Manufacturwaaren (67 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Mai 1868.

B K. 443. 1 Ballen Manufacturwaaren (24 Pfd.).
K 989. 1 Pack Säcke (32 Pfd.).
F v. F III. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
O Z 8. 1 Sack Erbsen (180 Pfd.).
H S 299. 1 Ballen baumwollene Waaren (50 Pfd.).
K 745. 1 Kiste Kurzwaaren (32 Pfd.).
F E 121. 1 Ballen Tuch (16 Pfd.).
L 5. 1 Sack Betten (60 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. Mai 1868.

E H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
W B 81. 1 Kiste Eisenwaaren ab Crefeld fehlt in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
D 1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Köln.
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss fehlt in Köln.
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis fehlt in Köln.
9735. 1 Ballen Wollentuch (29 Pfd.) ab Eupen fehlt in Köln.
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd) ab Düren fehlt in Köln.
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.) ab Lindern fehlt in Köln.
571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.) fehlt in Köln.
M 191. 1 Ballen Garn (22 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
S 66. 1 Ballen baumw. Waaren (20 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Köln.
O 1953. 1 Ballen Leinen (26 Pfd.) ab Eupen fehlt in Köln.
2 Stäbe Eisen ab Aachen fehlen in Köln.
L 41/2. 2 Fässer Wein ab Passau fehlen in Köln.
X 11812. 1 Ballen Wollenwaaren (22 Pfd.) ab Pforzheim fehlt in Köln.
1 Collo Eisen ab Eschweiler fehlt in Köln, Rheinstation.
A W 225. 1 Korb gr. Eisenwaaren (120 Pfd.) ab Köln fehlt in Nippes, Central-Werkstätte.
1 Ballen Lumpen fehlt in Düren.
1 Collo Pflugeisen (19 Pfd.) fehlt in Düren.
Actienbrauerei Nassau. 1 Fass Bier ab Nassau fehlt in Langerwehe.
1 Bütte Hausgeräth ab Mechernich fehlt in Eschweiler.
1 Collo Roster ab Mechernich fehlt in Stollberg.
12 leere Korbflaschen ab Aachen fehlen in Stollberg.
AL E 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz fehlt in Aachen.
L Cahn. 1 Sack Gerste ab Creuznach fehlt in Aachen.
4 Pack Latten und Bretter ab Bonn fehlen in Aachen.
3 Stück Flacheisen ab Eschweiler fehlen in Aachen.
W V 2. 1 Ballen Victualien (13 Pfd.) ab Pfalzdorf fehlt in Herbesthal.
F F. 1 Kiste Weinproben ab Köln fehlen in Neuss.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
2 Stück Bord ab Neuss fehlen in Crefeld.
G B 280. 1 Ballen rohe Seide (53 Pfd.) ab Wien fehlt in Crefeld.
D 3086. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Crefeld.
ML 280. 1 Ballen Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.

H M 1516. 1 Kiste Mineral-Wasser (211 Pfd.) ab Köln fehlt in Cleve.
1 Collo Stemmeisen ab Köln fehlt in Uerdingen.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
A B 6031. 1 leeres Fass ab Crefeld fehlt in Hochfeld.
B 3. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Rolandseck.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Köln fehlen in Andernach.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

G

Entfernung in geogr. Meilen		II. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	IV. Schnellzug I. u. II. Cl. U. M.	VI. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	VIII. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	X. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl U. M.	XII. Personenzug I., II. u III. Cl. U. M.	XIV. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.
—	Cassel . . . . . Abg.	—	5.	5.10	—	—	7.35	12.15
0,51	Wilhelmshöhe . „	—	—	5.19	—	—	7.42	12.24
1,87	Guntershausen „	—	An 5.19 Ab 5.29	An 5.41 Ab 6.26	—	—	An 7.56 Ab 8.8	An 12.39 Ab 1.15
3,72	Gensungen . . „	—	—	7.1	—	—	8.28	1.39
4,60	Wabern . . . . „	—	—	7.32	—	—	8.41	1.57
5,83	Borken . . . . „	—	—	8.4	—	—	8.58	2.17
6,68	Zimmersrode . „	—	—	8.32	—	—	9.11	2.33
8,24	Treysa . . . . „	—	6.30	An 8.57 Ab 9.47	—	—	9.33	3.1
9,65	Neustadt . . . „	—	—	10.21	—	—	9.50	3.23
.2,11	Kirchhain . . . „	—	7.7	11.13	—	—	10.16	3.53
.4,15	Marburg . . . „	4.45	7.29	An 11.45 Ab 12.50	—	—	10.40	4.24
.6,13	Fronhausen . . „	5.18	—	1.23	—	—	11.	4.47
.7,00	Lollar . . . . . „	5.41	—	1.46	—	—	11.11	5.1
.8,18	Giessen . . . . „	An 6. Ab 8.19	An 8.4 Ab 8.9	An 2.5 Ab 2.45	5.10	6.45	an 11.23 ab 11.35	an 5.15 ab 5.25
.9,46	Lang-Göns . . „	8.49	—	3.16	5.31	7.5	11.52	5.46
20,63	Butzbach . . . „	9.22	—	3.50	5.50	7.23	12.7	6.5
21,95	Nauheim . . . „	9.44	8.51	4.13	6.8	7.42	12.24	6.24
22,44	Friedberg . . „	10.11	9.1	4.46	6.21	7.55	12.35	6.40
23,47	Nieder-Wöllstadt „	10.30	—	5.8	6.34	8.8	12.46	6.55
24,19	Gross-Karben . „	10.45	—	5.27	6.44	8.18	12.55	7.6
24,59	Dortelweil . . . „	10.58	—	5.40	6.52	8.24	—	7.15
25,08	Vilbel . . . . . „	11.17	—	6.1	7.2	8.33	1.5	7.26
25,68	Bonames . . . „	11.34	—	6.21	7.11	8.42	1.13	7.38
26,64	Bockenheim . . „	11.52	—	6.42	7.23	8.54	1.24	7.53
27,00	Frankfurt . . Ank.	12.	9.40	6.50	7.30	9.	1.30	8.
		Vorm.	Vorm.	Nchm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.

Bemerkungen: 1) Mit Vormittags ist die Zeit von 12 Uhr 1
2) Die Schnellzüge IV und XVIII sowie IX
3) Im Localverkehr werden Billete III. Cla
Giessen und Frankfurt ausgegeben.
4) Traglasten werden nur in den Person

H M 1516. 1 Kiste Mineral-Wasser (211 Pfd.) ab Köln fehlt in Cleve.
1 Collo Stemmeisen ab Köln fehlt in Uerdingen.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
A B 6031. 1 leeres Fass ab Crefeld fehlt in Hochfeld.
B 3. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Rolandseck.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Köln fehlen in Andernach.
J H 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. O. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Beilage zu No. 25 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" vom Jahre 1868.

Main-Weser-Bahn.

Fahrplan.

Gültig vom 15. Juni 1868 ab bis auf Weiteres.

Entfernung in geogr. Meilen		II. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	IV. Schnellzug I. u. II. Cl. U. M.	VI. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	VIII. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	X. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XIV. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XVI. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	XVIII. Schnellzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XX. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XXII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XXIV. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
—	Cassel . . . . . Abg.	—	5.	5.10	—	—	7.35	12.15	1.25	5.	6.15	—	10.30
0,51	Wilhelmshöhe . „	—	—	5.19	—	—	7.42	12.24	1.35	—	6.23	—	10.37
1,87	Guntershausen „	—	An5.19 Ab5.29	An 5.41 Ab 6.26	—	—	An7.56 Ab8.8	An12.39 Ab 1.15	an2. ab2.35	an5.20 ab5.30	an6.38 ab6.46	—	a10.52 ab11.2
3,72	Gensungen . . „	—	—	7.1	—	—	8.28	1.39	3.15	—	7.9	—	11.23
4,60	Wabern . . . . „	—	—	7.32	—	—	8.41	1.57	3.53	—	7.24	—	11.36
5,83	Borken . . . . „	—	—	8.4	—	—	8.58	2.17	4.29	—	7.44	—	11.53
6,68	Zimmersrode . „	—	—	8.32	—	—	9.11	2.33	5.1	—	8.	—	12.6
8,24	Treysa . . . . „	—	6.30	An 8.57 Ab 9.47	—	—	9.33	3.1	an5.31 ab6.46	6.34	8.23	—	12.30
9,65	Neustadt . . . „	—	—	10.21	—	—	9.50	3.23	7.22	—	8.44	—	12.49
12,11	Kirchhain . . . „	—	7.7	11.13	—	—	10.16	3.53	8.21	—	9.13	—	1.16
14,15	Marburg . . . „	4.45	7.29	An11.45 Ab12.50	—	—	10.40	4.24	8.55	7.34	9.43	6.45	1.45
16,18	Fronhausen . . „	5.18	—	1.23	—	—	11.	4.47	—	—	10.4	7.7	2.5
17,00	Lollar . . . . . „	5.41	—	1.46	—	—	11.11	5.1	—	—	10.16	7.21	2.17
18,18	Giessen . . . . „	An6. Ab8.19	An8.4 Ab8.9	An 2.5 Ab 2.45	5.10	6.45	an11.23 ab11.35	an5.15 ab5.25	—	an8.10 ab8.16	10.30	an7.35 ab8.26	an2.23 ab2.41
19,46	Lang-Göns . . „	8.49	—	3.16	5.31	7.5	11.52	5.46	—	—	—	8.45	3.1
20,63	Butzbach . . . „	9.22	—	3.50	5.50	7.23	12.7	6.5	—	—	—	9.2	3.19
21,95	Nauheim . . . „	9.44	8.51	4.13	6.3	7.42	12.24	6.24	—	9.	—	9.20	3.37
22,44	Friedberg . . „	10.11	9.1	4.46	6.21	7.55	12.35	6.40	—	9.10	—	9.33	3.52
23,47	Nieder-Wöllstadt „	10.30	—	5.3	6.34	8.8	12.46	6.55	—	—	—	9.46	4.6
24,19	Gross-Karben . „	10.45	—	5.27	6.44	8.18	12.55	7.6	—	—	—	9.56	4.16
24,59	Dortelweil . . . „	10.58	—	5.40	6.52	8.24	—	7.15	—	—	—	10.3	—
25,08	Vilbel . . . . . „	11.17	—	6.1	7.2	8.33	1.5	7.26	—	—	—	10.12	4.32
25,68	Bonames . . . „	11.34	—	6.21	7.11	8.42	1.13	7.38	—	—	—	10.21	4.41
26,64	Bockenheim . . „	11.52	—	6.42	7.23	8.54	1.24	7.53	—	—	—	10.34	4.53
27,00	Frankfurt . . Ank.	12.	9.40	6.50	7.30	9.	1.30	8.	—	9.50	—	10.40	5.
		Vorm.	Vorm.	Nchm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.	Vorm.

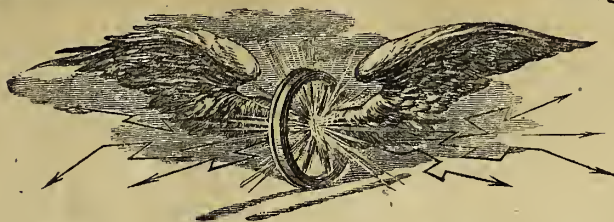
Entfernung in Kilometern		I. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	III. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	V. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	VII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	IX. Schnellzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XI. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XIII. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XV. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XVII. Güterzug mit Personenbeförderung II. u. III. Cl. U. M.	XIX. Schnellzug I. u. II. Cl. U. M.	XXI. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XXIII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
—	Frankfurt . . Abg.	4.	—	—	5.30	6.45	9.25	12.30	2.30	3.20	5.30	7.20	10.30
2,67	Bockenheim . . „	4.14	—	—	5.38	—	9.32	12.38	2.33	3.35	—	7.29	10.38
9,73	Bonames . . . „	4.37	—	—	5.50	—	9.43	12.51	2.54	3.58	—	7.44	10.52
14,25	Vilbel . . . . . „	4.55	—	—	6.	—	9.52	1.	3.5	4.16	—	7.55	11.3
17,88	Dortelweil . . . „	5.11	—	—	6.8	—	9.58	1.8	3.15	4.32	—	8.4	—
20,85	Gross-Karben . „	5.26	—	—	6.16	—	10.4	1.16	3.25	4.47	—	8.13	11.18
26,13	Nieder-Wöllstadt „	5.48	—	—	6.27	—	10.14	1.28	3.38	5.9	—	8.25	11.31
33,83	Friedberg . . „	an 6.8 ab 7.45	—	—	6.44	7.33	10.23	1.47	4.1	an5.30 ab6.30	6.20	8.46	11.52
37,47	Nauheim . . . „	8.	—	—	6.53	7.42	10.38	1.57	4.12	6.46	6.29	8.57	12.3
47,26	Butzbach . . . „	8.36	—	—	7.11	—	10.54	2.16	4.33	7.28	6.45	9.17	12.23
55,95	Lang-Göns . . „	9.	—	—	7.25	—	11.7	2.31	4.50	7.54	—	9.35	12.33
65,44	Giessen . . . . „	an 9.15 ab 9.55	—	—	an7.38 ab7.46	an8.18 ab8.24	an11.20 ab11.37	2.45	an 5.5 ab 5.20	an8.10 ab8.55	an7.8 ab7.14	an9.50 ab10.10	n12.53 ab 1.5
74,20	Lollar . . . . . „	10.21	—	—	8.	—	11.50	—	5.36	9.21	—	0.25	1.20
80,65	Fronhausen . . „	10.41	—	—	8.12	—	12.	—	5.43	9.40	—	10.38	1.32
95,35	Marburg . . . „	an11.10 ab 2.	5.	5.15	8.30	9.6	12.24	—	6.13	10.10	7.58	11.	2.2
110,48	Kirchhain . . . „	2.42	5.24	5.55	—	9.27	12.45	—	6.45	—	—	—	2.26
128,74	Neustadt . . . „	3.38	5.54	6.48	—	—	1.13	—	7.18	—	—	—	2.56
139,20	Treysa . . . . „	4.15	6.18	7.23	—	10.9	1.32	—	7.40	—	8.57	—	3.18
150,77	Zimmersrode . „	4.48	6.36	7.53	—	—	1.43	—	7.53	—	—	—	3.36
157,08	Borken . . . . „	5.9	6.49	8.12	—	—	2.	—	8.12	—	—	—	3.48
166,21	Wabern . . . . „	5.41	7.8	8.47	—	—	2.16	—	8.30	—	—	—	4.4
172,74	Gensungen . . „	6.3	7.21	9.8	—	—	2.28	—	8.43	—	—	—	4.15
186,46	Guntershausen „	an 6.33 ab 6.56	an7.42 ab7.57	an9.36 ab9.56	—	an11.1 ab11.11	an2.48 ab 3.5	—	an9.5 ab9.23	—	an9.52 ab 10.	—	an4.34 ab4.54
196,58	Wilhelmshöhe . „	7.22	8.13	10.22	—	—	3.23	—	9.43	—	—	—	5.13
200,34	Cassel . . . . . Ank.	7.30	8.20	10.30	—	11.30	3.30	—	9.50	—	10.20	—	5.20
		Nchm	Vorm.	Vorm.		Vorm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.		Vorm.

Bemerkungen: 1) Mit Vormittags ist die Zeit von 12 Uhr 1 Minute Nachts bis 12 Uhr Mittags, mit Nachmittags die Zeit von 12 Uhr 1 Minute Mittags bis 12 Uhr Nachts bezeichnet.
2) Die Schnellzüge IV und XVIII sowie IX und XIX sind bei Benutzung von Retourbilleten und bei Beförderung von Auswanderern zu ermässigten Taxen ausgeschlossen.
3) Im Localverkehr werden Billete III. Classe für die Schnellzüge IX. und XVIII. nur von oder nach den End- und Uebergangs-Stationen Cassel, Guntershausen, Giessen und Frankfurt ausgegeben.
4) Traglasten werden nur in den Personen-, gemischten und Güterzügen, aber nicht in den Schnellzügen frei befördert.

Nº. 26.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 26. Juni 1868. (Schluss der Nummer: 25. Juni Vormittags 11 Uhr.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung und Staatsverträge.

* **Herzberg-Osterode-Seesen.** Der „St.-Anz." publicirt den unterm 2. Mai 1868 zwischen Preussen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Herzberg über Osterode nach Seesen abgeschlossenen Staatsvertrag. Die zu erbauende Eisenbahn wird im Preussischen Gebiete bei der Stadt Herzberg aus der im Bau begriffenen Eisenbahn von Nordhausen nach Northeim abzweigen und sich von da über Osterode bis an die beiderseitige Landesgrenze zwischen Lasfelde und Badenhausen erstrecken, dagegen im Braunschweigischen Gebiete von dem ebengenannten Grenzpuncte ab über Gittelde und Münchehof fortgeführt und bei der Stadt Seesen mit der bestehenden Börssum-Kreienser Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden. Der Anschluss der gedachten Bahnstrecken findet auf dem beiderseitigen Grenzpuncte in dem Maasse statt, dass damit eine unbehinderte und vollständige Durchführung aller Eisenbahntransporte zu bewirken ist. Ueber den Verbindungspunct beider Eisenbahnstrecken wird zwischen den contrahirenden Regierungen auf Grund der bereits stattgefundenen technischen Untersuchungen die definitive Festsetzung getroffen werden. Eine jede der beiden Regierungen wird die in ihr Gebiet fallende Strecke auf Staatskosten zur Ausführung bringen lassen. Ob die neu zu erbauende Bahn sofort mit zwei oder mit nur einem Geleise zu versehen sei, hängt von dem Ermessen einer jeden Regierung für die Strecke innerhalb ihres Gebiets ab. Man ist jedoch einverstanden, dass das für Anlegung von 2 Geleisen erforderliche Grundeigenthum sofort anzukaufen und zur Verfügung bereit zu halten sei. Die Vorkehrungen zum Bau der Bahn sollen unverweilt beginnen und die Ausführung desselben dergestalt beschleunigt werden, dass der durchgehende Betrieb der Bahn thunlichst mit dem Zeitpuncte der Vollendung der Bahn Nordhausen-Northeim (Frühjahr 1869) eröffnet werden kann. Die contrahirenden Regierungen sind übereingekommen, dass die Braunschweigische Regierung, vorläufig auf die Dauer von 5 Jahren, von Eröffnung des Betriebes an, den Fahrdienst auch auf der Preussischen Strecke von der Landesgrenze bis Herzberg übernimmt.

* **Thorn-Insterburg.** Um die zur unentgeltlichen Hergabe des innerhalb der Grenzen der betreffenden Kreise belegenen Grund und Bodens für die Thorn-Insterburger Eisenbahn an den Staat erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, ist folgenden Kreisen das Kgl. Privilegium wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Obligationen unterm 16. April 1868 ertheilt worden: Kreis Rosenberg (Westpreussen) für 16 000 Thlr., Kreis Gerdauen (Ostpreussen) für 30 000 Thlr., Kreis Allenstein (Ostpreussen) für 60 000 Thlr., Kreis Osterode (Ostpreussen) für 25 000 Thlr.

Projecte.

* **Die Eisenbahn Halle-Sorau-Guben**, 36 Meilen lang, in Halle mit der Magdeburg-Leipziger, der Thüringischen und der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zusammentreffend, durchschneidet sie die letztere noch zwei Mal, bei Delitzsch und bei Falkenberg, erreicht bei Cottbus die Berlin-Görlitzer Bahn und mündet bei Guben und bei Sorau in die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Nach § 5 der Statuten besteht das zum Bau der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn nebst Zubehör, zur Anschaffung des Betriebsmaterials nebst Zubehör, zur Bestreitung der Generalkosten, einschliesslich der Kosten der Vorarbeiten, sowie zur Verzinsung der Actien während der Bauzeit erforderliche Capital in einem Grundcapital von 13 000 000 Thlr., in einem Reservebaucapital von 500 000 Thlr., in Summa 13 500 000 Thlr., die zur einen Hälfte in Stammactien à 100 Thlr. und zur andern Hälfte in Prioritäts-Stammactien à 200 Thlr. aufgebracht werden. Das Reserve-Baucapital darf nur in Anspruch genommen werden, soweit zum Grunderwerbe und zur Verzinsung des Baucapitals mehr als 3 Mill. Thlr. erforderlich sein sollten. Während der Bauzeit werden die Stamm-Actien mit 4%, die Prioritäts-Stamm-Actien mit 5% per annum verzinst; mit Ablauf des Semesters (30. Juni oder 31. December), in welchem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb gesetzt wird, hört die Verzinsung der Actien aus dem Baufonds auf und von dem aus dem Unternehmen aufkommenden Reinertrage erhalten zunächst die Prioritäts-Stamm-Actien 5%, demnächst, was nach Deckung dieser 5% übrig bleibt, bis zur Höhe von 6⅔% die Stamm-Actien; jeder weitere Ueberschuss wird auf die Prioritäts-Stamm-Actien und Stamm-Actien pro rata vertheilt.

Wie allen in Halle mündenden Bahnen stehen auch dieser Linie so vielfache und verschiedenartige Verkehrsmomente zur Seite, dass darin eine Garantie für die dauernde und hohe Rentabilität des Unternehmens gefunden werden muss. Zunächst bildet die Eisenbahn Halle-Sorau-Guben einen integrirenden Theil der grossen Welt- und Handelsstrasse zwischen dem Westen und Osten Europa's, sobald die jetzt im Bau begriffenen Linien Düsseldorf-Cassel (nur theilweise im Bau), Cassel-Halle, Guben-Posen, Posen-Thorn und Thorn-Insterburg vollendet sein werden.

Alle diese Bahnen, ziemlich zu gleicher Zeit fertig gestellt, sichern sich durch ihre fortlaufende Verbindung sofort nach ihrer Eröffnung eine höchst ansehnliche, alle schmerzlichen Entwicklungsstadien ausschliessende Personen- und Güter-Frequenz. Der zwischen dem Osten und Westen Europas ununterbrochene, in den colossalsten Dimensionen bestehende Austausch von Rohproducten gegen Industrie-Erzeugnisse berührt so sehr alle Kreise der Handelswelt, dass eine eingehende Schilderung desselben überflüssig erscheint.

Neben dieser hervorragenden internationalen Bedeutung durchschneidet die projectirte Linie eine fruchtbare und äusserst betriebsame Gegend und wird mit der benachbarten Magdeburg-Leipziger,

Leipzig-Dresdner, Berlin-Anhalter Bahn an dem Localverkehr Theil nehmen, den Landwirthschaft, Handel und Industrie hier in so überaus reichem Maasse bieten.

Einen ganz neuen und sehr wesentlichen Verkehrs-Factor werden die verschiedenen Kohlentransporte bilden, welche dann auf abgekürzten Wegen den zahlreichen Industrie-Etablissements zugeführt werden können; so namentlich die Westfälische Kohle durch die Bergisch-Märkische Bahn im Verein mit der anschliessenden Thüringischen Bahn, die Niederländische Kohle via Görlitz-Cottbus, die Böhmische Braunkohle über Dresden mittelst der Anhaltischen Bahn und die eigenen bei Halle-Cottbus in mächtigen Lagern sich vorfindenden Braunkohlen.

Es darf namentlich wohl auch darauf hingewiesen werden, dass die Ausgabelung Cottbus-Sorau den Weg zwischen Berlin und Breslau um $1_{,2}$ Meilen abkürzt und dieselbe in der anschliessenden Niederschlesischen Zweigbahn eine Fortsetzung findet, welche sie vor der Fatalität bewahrt, an einem Ausgangspuncte ohne Anschluss zu sein.

Trägt ein niedriges Anlagecapital unzweifelhaft zur Erhöhung der Rente bei, so nimmt in dieser Beziehung die Halle-Sorau-Gubener Bahn eine günstige Stelle ein, da die Bahnmeile nur 361 111 Thlr. und im Falle die Reserve benutzt wird, 375 000 kostet. Eine Einnahme von nur 37 500 Thlr. pro Jahr und Meile würde, wenn man selbst 50 Procent für Betriebsspesen und Erneuerungsfonds absetzt, genügen, um das gesammte Anlagecapital mit 5 Procent zu verzinsen.

Bau.

+ **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.** Ueber die neuen Linien und Projecte der Gesellschaft theilt der soeben ausgegebene Geschäftsbericht pro 1867 Folgendes mit: 1) Nach den bekannten Beschlüssen der Preussischen Landesvertretung wird die Halle-Casseler Zweigbahn von ihrem jetzigen Endpuncte Arenshausen aus nicht direct nach Cassel (über Grossalmerode), sondern nach Münden fortgesetzt. Hiernach ist die Direction jetzt dahin beschieden, dass zwar die Mitbenutzung der Hannoverschen Südbahn zwischen Münden und Cassel mit Vorbehalt der Kündigung und der Anlegung eines zweiten Geleises gestattet werde, dabei aber die Anlegung eines Zweiggeleises bei Cassel von dem dortigen Bahnhofe nach der Unterstadt mit einem besonderen Bahnhofe daselbst, sowie die Anlage eines Trennungsbahnhofes für die Vermittelung des Güterverkehrs der verschiedenen in Cassel mündenden Bahnen zur Bedingung gemacht werden müsse. In Bezug auf die Weiterführung der Bahn nach Münden verlangt die Regierung, dass die Bahn in Verbindung mit der von Göttingen nach Bebra projectirten von der Wasserscheide am Arnstein (zwischen Leine und Werra) nach einem Puncte oberhalb Witzenhausen zu traciren, hier auf die Anlage eines Trennungsbahnhofes Rücksicht zu nehmen, dann aber mit Ueberschreitung der Werra über Witzenhausen (wo ein zweiter Bahnhof anzulegen) nach Münden zu führen sei. Gegen diese Bestimmung hat die Direction wegen der dadurch bedingten Verlängerung des Weges nach Cassel um $^3/_4$ Meilen reclamirt, aber auf ihre desfallsige Vorstellung bisher noch keinen weiteren Bescheid erhalten. 2) Für die Bahn von Nordhausen über Niedersachswerfen, Ellrich, Walkenried, Tettenborn nach Nixei resp. Osterhagen in der Richtung nach Northeim haben die Erdarbeiten auf Braunschweigischem Gebiet (nach definitiver Feststellung der Linie am 27. Decbr. v. J.) am 21. Januar d. J. in beschränkter Weise begonnen, wogegen für die Preussische Strecke die Genehmigung zum Beginn der Bauarbeiten noch nicht ertheilt ist. Bei Walkenried wird ein Tunnel angelegt. Die Vollendung der Bahn erfolgt voraussichtlich im nächsten Jahre. — 3) Die Concession zu der beschlossenen Bahn von Magdeburg durch die Altmark an die Bahn von Harburg ist nachgesucht worden, doch hat das Ministerium abgelehnt, das Gesuch unter den von der Direction gemachten Bedingungen zu befürworten. — 4) Die Concession zum Bau der Halle-Sorau-Gubener Bahn ist bekanntlich einem besonderen Comité ertheilt worden.

⊙ **Mannheim-Carlsruher Rheinthalbahn.** Das Anlehen der Stadt Mannheim zum Bau der Mannheim-Carlsruher Bahn hat einen solch glänzenden Erfolg gehabt, dass bereits 2% Agio auf die Unterschriften bezahlt worden sind. — Die Zugsrichtung dieser Bahn ist nun entschieden, und zwar wird dieselbe bei Gottsau von der Carlsruhe-Durlacher Bahn abzweigen und über Hagsfelden, Blankenloch Graben und Schwetzingen Mannheim erreichen. Der Erscheinungstag der Obligationen ist auf den 1. Juli d. J. festgesetzt.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. Der Verwaltungsrath hat vorläufig nachfolgende Arbeiten und Herstellungen beschlossen, nämlich: 1) die Herstellung eines zweiten Geleises in den Strecken Haag-St. Valentin, Kleinmünchen-Linz und von Linz über Hörsching, Marchtrenk nach Wels, in der Gesammtlänge von $5_{,216}$ Meilen; 2) die Anschaffung von 12 Locomotiven und 200 Lastwagen ausser den bereits bewilligten 10 Locomotiven und 200 Güterwagen; 3) die Aufführung einer Montirungswerkstätte in Wien, einer Locomotivremise in Kemmelbach und Adaptirung zweier Kohlenmagazine in Linz; 4) die Herstellung eines Rangirbahnhofes an der Einmündungstelle der Hetzendorfer Verbindungsbahn und 5) den Bau eines Eilgutmagazins in Wien. Die Ausführungskosten dieser einstweiligen Herstellungen sind auf 2 027 391 fl. 97 kr. veranschlagt und hat sich der Verwaltungsrath an das K. K. Handelsministerium mit der Bitte gewendet, diese Anschaffungen und Bauführungen zu genehmigen und den erforderlichen Kostenbetrag nebst den nicht zu vermeidenden Geldbeschaffungskosten in das garantirte Anlagecapital einbeziehen zu dürfen.

* **Pferdebahn von Lägerdorf bis zur Stadt Itzehoe.** Auf dieser den Fabrikanten O. F. Alsen & Sohn in Itzehoe unterm 4. Januar 1868 concessionirten, $0_{,9}$ Meile langen Pferdebahn, für welche das Terrain für ein Geleise erworben wird, hat der Bau am 1. März d. J. begonnen und wird derselbe voraussichtlich bis zum 1. August d. J. vollendet werden. — In Lägerdorf befinden sich unerschöpfliche Kreidelager von ausgezeichneter Güte, und sind dort verschiedene Cementfabriken und Kreideschlämmereien angelegt. — Die erbaute Bahn hat vornehmlich den Zweck, eine regelmässige Verbindung zwischen den Kreidelagern und Itzehoe herzustellen; andererseits wird sie aber auch die ländlichen Producte, welche auf der Bahnstrecke nebst Umgegend erzeugt werden, nach Itzehoe befördern. — Stationen werden errichtet zu Lägerdorf, Münsterdorf $0_{,3}$ M., Schulenburg $0_{,6}$ M. und Itzehoe $0_{,9}$ M. Die angegebenen Stationsorte sind nur Anhaltepuncte, zur Aufnahme der ländlichen Producte und zum Begegnen der Züge bestimmt. — Das Baucapital beträgt 50 000 Thlr., oder 55 555 Thlr. pro Meile. — Bauleitender Techniker Heydorn; bauführender Techniker Halst; Bauunternehmer Staack. Die ganze Bahn bildet eine Bau-Abtheilung.

Eisenbahn-Betrieb.

† **Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.** In der am 18. d. Mts. zu Magdeburg stattgefundenen ordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft waren 1287 Stimmen auf 6760 Stamm-Actien des alten Unternehmens und 113 Stimmen auf 2271 Stamm-Actien der Halle-Casseler Eisenbahn vertreten. Es erfolgte in derselben die Wiederwahl von 8 ausscheidenden Ausschussmitgliedern. Hiernächst entwickelten sich sehr lebhafte Debatten über den Antrag verschiedener Actionäre: die bei der letzten Emission von Actien mit dem Rechte auf Erwerb einer neuen Actie auf je 2 alte Actien präcludirten Actionäre noch nachträglich zuzulassen. Der Antrag wurde jedoch bei der Abstimmung mit einer Majorität von ungefähr zwei Drittel abgelehnt. Ebenso wurde der weitere Antrag: die von säumigen Einzahlern erhobenen Conventionalstrafen zu restituiren, ohne weitere Debatte mit allen gegen 3 Stimmen abgelehnt. Der letzte Gegenstand der Tagesordnung: ein Antrag der Gesellschafts-Vorstände, die Halle-Casseler Bahn über Münden nach Cassel, seit Benutzung der der Hannover'schen Südbahnstrecke Münden-Cassel, statt wie bisher bestimmt, über Gross-Almerode weiter zu führen, wurde, nachdem derselbe von Seiten des Hrn. Stadtraths Rummel zu Halle und des Hrn. Vorsitzenden der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, als höchst vortheilhaft für die Halle-Casseler Bahn empfohlen und warm befürwortet war, von der General-Versammlung einstimmig angenommen.

+ **Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) 1) Allgemeines. Die alte Bahn hat, soweit sie im Besitze der Gesellschaft ist, also ohne die der Leipzig-Dresdner Compagnie gehörige Sächsische Bahnstrecke, eine Länge von $18_{,429}$ Meilen, wovon auf die Schönebeck-Stassfurter Eisenbahn und deren Zweigbahnen $4_{,198}$ M. kommen. Die Betriebslänge beträgt $19_{,97}$ M. Die Hauptbahn ist seit 18. August 1840, die Stassfurter Zweigbahn seit 12. Mai 1857 im Betriebe. Das verwendete Anlagecapital beträgt 9 200 000 Thlr. oder pro Meile fast 500 000 Thlr., wovon $3^1/_2$ Mill. in Stammactien. Dazu kommen noch 2 Mill. in Prioritäten, die noch nicht verwendet sind. Das Betriebsmaterial besteht in 52 Locomotiven (wie im Vorjahre; den Fabriken nach sind 6 von Egestorff, 4 aus der Maschinenfabrik in Carlsruhe, alle übrigen 42 von Borsig in Berlin), 130 Personenwagen (2 weniger) mit 4454 Sitz- und 960 Stehplätzen, 1520 Lastwagen (96 mehr) mit 241 770 Ctr. Tragkraft. Mit der Halle-Casseler Bahn sind jetzt $40^2/_3$ Meilen im Besitze der Gesellschaft.

2) Frequenz. Befördert wurden 1 179 448 Personen (gegen 1866 18 094 oder $1^1/_2$% weniger), worunter 5705 in der I., 143 186 in der II., 751 482 in der III., 279 075 in der IV. Classe, ferner 36 816 Militärs (gegen 219 792 in 1866) und 12 894 Auswanderer, wonach die Zahl der Civilpersonen um 165 078 oder fast 17% gestiegen ist; ferner 26 062 805 Ctr. Güter (mehr 2 736 360 Ctr. oder $11_{,73}$%), worunter 326 860 Ctr. Eilgüter. Die ganze Hauptbahn befuhren 80 016 Personen (gegen das Vorjahr 19 552 oder 32% mehr). Jede Person legte im Durchschnitt $4_{,83}$ Meilen (1866: $5_{,58}$ M.), jeder Centner $5_{,83}$ Meilen (genau wie 1866) zurück. Unter den im Versandt expedirten 20 699 135 Ctr. Frachtgütern waren 11 262 108 Centner Kohlen und anderes Brennmaterial, 2 187 911 Ctr. Stein- und Kalisalz und Lecksteine, 1 835 368 Ctr. Bodenerzeugnisse, 1 076 855 Ctr. Zucker, 1 065 226 Ctr. diverse Waaren, 738 497 Ctr. Siedesalz, 282 450 Ctr. Eisen, Stahl- und Eisenwaaren.

3) Finanzielle Ergebnisse. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr $542\,851_{,9}$ Thlr. (incl. $10\,644_{,2}$ Thlr. für Gepäck), aus dem Güter- und Viehtransport $1\,532\,773_{,5}$ Thlr., aus anderen Quellen incl. Uebertrag aus dem Vorjahre $87\,438_{,1}$ Thlr., zusammen $2\,163\,063_{,5}$ Thlr. (gegen 1866 128 277 Thlr. oder $5_{,6}$%, gegen 1865 aber 4009 Thlr. weniger). Dies giebt pro Meile 108 300 Thlr. Von der eigent-

lichen Betriebseinnahme kommen auf den directen Verkehr 48,71% (1866 nur 40,94%) und zwar aus dem Personentransport 30,24%, aus dem Transport der Frachtgüter 54,56%, aus dem Eilgut-, Gepäck-, Vieh- und Fahrzeugtransport 57,86%. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 834 894 Thlr. oder 38,6% der Einnahme; ausserdem wurden 193 011,7 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds gedeckt. Demnach betrug die reine Einnahme 1 328 169,5 Thlr. oder 14,44% des verwendeten Anlagecapitals von 9 200 000 Thlr., wovon ferner für Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 255 870 Thlr., als Antheil der Leipzig-Dresdner Compagnie 69 601,9 Thlr., für Communal- und Einkommensteuer 7519,7 Thlr., für die Pensions-, Wittwen- und Waisencasse 2000 Thlr., zu verschiedenen neuen baulichen Anlagen 27 531,8 Thlr., zu extraordinären Ausgaben 11977,7 Thlr., endlich für den Erneuerungsfonds 207 731 Thlr. abzuziehen sind, so dass sich ein Reinertrag von 745 937,5 Thlr. ergiebt (gegen 1866 fast 99 000 Thlr. weniger). Hiervon sind 630 000 Thlr. oder 18% als Dividende vertheilt (1866: 20%) und 115 937,5 Thlr. als Eisenbahnsteuer reservirt. Der Reservefonds enthält einen Bestand von 138 000 Thlr., der Erneuerungsfonds einen solchen von 192 108,1 Thlr.

4) Vergleich mit den Vorjahren. Im Vergleich zum ersten vollen Betriebsjahre ist die Personenzahl auf das 2,8fache, die Centnerzahl (welche seit 1843 1 Million, seit 1857 10 Mill., seit 1862 15 Mill., seit 1865 20 Mill. Centner überstiegen hat) auf das 45²/₃fache, die Einnahme für Personen auf das Doppelte, die Einnahme für Güter auf das 10,9fache, die Gesammteinnahme (welche seit 1851 1 Million, seit 1865 2 Mill. Thlr. überstiegen hat) auf mehr als das Fünffache gestiegen. Die Dividende hat im Jahre 1857 mit 24 Procent ihren Culminationspunct erreicht und im Durchschnitt aller verflossenen 27 Betriebsjahre 15,59 Procent betragen.

5) Halle-Casseler Zweigbahn. Für die fertige Strecke von Halle bis Arenshausen sind verausgabt 10 239 564 Thlr., und zwar 2 004 851 Thlr. für den Oberbau, 1 919 910 Thlr. für Erd- und Felsenarbeiten, 1 651 812 Thlr. für Betriebsmittel (32 Locomotiven, 120 Personenwagen mit 5200 Plätzen und 732 Güterwagen mit 151 680 Ctr. Tragkraft), 1 272 976 Thlr. Zinsen während der Bauzeit, 969 285 Thlr. für Grunderwerb, 783 482 Thlr. für Brücken und Durchlässe, 817 817 Thlr. für Bahnhöfe, 312 993 Thlr. für den Tunnel bei Blankenhayn von 2795 Fuss Länge u. s. w. Die eröffnete Strecke von 22¹/₄ Meilen (seit 9. Juli v. J.; durchschnittliche Betriebslänge 17,46 Meilen) lieferte eine Einnahme von 178 272,7 Thlr. für 506 222 Personen, 290 281,8 Thlr. für 4 949 270 Ctr. Güter, ausserdem 68 696,9 Thlr., zusammen 537 251,4 Thlr. oder pro Meile 30 770 Thlr., ohne die ausserordentlichen Einnahmen aber 26 837 Thlr. (gegen 24 456 Thlr. in 1866 und 23 126 Thlr. in 1865).

+ Berlin-Stettiner Eisenbahn. (Geschäftsbericht für 1867.) 1) Allgemeines. Das Bahnnetz umfasst dermalen 83,04 im Betriebe befindliche Bahnmeilen und zerfällt in 3 Hauptabschnitte: a) Stammbahn Berlin-Stettin mit den Zweigbahnen nach Stargard, Wriezen und der Mecklenburgischen Grenze 29,77 Meilen, wovon doppelgeleisig 10,73 M. (davon ist die Stammbahn seit 15. August 1843, also seit fast 25 Jahren, die Zweigbahn Stettin-Stargard seit 29. April 1846, dagegen die Zweigbahnen von Neustadt nach Wriezen, 4,08 M. lang, und von Pasewalk nach der Mecklenburg. Grenze, 3,2 M. lang, erst seit 2. Januar v. J. im Betriebe; b) Hinterpommersche Zweigbahnen Stargard-Cöslin-Colberg 22,8 M., eröffnet am 1. Juni 1859; c) Vorpommersche Zweigbahnen Angermünde-Stralsund, Stettin-Pasewalk und Züssow-Wolgast, 30,47 M., eröffnet am 1. Novbr. 1863. Nur die Abschnitte sub b und c sind vom Staate mit resp. 3¹/₂ und 4¹/₂% garantirt. Von der seit 21. Januar 1867 beschlossenen Zweigbahn Cöslin-Stolp-Danzig wird die Strecke Cöslin-Stolp im Sommer 1869 eröffnet werden; die grössere Strecke Stolp-Danzig ist seit Kurzem gleichfalls in Angriff genommen.

2) Verkehr und Einnahme. I. Hauptbahn Berlin-Stettin-Stargard nebst Zweigbahnen. Befördert wurden 1 235 377 Personen und 10 429 494 Ctr. Güter (gegen 1866 217 586 Personen oder über 20% und 2 802 830 Ctr. oder 37% mehr); Einnahme für jene mit Nebeneinnahmen 761 833 Thlr., für diese 1 087 507 Thlr.; mit den Privatdepeschen und Extraordinarien betrug die Einnahme 1 921 299 Thlr. oder pro Meile 64 538 Thlr. gegen 80 122 Thlr. im Vorjahre. Auf der alten Bahn Berlin-Stettin-Stargard betrug die Transporteinnahme 1 719 658 Thlr. oder gegen 1866 nur 5792 Thlr. weniger, was im Betracht der diesmal fehlenden Militärtransporte sehr befriedigend ist; die Zweigbahnen lieferten dagegen eine sehr geringe Einnahme, die nach Wriezen nur 81 401,8 Thlr., die nach Mecklenburg sogar nur 42 489 Thlr. Die Betriebsausgaben betrugen 1 006 206 Thlr. oder 52,37% der Einnahme, abzüglich der Beiträge zum Reservebaufonds nur 652 777,6 Thlr. oder 31,99% der Einnahme. Der Reservebaufonds schliesst excl. Materialien-Bestand (im Betrage von 53 143 Thlr.) mit einem Baarbestande von 1 286 029 Thlr., der Reservefonds für unerwartete Ausfälle etc. incl. des Zuschusses von 62 831 Thlr. aus dem Ertrage des vorigen Jahres mit 73 624 Thlr. Bestand ab. Unter den Versandartikeln stehen obenan: Getreide 2 954 118 Ctr., Häringe 487 045, Mühlenfabricate 434 070, Hülsenfrüchte und Sämereien 418 663, Bau- und Nutzholz 273 495, Spiritus 267 950, Steinkohlen 251 505 Ctr. Zahl der Personenmeilen 8 448 594, der Centnermeilen 88 946 837; specif. Personenfrequenz 283 796 Personen, specif. Güterfrequenz 2 987 801 Ctr., beide kleiner als in den letzten 3, resp. 4 Jahren. Auf den directen Verkehr kommen 258 603 Personen oder über 20% der Gesammtzahl und 227 121 Thlr. oder fast 30% der Totaleinnahme aus dem Personenverkehr, ferner 7 252 911 Ctr. oder 65% der Centnerzahl und 556 042 Thlr. oder über 50% der ganzen Einnahme aus dem Güter- und Viehtransport, endlich 42,3% der Gesammteinnahme (fast genau wie 1866). Unter den 20 Stationen stehen der Einnahme nach obenan: Stettin mit 667 059, Berlin mit 519 600,5, Stargard mit 241 770 und Angermünde mit 143 725 Thlr.

II. Hinterpommersche Zweigbahn Stargard-Cöslin-Colberg. Befördert wurden 329 114 Personen und 2 067 722 Centner (gegen 1866 49 122 Personen oder 13% weniger, und 453 630 Ctr. oder 28% mehr; die Personenzahl wird nur von der im vorigen Jahre, die Centnerzahl von keiner früheren übertroffen); Einnahme für jene 191 504 Thlr., für diese 212 586 Thlr., ausserdem 19 294 Thlr., zusammen 423 384 Thlr. oder pro Meile 18569 Thlr. (gegen 1866 63 051 Thlr. oder fast 13% weniger, aber mehr als in jedem früheren Jahre). Die Betriebsausgaben betrugen 377 435,6 Thlr. oder ohne die Beiträge zum Reservebaufonds 238 007,6 Thlr., also resp. 89,15 und 56,22% der Einnahme (im Vorjahre resp. 80,04 und 50,76%). Der Ueberschuss der Einnahme gegen die Ausgabe betrug 45 948 Thlr. oder nur 0,42% des verwendeten nominellen Anlagecapitals von 10 862 200 Thlr. Der Reservebaufonds hatte excl. der Materialienbestände von 25 173 Thlr. 799 504,6 Thlr., der Reservefonds unverändert 131 764 Thlr. baaren Bestand. Die hauptsächlichsten Versandartikel waren: Getreide 297 024 Ctr., Bauholz 237 922, Brennholz 191 569, Kartoffeln 176 358 Ctr. Zahl der Personenmeilen 2 173 004, der Centnermeilen 20 778 363; specifische Frequenz 95 307 Personen und 911 332 Ctr. Auf den directen Verkehr kommen fast 25% aller Personen und fast 50% der Einnahme für Personen, 64% aller Güter und 71% der Einnahme für Güter, endlich fast 60% der ganzen Transporteinnahme (wie 1866).

III. Vorpommersche Bahn. Die Frequenz war mit 634 958 Personen und 2 561 211 Ctr. (gegen 1866 resp. 3¹/₂% und 26% mehr) die grösste bisher erreichte. Einnahme für jene 314 207 Thlr. oder 3¹/₂% weniger, für diese 250 260 Thlr. oder 19% mehr, ausserdem 32 385 Thlr., zusammen 596 852 Thlr. oder pro Meile 19 588 Thlr. (gegen 1866 35 733 Thlr. oder 6,3% mehr). Die Betriebsausgaben betrugen 526 188 Thlr. oder abzüglich der Beiträge zum Reservebaufonds 342 726 Thlr., mithin resp. 88,5 und 57,64% der Einnahme (1866 resp. 90,32 und 59,02%), folglich der Ueberschuss der Einnahme 70 664 Thlr. oder 0,66% des verwendeten nominellen Baucapitals von 10 693 700 Thlr. Der Reservebaufonds schloss mit einem Baarbestand von 704 297 Thlr. excl. 17 387 Thlr. in Materialien; ein eigentlicher Reservefonds besteht bei dieser Bahn nicht. Unter den Versandartikeln stehen obenan Getreide 630 868, Hülsenfrüchte 180 583, Steinkohlen 179 338, Mühlenfabricate 157 229, Brennholz 106 838, Bau- und Nutzholz 104 612 Ctr. Zahl der Personenmeilen 3 692 680, der Centnermeilen 21 696 980; specifische Frequenz 121 191 Personen und 712 077 Ctr. Auf den directen Verkehr kommen 142 007 Personen und 1 261 288 Ctr., mithin 22,5% aller Personen und fast 46,5% aller Güter, 40% der Einnahme für Personen und über 50% der Einnahme für Güter, also ca. 45% der ganzen Transporteinnahme.

3) Finanzielle Resultate. Bei der Hauptbahn (s. oben sub a) betrug der Ueberschuss der Einnahme 915 093 Thlr. oder 9,27% des verwendeten Anlagecapitals von 9 874 000 Thlr. (incl. Neustadt-Wriezener und Mecklenb. Verbindungsbahn). Dieser wurde in nachstehender Weise verwendet: 4% Zinsen der Stammactien 344 040 Thlr., Zinsen und Amortisation der Prioritäten 40 000 Thlr., Beitrag zu den Zinsen der Hinterpommerschen Prioritäten 54 311 Thlr., Amortisationsabgabe an den Staat 64 366 Thlr., Beitrag zum Reservefonds 62 831,3 Thlr., Superdividende auf die Stammactien à 4% 362 960 Thlr., Tantième des Verwaltungsraths 4000 Thlr., Uebertrag auf 1868 6585,2 Thlr. Dass die Dividende hinter der des vorigen Jahres um ⁷/₁₂% zurückbleibt, erklärt sich daraus, dass die im Jahre 1866 noch aus dem Baufonds verzinsten 600 000 Thlr. neue Stammactien aus der Betriebseinnahme mit 4% verzinst werden mussten und die im verflossenen Jahre ausgegebenen neuen Stammactien im Betrage von 1 073 000 Thlr. an der Dividende des vorigen Jahres Theil nehmen. — Die Hinterpommersche Zweigbahn gab ein Deficit von 388 540 Thlr., das der Staat zum grössten Theile, die Vorpommersche ein solches von 403 802,5 Thlr., das der Staat ganz gedeckt hat.

4) Anlagecapital. Das an der Dividende Theil nehmende Stammactiencapital beträgt diesmal 9 074 000 Thlr. Verwendet waren für die Hauptbahn incl. Zweighahnen 9 874 000 Thlr. oder pro Meile 331 674 Thlr., für die Zweigbahn nach Wriezen 1 258 962 Thlr., für die Mecklenburg. Verbindungsbahn 958 445,5 Thlr. (die zur Bestreitung dieser Kosten beschlossene Emission von 1 226 000 Thlr. neuen Stammactien und 900 000 Thlr. neuen Prioritäten ist zur Zeit nicht nöthig gewesen), für den Güterbahnhof zu Stettin 1 739 592 Thlr., für die Hinterpommersche Zweigbahn 9 321 253 Thlr.

5) Betriebsmittel. Die Hauptbahn besitzt 53 Locomotiven, 103 Personen und 572 Lastwagen (mehr resp. 4, 12 und 48), die Hinterpommersche Bahn wie im Vorjahr 28 Locomotiven, 50 Personen- und 344 Lastwagen, die Vorpommersche Bahn unverändert 30 Locomotiven, 95 Personen- und 646 Lastwagen; mithin alle zusammen 111 Locomotiven (67 von Borsig, 44 von der Gesellschaft Vulcan), 248 Personenwagen mit 13 149 Plätzen und 1562 Güterwagen mit 268 635 Ctr. Tragfähigkeit.

tz. — Niederschlesische Zweigbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) Das 21. Betriebsjahr der Niederschlesischen Zweigbahn (Hansdorf-Glogau von 9,5 Meilen) war ein nicht so gutes wie das vorhergehende, welches in Folge der Militär- und Getreidetransporte das frequenteste seit dem Bestehen der Bahn war. Die Betriebs-Resultate des Jahres 1867 bewegten sich in Höhe derjenigen des Jahres 1865; es konnten 3¾ Proc. Dividende vertheilt werden, welche im Jahre 1866 5 Proc. und im Jahre 1865 3⅔ Proc. betragen hatte.

Unter den Preussischen Eisenbahnen sind die Neisse-Brieger und die Niederschlesische Zweigbahn diejenigen, welche das geringste Anlagecapital erforderten. Dasselbe beträgt für letztere 262 888 Thlr. pro Meile. Es besteht in 1 500 000 Thlrn. Stammactien und 1 000 000 Thlr. Prioritäts - Obligationen, von welchen bis ultimo 1867 123 900 Thlr. amortisirt sind.

Wie die Preussischen Eisenbahnen im Allgemeinen, so zeichnet sich die Niederschlesische Zweigbahn im Speciellen durch eine solide Verwaltung aus, zu deren Disposition für ausserordentliche Fälle ein Reservefonds mit 39 968 Thlrn., ein Erneuerungsfonds mit 48 663 Thlrn., Bestand und Guthaben resp. Beständen an Materialien im Betrage von 86 990 Thlrn. und ein Brandversicherungsfonds mit 2760 Thlrn. Bestand ult. 1867 standen.

Die Betriebsmittel bestanden, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend, aus 12 Locomotiven (wovon 1 ausser Dienst war), 80 Personenwagen mit 1370 Plätzen, 5 Gepäck-, 65 bedeckten, 45 offenen Güter-, sowie 16 Arbeitswagen mit einer Gesammt - Ladefähigkeit von 19 160 Centnern.

Die Frequenz blieb im Personenverkehre wegen des Ausfalls der umfangreichen Militärtransporte und im Güterverkehre wegen geringerer Beförderung an Getreide in Folge der schlechten Ernte gegen das Vorjahr zurück.

Befördert wurden 1063 Personen in der I., 19 112 in der II., 68 838 in der III., 79 774 in der IV. Classe und 13 732 Militärs, zusammen 182 519 Personen gegen 231 537 Personen (darunter 71 951 Militärs) im Vorjahre. Es resultirt daher eine Abnahme von 49 018 Personen = 21,17 Proc. Mit Ausschluss der Militärs sind im Jahre 1867 aber 9201 Personen = 5,77% mehr befördert worden als 1866. Es haben sämmtliche Personen 923 361 Meilen, jede also 5,06 Meilen zurückgelegt und pro Person und Meile sind 2 Sgr. 9,15 Pf. eingenommen. Die specifische Frequenz betrug 97 196 Personenmeilen.

Der Verkehr vertheilt sich mit 60,8 Proc. auf den localen und mit 39,2 Proc. auf den directen Verkehr.

An Gepäck wurden 4172 Ctr., sowie 38 Equipagen, 57 Militär-Fahrzeuge, 336 Pferde und 441 Hunde befördert.

Im Güterverkehre ist bei Getreide und Mühlenfabricaten etc. ein Ausfall gewesen, wogegen bei Kohlen, Eisengusswaaren, Kartoffeln und Spiritus eine erfreuliche Zunahme des Verkehrs zu constatiren ist. Ueberhaupt wurden im Vergleiche zum Vorjahre 94 920 Ctr. Frachtgüter = 3,24% weniger, dagegen 23 583 Ctr. Vieh mehr befördert.

Der Verkehr vertheilt sich mit 36 081 Ctr. auf Eilgüter, 260 049 Ctr. der Normalfracht-Classe, 208 590 Ctr. Einzelgut, 1 439 950 Ctr. in Wagenladungen, 851 152 Ctr. Getreide und 39 993 Ctr. Dienstgüter, zusammen 2 835 815 Ctr. und 101 306 Ctr. Thiere. Jeder Centner Gut legte durchschnittlich 6,2 Meilen zurück und brachte pro Centner und Meile 3,37 Pfge. ein. Die specifische Frequenz hat 1 839 209 Ctr. betragen und es kamen auf den Binnenverkehr 31,5 und auf den directen Verkehr 68,5 Proc. der Gesammt-Beförderung.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 83 071 Thlr., für Gepäck 2018 Thlr., für Eil- und Postgüter 7160 Thlr., für Frachtgüter 153 686 Thlr., für Equipagen 577 Thlr., für Thiere 8497 Thlr., Lagergeld etc. 2093 Thlr., Neben-Einnahmen 8022 Thlr., zusammen 265 124 Thlr., pro Meile Bahnlänge 27 908 Thlr., pro Nutzmeile 11,62 Thlr. und gegen das Anlagecapital verglichen = 10,6 Proc. Gegen das Vorjahr verglichen, ergiebt sich eine Minder-Einnahme von 39 667 Thlrn. = 13,01 Proc., von welcher 20 162 Thlr. auf den Personenverkehr, 2140 Thlr. auf Eilgüter, 11 089 Thlr. auf ordinäre Frachtgüter, 5337 Thlr. auf Fahrzeuge und der Rest auf Pferde-Transporte entfallen.

Die Ausgaben ermässigten sich gegen das Vorjahr nur um 4499 Thlr. = 3,806 Proc.; sie betrugen für die Bahnverwaltung 36 298 Thlr. (3821 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 63 910 Thlr. (2,802 Thlr. pro Nutzmeile), für die allgemeine Verwaltung 11 673 Thlr. (1229 Thlr. pro Meile), zusammen 111 881 Thlr., pro Meile Bahn 11 777 Thlr., pro Nutzmeile 4,905 Thlr., resp. gegen die Brutto-Einnahme verglichen = 42,19 Proc.

Der Ueberschuss betrug 153 243 Thlr. = 16 131 Thlr. pro Meile Bahnlänge, er repräsentirt 6,13 Proc. des verwendeten Anlagecapitals und war um 37 167 Thlr. = 18,66 Proc. geringer als der vorjährige.

Verwendet wurde der Ueberschuss: zur Verzinsung 47 159 Thlr., zur Amortisation 13 051 Thlr., zur Rücklage in den Erneuerungsfonds 37 300 Thlr., Zuschuss zum Pensionsfonds 1000 Thlr., Eisenbahn-Steuer 1358 Thlr., zu 3⅓ Proc. Dividende 52 957 Thlr. und als untheilbarer Rest der nächsten Rechnung überwiesen 418 Thlr.

Die Pensionscasse schloss ult. 1867 mit 43 599 Thlrn. und die Krankencasse mit 1572 Thlrn. Bestand ab.

—*tz.* Saarbrücker Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) Unter der Bezeichnung „Saarbrücker Eisenbahn" werden 2 verschiedene, dem Staate gehörige Eisenbahnen verstanden, von denen die ältere, die Saarbrücker Linie, von der Bayerischen Grenze bei Bexbach über Saarbrücken nach der Französischen Grenze bei Forbach, die jüngere Saarbrücken-Trier-Luxemburger Linie von Saarbrücken über Trier nach der Grenze bei Wasserbillig führt. Einschliesslich der Zweigbahnen nach den Königl. Steinkohlengruben und der gepachteten Strecke von der Grenze bis Forbach, sowie der Zweigbahn nach dem Saarcanalhafen bei Malstadt beträgt die Betriebslänge 19,554 Meilen, von welcher ca. 4,5 Meilen doppelgeleisig sind.

Die Saarbrücker Eisenbahn, eine der wichtigsten Verkehrslinien Deutschlands, gehört zu den kostspieligeren Linien; ihre Anlage erforderte ein Capital von 14 486 009 Thlrn. oder pro Meile 794 833 Thlr.

Betriebsmittel. Mit der fortwährend gestiegenen Frequenz hat auch eine entsprechende Vermehrung der Transportmittel stattfinden müssen. Im Jahre 1867 wurden dieselben um 6 Locomotiven, 86 Kohlen- und 100 Trichterwagen vermehrt, einschliesslich deren am Schlusse des Jahres vorhanden waren 63 Locomotiven mit 57 Tendern, 82 Personenwagen mit 3521 Sitzplätzen, 26 Gepäck-, 368 bedeckte, 1874 offene Güter- und 101 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 384 460 Ctrn.

Die Frequenz war im Jahre 1867 eine so bedeutende, dass zu deren Bewältigung 44 696 Züge oder durchschnittlich pro Tag 122,45 Züge abgelassen werden mussten. Selbst der Personenverkehr war grösser als der vorjährige mit seinen bedeutenden Militär-Transporten. Zur Beförderung kamen 1 385 016 Personen und zwar: 13 914 = 1,00% in der I., 140 950 = 13,32% in der II., 673 392 = 43,55% in der III., 520 911 = 35,52% in der IV. Classe und 35 849 Militärs (= 6,01%). Von jeder Person wurden durchschnittlich aber nur 2,46 Meilen gegen 3,03 Meilen im Jahre 1866 durchfahren, es resultirt daher der Anzahl nach eine Gesammt-Mehrbeförderung von 88 758 Reisenden = 6,85%, der Meilenzahl nach dagegen eine Minderbeförderung von 515 135 Meilen = 13,14%.

Die specifische Personen-Frequenz beträgt 174 622 Personen-Meilen und es kommt pro Person und Meile eine Einnahme von 2 Sgr. 3,29 Pf. Seit dem ersten Betriebsjahre (1853) hat sich die Personen-Frequenz um 1041 Proc. und die Einnahme um 661 Proc. erhöht.

Ausserdem wurden noch 48 377 Ctr. Gepäck, 119 Equipagen, 3391 Pferde und 4255 Hunde befördert.

Der Güterverkehr ist gegen das Vorjahr um 5 844 632 Ctr. = 10,83 Proc. tarifirte Güter gestiegen. Von diesen nehmen die Saarkohlen die erste Stelle ein, denn es wurden im Jahre 1867 allein 3 609 771 Ctr. = 8,34 Proc. mehr befördert als 1866. Im Speciellen wurden 65 949 Ctr. Eilgüter, 387 212 Ctr. Normal- und sperrige Güter, 12 441 450 Ctr. Güter der ermässigten Classe, 56 893 607 Ctr. (= 76,42 Proc.) Saarkohlen und 13 065 Ctr. tarifirte Dienstgüter, zusammen 59 801 283 Ctr., sowie ausserdem 1 537 748 Ctr. frachtfreie Betriebsdienst-Güter, 166 Eisenbahn-Fahrzeuge und 201 637 Stück Thiere befördert.

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich 3,45 Meilen zurückgelegt und es sind pro Centner und Meile 2,17 Pfge. gegen 2,18 Pfge. im Vorjahre eingenommen. Die Anzahl der zurückgelegten Centnermeilen ist um 12,67 Proc. gestiegen. Die specifische Güter-Frequenz betrug 10 850 293 Centnermeilen.

Der directe Verkehr umfasste 66,23 Proc. des Gesammt-Verkehrs. An Kohlen und Coaks aus den Saargruben wurden 46 893 607 Ctr. befördert, jeder Centner legte 2,87 Meilen zurück und brachte pro Centner und Meile 2,13 Pfge. ein.

Gegen das erste Betriebsjahr verglichen, sind die Centnermeilen um 1480,32 Proc. und die Einnahme um 1019,05 Proc. gestiegen, es hat also eine stetige Herabsetzung der Tarifsätze stattgefunden.

Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre (incl. Equipagen, Gepäck und Pferde) 268 401 Thlr. (gegen das Vorjahr 20 301 Thlr. = 7,03 Proc. weniger), aus dem Güter- und Vieh-Verkehre 1 253 971 Thlr. (137 597 Thlr. = 12,33 Proc. mehr) und aus sonstigen Quellen 288 597 Thlr. Die Gesammt-Einnahmen betragen 1 810 969 Thlr., pro Meile Bahnlänge 95 748 Thlr., pro Nutzmeile 13 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf. und gegen das verwendete Anlage-Capital verglichen 12,24 Proc. Sie überstiegen diejenigen des Vorjahrs um 144 051 Thlr. = 8,64 Proc.

Die Einnahmen für Kohlen allein betrugen 795 891 Thlr., d. i. 59 642 Thlr. = 8,10 Proc. mehr wie im Jahre 1866.

Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 51 377 Thlr. = 5,14 Proc., für die Bahnverwaltung 309 462 Thlr. = 30,98 Proc., für die Transport-Verwaltung 637 994 Thlr. = 63,88 Proc., zusammen 998 833 Thlr., pro Meile 52 809 Thlr., pro Nutzmeile 5 Thlr. 25 Sgr. 9 Pfg. In denselben sind 108 295 Thlr. enthalten, welche bei Privatbahnen aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten gewesen wären. Die Ausgaben absorbirten 55,15 Proc. der Brutto-Einnahme.

Als Ueberschuss verblieben 812 136 Thlr. überhaupt, 42 938 Thlr. pro Meile und gegen das verwendete Anlage-Capital verglichen = 5,49 Proc. Dieser Ueberschuss war um 92 045 Thlr. = 12,78 Proc. grösser als der vorjährige. Für die einzelnen Linien ergiebt sich eine Rente

bei der Saarbrücker von . . . . 10,28 Proc.,
„ „ Saarbrücken-Trier-Luxemburger von . 2,67 Proc.

Der Pensionsfonds schloss ult. 1867 mit einem Bestande von 96 940 Thlrn. ab.

Ungarische Nordbahn. In der zu Pest am 16. Juni stattgefundenen Generalversammlung der Nordbahn wurde die Abtretung des Bahnkörpers an die Regierung im Principe acceptirt. Der Finanzminister fügt zu den alten Zugeständnissen noch 100 000 fl. in einem fünfprocentigen Anlehen behufs Deckung der Schulden hinzu. Mit der definitiven Abwickelung wurde ein Siebener-Comité betraut. (Nat.-Ztg.)

* **Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Einnahmen in fl. und kr. vom 1. bis 30. April 1868.)

Südösterreichisches Netz (249 Meilen gegen 232 Mln. in 1867).

	1868	1867	Differenz
397615 Reisende . . .	473331. 7	431268. 51	+42062. 56
Gepäck und Frachten .	1749104. 79	1285951. 12	+493153. 67
Zusammen	2222435. 86	1687219. 63	+535216. 23

Italienisches Netz (314 Meilen gegen 297 Meilen in 1867).

911555 Reisende . . .	899208. 54	847920. 60	+51287. 94
Gepäck und Frachten .	932316. 12	983166. 41	—50850. 29
Zusammen	1831524. 66	1831087. 1	+437. 65

Gesammt-Einnahme auf beiden Netzen vom 1. Januar bis 30. April.

Südösterreichisches Netz	8464651. 74	6209922. 69	+2254729. 5
Italienisches Netz . . .	6731446. 42	6746735. 44	—15289. 2
Totale	15196098. 16	12956658. 13	+2239440. 3

Pt. — **Rheinische Bahn.** (Haltestele Linn.) Nachdem die zwischen Osterath und Uerdingen liegende Haltestelle „Linn" dem Personenverkehr übergeben worden (siehe vorige Nr. S. 334), können nunmehr auch Fracht- und Eilgüter dahin expedirt resp. von da versandt werden.

⊙ **Württembergische Staatsbahnen.** Die Eisenbahnstation Einsingen (Strecke Ulm-Friedrichshafen), welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist auch für den Güterverkehr eröffnet worden.

Tarifwesen.

Durch Rescript des Kgl. Preuss. Handelsministeriums vom 2. Juni c. werden die Preussischen Staatsbahnen angewiesen, „den Artikel Schwefelkohlenstoff bei Aufgabe in eisernen, widerstandsfähigen, festen und dichten Umschliessungen in Zukunft auch dann zum Transport zuzulassen, wenn die betreffenden Behälter bis 1000 Pfund von diesem Stoffe fassen." — Die Privatbahnen schliessen bereits dieser Maassnahme an.

Durch Verfügung des Königl. Preuss. Handelsministeriums vom 4. Juni c. wird in Folge Gutachtens der Kgl. technischen Deputation für Gewerbe bestimmt, „dass der Artikel „Natroncoaks" (Braunkohlencoaks), welcher ein Nebenproduct der Paraffinfabriken ist, und durch Verkohlung Natron enthaltender Rückstände oder Gemenge erhalten wird, wegen seines Gehaltes an metallischem Natrium zur Selbstentzündung geneigt und deshalb als ein zum Eisenbahntransport nicht zulässiges Product zu erachten ist."

Mit dem 16. Juni ist für das Auf- und Abladen, sowie für das Verwiegen der Güter auf der Westfälischen Eisenbahn ein neuer Gebührentarif in Kraft getreten. Die unter No. 14 ad 1 und 3 des Localgütertarifs normirten Sätze für das Auf- und Abladen und Verwiegen der Güter treten von diesem Tage ab ausser Kraft.

Mit dem 15. Juni erfolgte die Eröffnung a) eines directen Güterverkehrs zwischen den Stationen Stettin, Neustadt E/W., Stralsund, Cöslin und Colberg der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und den Stationen Görlitz, Spremberg, Cottbus, Lübbenau und Lübben der Berlin-Görlitzer Bahn andererseits; b) eines directen Güter- (Transit-) Verkehrs zwischen Stettin via Berlin-Cottbus-Görlitz einerseits und den Stationen Löbau, Zittau und Reichenberg andererseits unter erheblichen Verkehrserleichterungen.

Am 20. Juni ist ein directer Güterverkehr ab Breslau und Liegnitz (Niederschles.-Märkische Bahn) nach Gera via Leipzig-Gössnitz mit derselben Classification und den Sätzen wie im Schlesisch-Thüringischen Verbands-Güterverkehr via Weissenfels in Kraft getreten.

Mit dem 20. Juni kommt für den Transport von Rohstoffen im directen Verkehr der Nassauischen resp. der Taunus-Eisenbahn mit der Rheinischen Eisenbahn ein ermässigter Tarif zur Anwendung.

Die Station Mainkur der Frankfurt-Hanauer Bahn ist in den Süddeutschen Verband einbezogen worden und findet zwischen derselben, dann den Stationen der Kaiserin Elisabeth-, der Oesterr. Staats- und der Südbahn seit 1. April eine directe Güterabfertigung auf Grund der für die Station Frankfurt a/M. gültigen Tarife statt.

Mit dem 1. Juli werden die bisher (im Deutsch Französisch-Internationalen Güterverkehr) via Forbach und Weissenburg bestandenen Tarifsausgaben für den directen Güterverkehr zwischen der Pfälzischen Bahn resp. den diesseitigen Bahnen einer- und der Französischen Ost-, bezw. deren Anschlussbahnen anderseits, datirt vom 1. August 1864 bezw. 25. März 1865 nebst allen Specialtarifen und Anhängen ausser Kraft gesetzt und von jenem Tage ein neuer Tarif für diesen Verkehr eingeführt werden.

Für den Verkehr von Salz zwischen den Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes und den mit demselben in directem Verkehr stehenden Bahnen ist von jetzt ab ein besonderer Tarif mit ermässigten Taxen in Kraft getreten.

Vom 1. Juli d. J. an treten die aus der S. 355 abgedruckten Bekanntmachung ersichtlichen Aenderungen resp. Ergänzungen des Reglements für den Transport von Gütern etc. auf den Bahnen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes in Kraft.

Im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande werden neue Eisenbahn- und Grubenschienen, sowie Schienenbestigungs-Gegenstände mit directen Frachtbriefen nach Riesa und darüber hinaus hinfort zu den Sätzen der Wagenladungsclasse D des Tarifs vom 1. April c. a. bezw. des Nachtrages vom 1. Mai c. befördert.

Feuergefährliche Gegenstände dürfen laut Ausschreibung vom 7. Juni d. J. zur Beförderung nach den Niederlanden nur dann übernommen werden, wenn von denselben Quantitäten von mindestens 50 Centnern aufgegeben werden oder wenn bei geringeren Quantitäten die Fracht für mindestens 50 Ctr. bezahlt wird, indem die Niederländische Rheineisenbahn auf Grund ihres internen Reglements nur unter der vorstehenden Bedingung derartige Gegenstände übernimmt. Die reglementarischen Bestimmungen zu den Tarifen vom 1. October 1865 sind von den in den Oesterreichisch-Bayerisch-Niederländischen Verkehr einbezogenen Güterstationen zu ergänzen.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Eisenerztransporte von den Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn: Horst-Sevenum, Deurne, Helmond, Tongelrée-Nuenen (Neunen-Tongerlée), Eindhoven, Best, Boxtel, Neerpelt, Helchteren und Zonhoven einerseits nach den Stationen: Crefeld, Osterath, Neuss, Uerdingen, Duisburg (Hochfeld), Mülheim a/d. Ruhr, Heissen und Essen der Rheinischen Bahn andererseits via Venloo-Kempen in Kraft. —

In Oesterreich hat das Herrenhaus in der Sitzung vom 17. d. M. den Gesetzentwurf über die Regulirung der Tarife der Eisenbahn-Gesellschaften, durch welche den jahrelangen Klagen des Handelspublicums abgeholfen und namentlich die Transporttarifsätze für die unentbehrlichsten Lebensmittel, sowie für Roheisen, Bau- und Brennmaterial ermässigt werden sollen, angenommen. Für die unmittelbar und erweislich durch die Tarifherabsetzung verursachte Schmälerung des Erträgnisses soll den Eisenbahn-Gesellschaften nach Art. V und einem Antrag des Ritter von Schmerling zufolge angemessene Entschädigung geleistet werden.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Die Baumeister Vieregge zu St. Wendel und Schneider zu Magdeburg sind zu Königl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und als solche und zwar ersterer bei der Saarbrücker Eisenbahn zu Saarbrücken, letzterer bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Dortmund angestellt; die Königl. Eisenbahn-Baumeister Böttcher zu Saarbrücken und Behrend zu St. Wendel sind zu Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspectoren ernannt und ersterem eine Betriebs-Inspectorstelle bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Elberfeld verliehen, letzterem die obere Leitung des Baues der Elm-Gemündener Eisenbahn, mit dem Wohnsitze zu Schlüchtern, übertragen worden. — Der Herr Minister für Handel etc. in Preussen hat durch Rescript vom 9. Juni c. die Leitung der Grunderwerbsgeschäfte für die bekanntlich der Rheinischen Eisenbahn concessionirte Eifelbahn dem Landrath Förster zu Daun unter Assistenz des Assessor Thomé übertragen. — Der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Steegmann zu Münster ist zum Kgl. Eisenbahnbau-Inspector ernannt und demselben die Stelle eines Betriebs-Inspectors bei der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau verliehen worden.

Ausland.

† **Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn.** Nachstehend lassen wir den Text des Vertrages folgen, welcher zwischen der Französischen Ostbahn- und der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 21. Januar 1868 zu Paris abgeschlossen worden ist:

Art. 1. Die Ostbahn-Gesellschaft erpachtet die der Königl. Grossherzogl. Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft in Concession gegebenen Eisenbahnlinien und verpflichtet sich, dieselben während einer Zeit von 45 Jahren mit ihrem Material, ihrem Personal und ihren eigenen Mitteln, sowohl im Grossherzogthum Luxemburg, als auf Belgischem Grund und Boden in Betrieb zu nehmen.

Diese Inbetriebnahme wird unter den in gegenwärtigem Pacht-Vertrage verzeichneten Bedingungen vom 1. Januar 1868 ab datiren.

Art. 2. Die Ostbahn-Gesellschaft zahlt der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft während der ganzen Dauer des Pacht-Vertrages ein jährliches Fixum von 3 Millionen Francs, welches sie in Paris in vierteljährlichen Raten zur Verfügung stellt.

Der Ostbahn-Gesellschaft kommt die Garantie zu Gute, welche nach dem Vertrage vom 30. August 1862 durch die Belgische Regierung gewährt worden ist, und worüber, was den Antheil der Grossherzogl. Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft betrifft, durch den Vertrag vom 26. Juni 1862 eine Regelung herbeigeführt wurde.

Art. 3. Die Ostbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft frei von allen aus der Zeit vor und bis zum 1. Januar 1868 herzuleitenden Verpflichtungen, während die Wilhelm-Luxem-

burger Eisenbahn-Gesellschaft mit der vollen und ganzen Verantwortlichkeit für alle früheren Handlungen bis zum genannten Termine belastet bleibt.

Die Verpflichtungen der Ostbahn-Gesellschaft sind sowohl in Betreff der nach Artikel 2 zu leistenden Zahlungen, als in Hinsicht auf die Ausführung des Betriebes, in der ausdrücklichsten Form, nach den Vorschriften der Bedingungshefte und der zwischen der Grossherzogl. Luxemburgischen und der Belgischen Regierung abgeschlossenen Verträge begrenzt.

Art. 4. Die Ostbahn-Gesellschaft wird die verschiedenen, das Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Netz bildenden Linien in ihrem gegenwärtigen Zustande übernehmen und die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft wird nicht gehalten sein, in Zukunft an irgend welchen Ausgaben zu participiren.

Art. 5. Die Unternehmer der Bahnen mit sämmtlichem Zubehör, sowie des Inventariums des stehenden Materials und der Utensilien der Bahnhöfe, Stations-Gebäude, Depots etc. durch die Pächterin, wird vertragsmässig erfolgen.

Die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft wird der Ostbahn-Gesellschaft in kürzester Zeit einen Plan und einen eingehenden genauen Etat zustellen über die der Pächterin übergebenen Territorien, deren Grenzen durch die Delegirten beider Gesellschaften auf dem Terrain anzuerkennen und vertragsmässig festzustellen sind. Es wird darunter das gesammte erworbene Terrain verstanden mit Ausschluss bereits wieder verkaufter überflüssiger Grund-Absplisse und des zur Wiederherstellung von Wegen erforderlichen Grund und Bodens.

Die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft leistet der Ostbahn-Gesellschaft Garantie gegen alle Beschwerden und Einsprüche von Eigenthümern, Gemeinden oder Behörden, sowohl was Grunderwerb und durch die Arbeiten herbeigeführte Entschädigungen, als was die adoptirten Maassnahmen zur Sicherung der Unterhaltung der Communicationen und der fliessenden Gewässer betrifft.

Die Ostbahn-Gesellschaft, welche die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Linien stets in einem guten Zustande zu erhalten hat, verpflichtet sich, die genannten Bahnen mit allem Zubehör an die Grossherzogl. Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft in dem Zustande wieder zurückzugeben, in welchem sich dieselben bei Ablauf des Pacht-Vertrages befinden werden.

Art. 6. Die Ostbahn-Ges. wird für ihre Rechnung vom 1. Januar 1868 ab und für die Dauer des gegenwärtigen Pacht-Vertrages in den zwischen der Wilhelm-Luxemburger und der Belgischen Grossh. Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 3. März 1863 über den Betrieb der Linie Bettingen-Wasserbillig durch letztgenannte Bahn, abgeschlossenen Vertrag eintreten.

Ebenso wird sie sich für ihre Rechnung während derselben Zeitdauer den Bestimmungen des zwischen der Wilhelm-Luxemburger und der Belgischen Pepinster-Spa'er Eisenbahn unterm 11. October 1861 vereinbarten Vertrages unterwerfen.

Zur Vermeidung der Herstellung von Concurrenzlinien verzichtet die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft ausdrücklich darauf, während der ganzen Dauer der Pachtzeit — es sei denn mit Ermächtigung der Ostbahn-Gesellschaft, — den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnlinien, im directen oder indirecten Anschlusse an die der Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Bahnen, welcher Art und Form auch die hierauf bezüglichen Verträge, Ankäufe, Erpachtungen und Uebereinkommen sein möchten, zu übernehmen.

Art. 8. Der vorstehende Vertrag annullirt und ersetzt alle die zwischen den beiden Gesellschaften früher geschlossenen Verträge.

Art. 9. Die vorstehenden Vertragsbestimmungen werden den General-Versammlungen beider Gesellschaften in kürzester Zeit zur Genehmigung unterbreitet werden.

D — Koslow-Tambow. (Concession für die Eisenbahnlinie von der Stadt Koslow zur Stadt Tambow. Se. Maj. der Kaiser hat, in Uebereinstimmung mit dem Minister-Comité, Allerh. geruht, am 14. April d. J. die Concession für die Eisenbahnlinie von der Stadt Koslow zur Stadt Tambow zu ertheilen.

Die Landstände des Tambow'schen und Koslower Kreises nehmen in der Eigenschaft als Gründer die Verpflichtung auf sich, innerhalb dreier Monate vom Tage vorstehender Allerhöchster Concessionsertheilung ab eine Actien-Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Koslow nach Tambow auf eigene Kosten ins Leben zu rufen. Diese Gesellschaft erhält den Namen: „Tambow-Koslower Eisenbahn.“ Zur Sicherstellung des Zustandekommens der Gesellschaft, der guten Ausführung des betreffenden Bahnbaues innerhalb der festgestellten Frist, verpflichten sich die Landstände der Tambower und Koslower Kreise unverzüglich, bei erster Aufforderung der Regierung, in der Reichsbank als Garantie die Summe von 180 000 Rubel Silber zu deponiren; diese Garantieeinzahlung darf aus Kaiserlich Russischen verzinsbaren Papieren, sowie auch aus von der Regierung garantirten Actien und Obligationen bestehen. Die Rückzahlung dieser Garantiesummen an die Gesellschaft wird, nach Maass der vollendeten Arbeiten, in der Weise bewerkstelligt, dass der nicht befreite Theil der Garantiesumme gleichbleibe 5 Procent der Kosten der noch zu vollendenden Arbeiten. Die Gesellschaft verpflichtet sich auf eigne Rechnung und Gefahr die Eisenbahn von der Stadt Koslow nach der Stadt Tambow zu bauen und dieselbe mit dem rollirenden Inventar, sowie mit allen übrigen Bedürfnissen zum Betriebe auf der Bahn, zu versehen. Die Richtung der Bahn von Tambow nach Koslow und ihre Länge von 74 Werst wird durch ein vorbereitetes Project, das in dem Ministerium der Wege-Communication geprüft, festgestellt. Der Erddamm der Bahn muss für 2 Geleise hergerichtet sein. Die ganze Linie muss innerhalb zweier Jahre nach Beginn der Arbeit beendigt und für den Verkehr eröffnet sein; wenn aber während der Frist, welche zur Beendigung aller Arbeiten festgestellt ist, Krieg, Blockade oder gleich wirkende Umstände die Thätigkeit der Gesellschaft oder die Weiterführung der Arbeiten hemmen, so wird ein entsprechender Zeitraum zu der bezeichneten Frist zugegeben werden. Nach Eröffnung des Verkehrs auf der Bahn ist die Gesellschaft verpflichtet, sie beständig in einer den Anforderungen für die Communication und Sicherheit entsprechenden Weise zu unterhalten. Die Gesellschaft besitzt die Bahn für die Dauer von 85 Jahren, von dem Tage der Beendigung der ganzen Linie und Eröffnung des Verkehrs auf derselben ab gerechnet. Das Capital der Gesellschaft wird dargestellt in 5 100 000 Rubel Metall (68 918 Rbl. 92 Kop. pro Bahn-Werst) und wird gebildet durch Ausgabe von Obligationen im Betrag von 2 Millionen Metall-Rubel und Actien für den Rest des Capitals nach Creditrubel berechnet. Die Gesellschaft hat das Recht, die Obligationen, welche das nominelle Capital von 2 Mill. Metall-Rubel repräsentiren, in Englischen £, Preussischen Thalern oder Holländischen Gulden, d. h. 16 £, 107 Preuss. Thalern oder 188 Holländ. Gulden für 100 Rubel Silber zu emittiren. Die Bedingungen für die Emission der Actien und Obligationen werden durch Uebereinkunft der Gesellschafts-Direction mit dem Finanzminister festgestellt. Die Landstände der Tambower und Koslower Kreise erwerben für ihre eigenen Mittel und Kosten alles zum Bau der Eisenbahn erforderliche Land und übergeben dieses der Gesellschaft unentgeltlich. Genannte Landstände garantiren, jede zu gleichem Theil, der Gesellschaft für die ganze Concessionsdauer (85 Jahre) 2% Reinertrag vom nominellen Capital der Gesellschaft, d. h. 102 000 Rubel Metall. Diese Garantie wird verwendet zur Bezahlung von 5% für die Obligationen und $^1/_{12}$% vom Obligationen-Capital zur Tilgung derselben vermittelst Ausloosung. Diese Garantie beginnt mit dem Tage der Verkehrseröffnung auf der ganzen Ausdehnung der Bahn. Die Ziehung der Obligationen beginnt nach Ablauf eines Jahres nach Eröffnung des Verkehrs und wird jährlich bis zu ihrer Tilgung ausgeführt. Die Zinsen für die Obligationen werden zweimal im Jahr ausgezahlt: für's 1. Halbjahr am 2. Juli und für das 2. Halbjahr am 2. Januar. Die auf die Actien fallende Dividende wird ein Mal jährlich, doch nicht später als am 1. Mai des nächsten Jahres gezahlt. Wie die Zinsen für die Obligationen wird auch die Dividende auf die Actien in Uebereinstimmung der Landstände und der Gesellschafts-Direction, von der Direction selbst und in den Städten: London, Paris, Berlin und Amsterdam gezahlt. Wenn der Reinertrag des Bahnbetriebes nicht ausreichen sollte, um die Zinsen zu zahlen und die Obligationen zu amortisiren, so wird die ganze Summe der Auszahlung zur Deckung der ganzen oder eines Theiles der Proceutzahlung und der Obligationentilgung von den Landständen als ein der Gesellschaft verabfolgtes Darlehn gezahlt und wird aus den nächsten Mehreinnahmen der Gesellschaft rückgezahlt, wozu die eine Hälfte des Reinertrages, welcher nach Bezahlung der 5% und der Tilgungsquote vom ganzen Gesellschafts-capital abgetheilt wird. Nachdem auf diese Weise alle von den Landständen gegebenen Darlehne von der Gesellschaft dem Landstande mit Zurechnung einfacher Zinsen zu 5% im Jahre bezahlt sein werden, wird der Rest des Reinertrages volles Eigenthum der Gesellschaft bilden. Beim Bau der Eisenbahn geniesst die Gesellschaft alle den Staatsarbeiten zustehenden Rechte, darunter auch das Recht der gesetzlichen Expropriation von Privatländereien und Gebäuden, welche für die Bahn oder deren Zubehör erforderlich werden sollten. Nach Verlauf von 20 Jahren, vom Tage der Beendigung der für die Ausführung der Arbeiten bestimmten Frist, hat die Regierung das Recht, die Bahn zu jeder Zeit anzukaufen. Nach Ablauf der Concessionsfrist tritt die Regierung unentgeltlich in den Besitz der Bahn mit allem ihr angehörigen beweglichen und unbeweglichen Eigenthum, indem sie der Gesellschaft nur den Werth des rollirenden Inventars (Locomotiven, Wagen, Maschinen, Meubles und Instrumente), welche die Gesellschaft zum ursprünglichen Bestande des Inventars hinzugefügt hat, bezahlt.

Russland. Für die Kursk-Charkow-Eisenbahn sind 12 762 240 Thlr. (11 730 000 Metall.-Rubel) zur Zeichnung 5%iger Obligationen à 200 Thlr. Preuss. Cour. oder à 100 £ = 680 Thlr. Preuss. Cour. oder à 1000 fl. Holl. Cour. zum Emissionspreis von 77¼% (incl. der seit 1. Mai d. J. aufgewachsenen Zinsen) in Berlin, Frankfurt a/M., Amsterdam und London am 24., 25. und 26. d. M. aufgelegt.

† Spanien. Die Eisenbahn von Ciudad-Real nach Badajoz und von Almorchon nach dem Kohlenbassin von Belmez, welche letztgenannte Strecke am 10. März 1868 für den Güter-, am 1. April c. für den Personenverkehr eröffnet worden ist, und von einer Länge von 99 Kilom. auf 186, und von 186 auf 341 Kilom. sich ausgedehnt hat, erzielte innerhalb der drei Jahre 1864, 1865 und 1866 eine Einnahme von 1 434 248 fr., während die Ausgaben für diese Zeit 2 055 695 fr. betrugen, so dass sich ein Deficit von 621 447 fr. herausstellte.

Im Jahre 1867 betrug die Einnahme auf der 341 Kilom. langen Strecke 1 640 308 fr., die Ausgaben stellten sich auf 1 812 886 fr., so dass das Deficit nur 172 578 fr. betrug.

Die ungünstigen Zeitverhältnisse, sowie die äusserst mangelhafte Ernte des Vorjahres haben diesen unvortheilhaften Abschluss herbeigeführt. Man hofft jedoch, dass der Reichthum der Kohlen- und

Metallbergwerke von Belmez binnen Kurzem der Bahn eine Production von ca. 250 000 Tonnen pro anno zuführen und dadurch die Einnahmen der Bahn günstiger gestalten werde. Die Gesammtschuld derselben beträgt nach vollendetem Ausbau der bestehenden Linien 35 Millionen francs. Die Zahl der Obligationen, welche nach dem Gesetz von der Gesellschaft emittirt werden können, beläuft sich auf 315 000. Verkauft sind 127 852 Obligationen, welche, zum Durchschnittspreise von 222,50 fr. veräussert, eine Summe von 28 452 107 fr. 80 c. ergeben haben.

In Anbetracht der obwaltenden ungünstigen Verhältnisse in finanzieller Beziehung wurde dem Verwaltungsrathe in der General-Versammlung der Actionäre am 16. Mai c. die Ermächtigung ertheilt:

1) eine Anleihe von 15 Mill. fr. zu contrahiren;

2) mit einer oder mehreren anderen Eisenbahn-Gesellschaften wegen Fusion der Bahn in Verbindung zu treten und mit benachbarten Eisenbahnen oder anderen Gesellschaften einen Vertrag wegen Uebernahme des Betriebes zu Stande zu bringen;

3) jede Unterstützung, welche die Staatsregierung den Eisenbahnen gewähren möchte, anzunehmen, und die dieserhalb erforderlichen Schritte zu thun.

Technisches.

⊙ Personenwagen. Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn lässt, wie uns aus zuverlässiger Quelle bestätigt wird, für die Schnellzüge zwischen Berlin und Breslau eine grössere Zahl Wagen bauen, welche in eine solche Verbindung miteinander gebracht werden können, dass man nicht nur aus einem Wagen in den andern, sondern den ganzen Zug entlang während des Fahrens durch alle Wagen hindurch gehen und Besuche in andern Wagen abstatten kann. — Die Bauart der Wagen ist folgende: Ein jeder dieser Wagen besteht aus drei Abtheilungen, von denen die eine an dem einen Ende des Wagens die erste Wagenclasse bildet und für zwei Personen bestimmt ist, für welche auf jeder Langseite des Wagens ein elegantes Sopha steht, das zum Schlafen durch Ausziehen noch verbreitert werden kann; die am anderen Ende des Wagens befindliche und bei weitem grösste Abtheilung desselben bildet einen Salon II. Classe für 16 Personen, deren gepolsterte Sitze für je 2 Personen nebeneinander an den beiden Langseiten des Wagens so vertheilt sind, dass in der Mitte ein Gang frei bleibt. Die dritte und kleinste zwischen den beiden andern liegende und durch Schiebethüren von ihnen getrennte Abtheilung enthält 2 kleine Cabinete und zwischen beiden einen Durchgang; das eine Cabinet dient als Retirade und enthält ein Water-Closet; das andere dient als Toilettengemach und enthält Spiegel und einen Waschtisch, welchem man durch Oeffnen eines Hahnes nach Belieben Wasser zuführen kann. An jedem Wagenende befindet sich ausserhalb und mit dem Wagenkasten fest verbunden, ein Plateau von Eisen mit Geländer, von welchem man durch Herunterlassen einer Platte, welche mit der des nächsten Wagens zusammenstösst und den Raum zwischen beiden überbrückt, auf das Plateau des nächsten Wagens und so in diesen selbst gelangen kann. Das Untergestell dieser Wagen ist von Eisen und ebenso construirt, wie das anderer Personenwagen neuester Form; der eigentliche Wagenkasten aber ist mit diesem Untergestell nicht fest verbunden, sondern ruht auf 14 starken Gummifedern, welche auf eisernen Consolen sitzen, die an das Untergestell angeschraubt sind. Die Stösse, welche ein solcher Wagen erleidet, werden also nicht allein durch die gewöhnlichen Parabelfedern, sondern auch noch durch die Gummifedern gemildert. Im Winter werden die Wagen mit Dampf geheizt; zu dem Ende befindet sich in einer Abtheilung des Packwagens ein besonderer Dampfentwickler, von welchem aus die Dampfröhren zwischen die Doppelfussböden jedes Wagenkastens geleitet werden. Die Beleuchtung geschieht jetzt noch durch Wachskerzen, es ist aber bereits die Einrichtung so getroffen, dass dieselbe später durch Gas erfolgen kann.

Telegraphenwesen.

✝ Reglement über die Benutzung der innerhalb des Norddeutschen Telegraphen-Gebietes gelegenen Eisenbahn-Telegraphen zur Beförderung solcher Depeschen, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen.

Zur Herstellung eines gleichmässigen Verfahrens für die Benutzung der Eisenbahn-Telegraphen zur Beförderung von Privat-Depeschen innerhalb des ganzen Bundesgebietes kommt mit dem 1. Juli c. folgendes neues Reglement für diejenigen Privat-Eisenbahn-Verwaltungen zur Einführung, welche das Reglement vom 1. Juli 1867* acceptirt hatten, während es in Betreff der übrigen Eisenbahn-Verwaltungen noch der Abgabe besonderer Erklärungen bedarf.

§ 1. Sämmtliche Stationen der innerhalb des Norddeutschen Telegraphen-Gebietes gelegenen Eisenbahnen, für welche die Telegraphen-Ordnung für die Correspondenz auf den Telegraphenlinien dieses Gebietes vom 24. December 1867 in Kraft gesetzt ist, sind zur Annahme und Beförderung auch solcher telegraphischer Depeschen, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen, ermächtigt. Die auf den Eisenbahnbetriebsdienst bezüglichen Depeschen haben jedoch in der Beförderung allen anderen Depeschen vorzugehen.

§ 2. Die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen gehören der Regel nach zu den Stationen mit vollem Tagesdienst. Abweichungen hiervon durch Ausdehnung oder Beschränkung der Dienststunden werden zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

§ 3. Die Beförderung der bei den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen aufgegebenen Depeschen erfolgt ausschliesslich mit den Eisenbahn-Telegraphen, sofern die Aufgabe- und die Adress-Station innerhalb des einer und derselben Eisenbahn-Verwaltung unterstehenden Bahngebiets liegen, wenn:

1) der Bundestelegraph nicht die Mittel zur ununterbrochenen Beförderung bietet, sei es, dass derselbe am Orte der Aufgabe oder am Adressorte ohne Station ist, sei es, dass die Depesche zu einer Tageszeit zu befördern ist, wo die Bundes-Telegraphen-Station am Orte der Aufgabe oder am Adressorte geschlossen oder nicht im Stande ist, die Beförderung zu übernehmen;

2) die Depeschen, welche von Reisenden zu dem Zwecke aufgegeben werden, um nach zurückgebliebenen Effecten zu recherchiren, resp. über dieselben Disposition zu treffen.

In allen übrigen Fällen kommt die Beförderung den Bahn-Telegraphen nur auf demjenigen Theile des Weges nach dem Bestimmungsorte zu, auf welchem dieselbe mit dem Bundes-Telegraphen, der im Uebrigen die Beförderung zu übernehmen hat, nicht erfolgen kann.

Befindet sich am Orte der Aufgabe eine Bundes-Telegraphen-Station, so sind die bei der Eisenbahn-Telegraphen-Station aufgelieferten, nach den vorstehenden Bestimmungen mit dem Bundestelegraphen zu befördernden Depeschen der Bundes-Telegraphen-Station telegraphisch oder in Ermangelung einer telegraphischen Verbindung zwischen beiden Stationen, durch Boten zuzuführen (vgl. §§ 4 und 5). Dasselbe findet umgekehrt mit Depeschen statt, welche bei der Bundes-Telegraphen-Station aufgeliefert werden, aber durch den Bahntelegraphen zu befördern sind.

Eine directe Beförderung von Depeschen über die Grenzen des Norddeutschen Telegraphen-Gebietes hinaus mit dem Bahntelegraphen darf nicht geschehen. Es bleibt jedoch vorbehalten, für diejenigen Bahnen, welche zum Theil in anderen Staatsgebieten liegen, Abweichungen eintreten zu lassen.

§ 4. Die Bundes-Telegraphen sind zum Zweck der Depeschen-Auswechselung mit den Bahntelegraphen desselben Ortes, soweit es irgend thunlich ist, durch Leitungen zu verbinden. Es hat eine solche Verbindung besonders da stattzufinden, wo die Bundes-Station fern von den Bahnhöfen belegen ist.

Die diesfälligen Verbindungsleitungen werden für Rechnung der Bundes-Telegraphie hergestellt und unterhalten, soweit ein Anderes nicht ausdrücklich vereinbart wird, bezüglich des Betriebes aber als Bahn-Telegraphen-Leitungen betrachtet, und nach den bei den Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden Instructionen von den beiderseitigen Beamten bedient.

Die Eisenbahn-Verwaltungen stellen demgemäss die erforderlichen correspondirenden Apparate auf und machen der Bezirks-Telegraphen-Direction Mittheilung von den, den Expeditions-Modus auf diesen Bahnlinien betreffenden Instructionen betreffs Informirung der Bundes-Telegraphen-Stationen.

§ 5. Die Auswechselung von Depeschen zwischen den Stationen des Bundes- und des Eisenbahn-Telegraphen geschieht Behufs möglichster Beschleunigung telegraphisch, wo dies thunlich ist. Wo jedoch zwischen den beiderseitigen Stationen eine telegraphische Verbindung nicht vorhanden oder nicht betriebsfähig ist, werden die angekommenen resp. angenommenen Depeschen schriftlich ausgefertigt und in dienstmässig verschlossenen Couverts gegen Empfangsbescheinigung mit Zeitangabe übergeben.

Dasselbe gilt von gegenseitigen, den Depeschen-Beförderungsdienst betreffenden Mittheilungen.

§ 6. a) Für diejenigen Depeschen, deren Beförderung ausschliesslich mit dem Bahntelegraphen erfolgt ist (§ 3), fällt diesem auch die für die Beförderung erhobene Gebühr ungeschmälert zu.

b) Werden Depeschen streckenweise mit dem Bundes- und streckenweise mit dem Bahn-Telegraphen befördert, so erhält der Bahntelegraph 5 Sgr. pro Depesche ohne Rücksicht auf die überhaupt erhobenen Gebühren, sowie ohne Rücksicht auf die Wortzahl. Depeschen von mehr als 50 Worten werden jedoch, insofern sie Seitens der Bahn-Telegraphen überhaupt zur Beförderung angenommen sind, von über 50 bis 100 Worten als 2 Depeschen, von über 100 bis 150 Worten als 3 Depeschen u. s. f. berechnet.

c) Ist der Telegraph von mehr als einem Bahngebiet zur Benutzung gekommen, so wird der nach dem Obigen auf den Bahntelegraphen entfallende Gebühren-Antheil zwischen den betheiligten Bahnen ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstrecken gleichmässig vertheilt.

d) Für solche Depeschen, welche bei einer Eisenbahn-Telegraphen-Station aufgegeben und der an demselben Orte befindlichen Bundes-Telegraphen-Station auf telegraphischem Wege oder durch Boten zugeführt worden sind, erhält der Bahntelegraph von der tarifmässig erhobenen Gebühr die Hälfte des sub b erwähnten Antheils, also bei Depeschen bis zu 50 Worten $2^1/_2$ Sgr., von über 50 bis

* Abgedruckt in No. 30 S. 426 des Jahrg. 1867 dieser Zeitung.
Die Redact.

100 Worten 5 Sgr., von über 100 bis 150 Worten 7½ Sgr. u. s. f. Diese Zuführungsgebühr wird bei Depeschen, welche nachher wieder vom Bundes-Telegraphen auf den Bahn-Telegraphen desselben oder eines anderen Bahngebietes übergehen, nach der Bestimmung sub c dieses § in Rechnung gebracht.

Eine gleiche Zuführungsgebühr fällt dem Bundes-Telegraphen zu, wenn umgekehrt Depeschen bei einer Bundes-Telegraphen-Station aufgegeben und der an demselben Orte befindlichen Eisenbahn-Telegraphen-Station auf telegraphischem Wege oder per Boten zugeführt worden sind.

e) Bei recommandirten Depeschen, ingleichen bei bezahlten Rückantworten zählen die zurückgehenden Depeschen bei Vertheilung der Gebühren als besondere Depeschen. Nachzusendende Depeschen werden als neue Depeschen behandelt.

f) Die Gebühren für Vervielfältigung, Zurückziehung und Abschriften von Depeschen behält diejenige Verwaltung zum ganzen Betrage, bei deren Stationen die Erhebung stattgefunden hat.

g) Wenn die Adress-Station einer Eisenbahn-Telegraphen-Station und der Ort, zu welchem dieselbe gehört und wohin die Depesche gerichtet ist, mehr als eine Viertelmeile von dem Bahnhofe entfernt ist, so kann von dem Adressaten eine Austragegebühr bis zu 5 Sgr. erhoben werden.

Für die Weiterbeförderung von Depeschen mittelst Expressboten beträgt die Gebühr einschliesslich der Vergütung für den Rückweg höchstens 9 Sgr. für die Meile.

Die etwaigen Gebühren für die Weiterbeförderung recommandirter Depeschen erhält diejenige Verwaltung, deren Station die Weiterbeförderung der Depeschen auszuführen hat.

§ 7. Die Abrechnung bezüglich der beiderseitigen Gebühren-Antheile findet bei den Auswechselungs-Stationen selbst statt. Jede Station führt nach besonderem Schema ein Zahlungs-Conto, in welches alle an die andere Station abgegebenen, und ein Forderungs-Conto, in welches alle von der anderen Station übernommenen Depeschen chronologisch einzutragen sind.

Am Schlusse des Monats sind die beiden Conti beiderseits abzuschliessen. Das sich ergebende Saldo wird sofort ausgezahlt. Die auf den Zahlungsconti auszustellenden Quittungen müssen über den vollen Betrag dieser Conti lauten.

§ 8. Die für verlangte Rückantwort, sowie die für Retour-Depeschen eingezahlten Gebühren sind stets schon bei der Uebernahme resp. Uebergabe der Ursprungs-Depeschen zu verrechnen. Dasselbe gilt von den Gebühren für die Weiterbeförderung recommandirter Depeschen per Post.

Die Kosten für die Weiterbeförderung der recommandirten Depeschen per Expressboten oder per Estafette werden verrechnet, sobald der Betrag dieser Kosten gemeldet worden ist.

§ 9. Für Gebühren-Defecte haftet diejenige Bundes- resp. Bahn-Telegraphen-Station, von welcher die Depesche auf den Bahn- resp. Bundes-Telegraphen übergegangen ist.

Miscellen.

s. — Ankündigungen in Eisenbahnwagen. Im Jahrgange 1866 p. 178 dieser Zeitung findet sich eine Bekanntmachung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction, betreffend Zulassung von Placaten in den Württembergischen Eisenbahnwagen. Die Maassregel muss wohl nicht ganz den gewünschten Erfolg gehabt haben, zum wenigsten hat man sich jetzt veranlasst gesehen, einige Aenderungen der vorhin citirten Anordnungen eintreten zu lassen.

Die Annoncirungen in den Württembergischen Eisenbahnwagen werden in Zukunft durch Vermittelung eines „Instituts für Veröffentlichungen in Eisenbahnwagen" erfolgen, welches von Herrn Adams in Göppingen gegründet ist. Es sind demselben 150 Wagen III. Classe und 80 Wagen II. Classe zur Benutzung überlassen worden. — Wem die Bauart der Wagen nicht bekannt ist, sei bemerkt, dass dieselben eine Länge von 50 Fuss Württb. (14,3m) haben und dass die der dritten Classe aus einem Raume bestehen, in welchem 72 Personen ihre Sitze finden. An denen der II. Classe ist gewöhnlich ein Coupé für I. Classe abgeschnitten und der übrige Raum dann noch in 2 Theile, ein Rauch- und ein Nichtrauchcoupé, abgetheilt.

Die zur Aufnahme von Placaten bestimmten Stellen sind: in den Wagen III. Classe die Füllungen über den Fenstern, die Füllungen zwischen den Fenstern und die senkrechten Seitenflächen der Dachrippen. (Die erstgenannten Stellen sollen nicht getheilt werden, dagegen werden die 435 × 530mm grossen Füllungen zwischen den Fenstern auch in kleineren Theilen bis zu 1/18 des Ganzen abgegeben.)

Ferner: in den Wagen II. Classe die Füllungen an den Querwänden, welche den Wagen in der Länge abtheilen, also die vortheilhaftesten Stellen, dem Gesicht der Reisenden zugekehrt.

Die Abonnementskosten sind billig gestellt, die in der früheren Bekanntmachung gesetzten Preise erheblich ermässigt. Es wird beispielsweise das jährliche Abonnement für ein 460 × 143mm grosses Placat in den 150 Wagen III. Classe nur 40 fl. (22,8 Thlr.) kosten, während früher der Preis für ein halb so grosses Placat in etwa 100 Wagen auf 84 fl. (48 Thlr.) gesetzt war. Der Preis für ein 143 × 85mm grosses Placat ist zu 12½ fl. (7,15 Thlr.) normirt, gegen 42 fl. (24 Thlr.) der Bekanntmachung vom Jahre 1866. Man kann auch Annoncen in einzelnen Wagen zu sehr mässigen Preisen anbringen lassen.

Zu den Abonnementskosten kommen noch diejenigen für Druck und Papier, welche je nach der Ausführung etwas mehr oder weniger machen. (Wenn Buchdruck gewählt wird, 6 bis 10 fl. für 460 × 143mm grosse und ca. 10 fl. für 2600 × 50mm grosse Placate.) Die Placate werden nicht unmittelbar an das Holz geklebt, sondern, was sehr zur Dauer beiträgt, erst auf Pappe gezogen und diese dann an das Holz befestigt.

Sämmtliche Wagen werden stets nach Verlauf von 3 Monaten einer Visitation unterworfen, wobei verdorbene Placate erneuert werden.

Es ist nun abzuwarten, welchen Erfolg die neue Einrichtung hat, aus welcher unter Umständen der Unterstützungscasse für die niederen Diener der Verkehrsanstalten, der die Einnahme-Ueberschüsse zu Gute kommen sollen, eine nicht unbedeutende Einnahmequelle erwachsen kann.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

30. Juli *Bayerische Ostbahnen zu München.

Die auf den 23. Juni anberaumt gewesene Generalversammlung der Buschtěhrader Eisenbahn ist auf den 7. Juli vertagt.

Einzahlungen.

9. Juli Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn 20% auf die Stammactien und 10% auf die Stamm-Prioritätsactien.

Auszahlungen.

Köln-Mindener Eisenbahn 6 1/20 % (12 Thlr. 3 Sgr.) Restdividende pro Actie für das Jahr 1867 werden vom 1. Juli ab bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Köln etc. ausbezahlt.

Ausgabe neuer Coupons.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Zu den Ruhrort-Crefeld-Kr. Gladbacher Prioritäts-Obligationen II. Emission werden vom 1. Juli d. J. ab neue Coupons ausgegeben, desgl. die 7. Serie Couponsbogen zu den 4%igen Düsseldorf-Elberfelder Eisenb.-Prioritäts-Actien.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Ausgabe der neuen (zweiten) Couponserie zu den Prioritäts-Obligationen C neuer Emission wird am 1. Juli d. J. beginnen.

Oesterr. Südbahn. Die Ausgabe der Couponbogen zu den Actien-Interimsscheinen erfolgt vom 20. Juni ab bei der General-Direction in Wien. Siehe off. Bekm. S. 366.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn. Die Actionäre werden durch Bekanntmachung vom 18. d. M. in Kenntniss gesetzt, dass neue Coupons nicht mehr ausgegeben werden, da nach Eröffnung der Strecke Breslau-Kolonowska die Actien gegen Rechte-Oder-Uferbahn-Actien ausgetauscht werden.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
29. Juni	zu Miesbach	Bayer. Staatsb.	II. Loos Miesbach-Schliersee	—
30. „	zu Miesbach	dieselbe	III. Loos Miesbach-Schliersee	—
30. „	zu Wien	Kaiser Ferdin. Nordb.	Unterbauarbeiten Stationen Obergerspitz und Brünn	—
30. „	zu Wien	Kaiserin Elisabetbb.	Anlage eines Personen- und Frachtbahnhofs nächst Andorf	—
30. „	zu Wien	dieselbe	Bauarbeiten auf den Bahnhöfen Wien und Penzing; 2. Geleis Haag-St. Valentin	—
2. Juli	zu Regensburg	Bayer. Ostbahn	Verkauf von 1600 Ctr. Stahlbandagen	—
5. „	zu Gernsbach	Murgthalbahn	Bahn- und Stationshäuser	—
6. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Verkauf alter Materialien	—
15. „	zu Hannover	dieselbe	Lieferung vierrädriger offener Güterwagen	356

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. Juni d. J., Staats-Anzeiger Nr. 132, Seite 1369, die Betriebseröffnung der Enzthalbahn betreffend, machen wir wiederholt darauf aufmerksam, dass bis zur ermöglichten Inbetriebnahme gedachter Bahn für den Güterverkehr die für die Beförderung von Personen und Güter bestimmten gemischten Züge Nr. 99 und 100 nicht — sondern nur die Züge Nr. 101 bis 110 des Fahrplans ausgeführt werden.

Stuttgart, den 17. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Dillenius.

Beiblatt zu No. 26 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 26. Juni 1868.

Die Ermittelung der durchschnittlichen Stations- und Transportkosten für den Personen- und Güterverkehr.

Vom Betriebs-Inspector Tellkampf in Altona.

Eine Lebensfrage für jede Eisenbahn ist unstreitig die angemessene Feststellung der Tarife, und doch wird gerade in dieser Hinsicht noch unglaublich viel gesündigt; die meisten Bahnen transportiren Personen und Güter auf geringe Entfernungen mit wenig oder gar keinem Vortheil, wenn nicht geradezu mit Schaden, und belasten dagegen andere Transporte auf grössere Entfernungen ganz unverhältnissmässig, anstatt die Tarife den Selbstkosten anzupassen oder wenigstens einigermaassen in Verhältniss zu denselben zu bringen. Man kann aber ohne grosse Mühe für jede Bahn auf Grund der Betriebs-Resultate des letzten Betriebsjahrs oder mehrerer Betriebsjahre zusammengenommen, die durchschnittlichen Selbstkosten des Transportes der Personen und Güter vermitteln, in ähnlicher Weise wie Herr Baurath Scheffler solches bereits in seiner sehr beachtungswerthen Schrift „die Transportkosten und Tarife der Eisenbahnen" mit Bezug auf die Braunschweigischen Eisenbahnen gethan hat. Es ist nur zu bedauern, dass Herr Scheffler seine Berechnungen in jener Schrift nicht etwas übersichtlicher und einfacher gehalten hat (da hier überhaupt nur von approximativen Berechnungen, die zum Theil auf Schätzungen begründet werden müssen, die Rede sein kann) und dass er bei Berechnung der Normal- und Minimal-Tarife für den Personenverkehr nicht ebenso entschieden die Stationskosten (oder „Expeditionskosten", wie er es nennt) von den Transportkosten getrennt hat, wie er solches in Betreff des Güterverkehrs auf pag. 61—64 seiner Schrift in angemessener Weise gethan. Die Selbstkosten des Transportes von Personen und Gütern setzen sich bekanntlich aus 2 Theilen zusammen, die unabhängig von einander in ganz verschiedener Weise zu ermitteln sind; nämlich aus den eigentlichen Transportkosten, die in geradem Verhältniss zur Transportweite stehen, und aus den Stationskosten, welche von der Transportweite unabhängig sind und die Verwaltung und Unterhaltung der Bahnhöfe, die Kosten der Personen- resp. Güterexpedition und die Kosten, welche durch den Aufenthalt der Betriebsmittel auf den Bahnhöfen erwachsen, in sich begreifen. Diese Stationskosten sind, namentlich dann, wenn man auf eine Verzinsung des entsprechenden Antheils des Anlagecapitals der Bahnhöfe und Betriebsmittel Rücksicht nimmt, sehr beträchtlich und müssen daher bei Feststellung der Tarife für geringe Transportweiten jedenfalls berücksichtigt werden, wenn man nicht etwa auf solche geringe Entfernungen mit Schaden transportiren will.

Die Berechnung der durchschnittlichen Stations- und Transportkosten kann in jedem vorliegenden Fall nur eine annähernd genaue sein, weil sich eben die verschiedenen Verkehrszweige nicht so streng von einander trennen lassen, und es empfiehlt sich deshalb um so mehr, bei der Berechnung nicht mit übertriebener Genauigkeit und Weitläufigkeit zu verfahren. Natürlich muss aber bei dieser Berechnung unter allen Umständen darauf Rücksicht genommen werden, dass die Stationskosten ebenso wie die Transportkosten beim Personenverkehr nicht allein von der Zahl der beförderten Personen, sondern auch von der Wagenclasse, worin dieselben fahren und von der Mitnahme von Gepäck (mit oder ohne Freigepäck), beim Güterverkehr vom Gewicht und der Classe (der Beschaffenheit und Verpackungsweise) der Güter, unter Umständen auch vom Rauminhalt derselben (sperriges Gut) abhängig sind. Hinsichtlich der Transportkosten ist ferner die Geschwindigkeit des Transports (Personenverkehr in gewöhnlichen Zügen oder Schnellzügen, Güterbeförderung als Fracht- oder Eilgut) zu berücksichtigen.

Es soll nun im Folgenden bei einem Beispiel gezeigt werden, dass man ohne grosse Mühe, und doch vielleicht mit ebenso grosser Genauigkeit wie bei den Scheffler'schen Berechnungen, für die besonderen Verhältnisse einer jeden einzelnen Bahn die durchschnittlichen Stations- und Transportkosten für den Personen- und Güterverkehr ermitteln kann, und zwar soll diese Berechnung nach den Betriebs-Resultaten der Altona-Kieler Bahn angestellt werden, da die Rechnungs- und Buchführung dieser Bahn eine angemessene Trennung der Betriebs-Ausgaben nach den Stations- und Transportkosten für den Personen- und Güterverkehr mit verhältnissmässiger Leichtigkeit gestattet. Es wäre gewiss sehr zu wünschen, dass ähnliche Berechnungen alljährlich für jede zum Deutschen Eisenbahnverein gehörende Bahn auf Grund der Betriebs-Resultate des letzten Betriebsjahres angestellt und in der Vereins-Statistik die Ergebnisse dieser Berechnungen zusammengestellt würden; daraus würden sich am Besten die Betriebskosten der einzelnen Bahnen mit einander vergleichen und eine Uebersicht darüber gewinnen lassen, zu welchen Ausnahme-Tarifen gewisse Transporte, die über mehrere Bahnen gehen, möglicherweise noch ausgeführt werden können, ohne dass die betreffenden Bahnen dabei mit Schaden transportiren, und in welchem Verhältniss bei Einrichtung eines durchgehenden Personen- und Güterverkehrs die betreffenden Einnahmen auf die einzelnen Bahnen vertheilt werden müssten.

Um solche Berechnungen mit leichter Mühe ausführen zu können, müsste freilich auch die Rechnungs- und Buchführung der sämmtlichen Bahnen so eingerichtet werden, dass man die Betriebs-Ausgaben etwa in derselben Weise, wie in der folgenden übersichtlichen Zusammenstellung der Betriebs-Resultate der Altona-Kieler Bahn pro 1866, worauf die nachstehende Berechnung sich stützt, eintheilen kann.

Nach dem Geschäftsbericht waren nämlich die Betriebs-Ausgaben der Altona-Kieler Bahn pro 1866, nach Abzug der auf die Glückstadt-Elmshorner Bahn fallenden Antheils, folgende:

A. Für die Allgemeine Verwaltung		28 861 Thlr.
B. 1) für die Bahnunterhaltung und Bahnbewachung, mit Einschluss der Unterhaltung der Wärterhäuser und der Hauptgeleise auf den Bahnhöfen	154 014 Thlr.	
2) für die Unterhaltung und Verwaltung der Bahnhöfe im Uebrigen ..	64 916 „	
Summa B, Bahnverwaltung		218 930 „
C. 1) für die Zugkraft, d. h. Löhne des Maschinen- und Locomotiv-Personals, Heizung und Unterhaltung der Locomotiven u. Wasserstationen	95 705 Thlr.	
2) für Reparatur der Personen- und Gepäckwagen	14 088 „	
3) für Reparatur der Güterwagen, Postwagen etc.	23 787 „	
4) Löhne des Zugpersonals und sonstige Kosten der Züge (des Bewegten) incl. Wagenmiethe und excl. der Einnahme für Wagenmiethe ...	44 638 „	
5) Transportpersonal auf d. Bahnhöfen	42 038 „	
6) Büreaubedürfnisse	6 247 „	
7) Expeditionsformulare für den Personenverkehr	2 377 „	
8) desgl. für den Güterverkehr ...	4 579 „	
9) Fuhrlöhne auf den Bahnhöfen ..	12 767 „	
10) Betrieb der geneigten Ebene bei Altona	6 132 „	
11) Unterhaltung der Betriebs-Utensilien, Versicherung des Gepäcks und der Güter, Vergütung für beschädigte Wagen und sonstige allgemeine Unkosten	3 925 „	
Summa C, Transportverwaltung excl. Rollgeld		256 283 „
Summa der Betriebs-Ausgaben excl. Rollgeld		504 074 Thlr.

Das Rollgeld, wofür 24 366 Thlr. verausgabt wurden, ist hier ausser Acht gelassen, weil dasselbe nicht zu den eigentlichen Betriebs-Ausgaben gehört und kein Anlagecapital, das von der Eisenbahn-Gesellschaft zu verzinsen wäre, erfordert. Das Roll-

geld wird also zu den, im Nachstehenden zu berechnenden Tarifen hinzuzurechnen sein.

Wenn die Betriebskosten 50 Procent der Brutto-Einnahme betragen, so wird das Anlagecapital der Altona-Kieler Bahn angemessen verzinst; es müsste also die Netto-Einnahme, welche die Verzinsung des Anlagecapitals repräsentirt, 504 074 Thlr. betragen. Vom Anlagecapital inclusive der nachträglich noch hinzugekommenen Ausgaben aus den Betriebs-Einnahmen oder dem Reservefonds für Erweiterungsbauten und Betriebsmittel kommt bei der Altona-Kieler Bahn auf die Betriebsmittel etwa $^1/_{10}$, auf die Bahnhöfe exclusive der Hauptgeleise etwa $^1/_5$, auf die Bahn inclusive der Bahnhofs-Hauptgeleise, der Locomotivschoppen, Wagenschoppen, Wasserstationen und Werkstätten etwa $^7/_{10}$, also auf die Betriebsmittel $\frac{1}{10}$. 504 074 = 50 407 Thlr., auf die Bahnhöfe $\frac{1}{5}$. 504 074 = 100 815 Thlr., auf die Bahn nebst Zubehör $\frac{7}{10}$. 504 074 = 352 852 Thlr.

Die Brutto-Einnahme der Altona-Kieler Bahn betrug nach dem Geschäftsbericht pro 1866 in Wirklichkeit 1 019 144 Thlr., und zwar vertheilt sich dieselbe folgendermaassen:

A. Vom Personenverkehr.

1) Für regelmäss. Personenbeförderung	416 328 Thlr.	
2) für Gepäck-Ueberfracht, Beförderung von Militär, Hunden, Extrazügen etc.	49 429 „	
Summa A, Personenverkehr		465 757 Thlr.

B. Vom Güterverkehr.

3) Für Beförderung von Vieh, Equipagen, Post- und Militärgütern	124 122 Thlr.	
4) für Beförderung von Eilgütern, sperrigen Gütern, Normalgütern und Producten nach Abzug der 24 366 Thaler Rollgeld	373 131 „	
5) Nebeneinnahmen aus dem Güterverkehr, Garantieprämie, Arbeitsgeld etc.	17 672 „	
Summa B, Güterverkehr		514 925 „

C. Diverse Einnahmen.

6) Pachterträge für Grundstücke an der Bahn, Wohnungen, Lagerplätze . .	8 492 Thlr.	
7) Einnahmen für den Transport auf der geneigten Ebene bei Altona, Krahnmiethe etc.	5 604 „	
Summa C, diverse Einnahmen		14 096 „
Totalsumme der Betriebs-Einnahmen nach Abzug des Rollgeldes		994 778 Thlr.

Auf Grund dieser Betriebs-Resultate berechnen sich nun die durchschnittlichen Stations- und Transportkosten für den Personen- und Güterverkehr folgendermaassen:

I. Stationskosten für den Güterverkehr.

Folgende Betriebs-Ausgaben sind als Stations- und Expeditionskosten für den Güterverkehr anzusehen:

1) Die Ausgaben für Unterhaltung und Verwaltung der Bahnhöfe sind mit Rücksicht darauf, dass die Einnahme aus dem Personen- und aus dem Güterverkehr nahezu gleich ist, zur Hälfte auf den Personen- und zur Hälfte auf den Güterverkehr zu rechnen, also $\frac{1}{2}$. 64 916 = ...	32 458 Thlr.
2) Von den Reparaturkosten der Güterwagen (die bekanntlich häufig beim Auf- und Abladen der Güter und beim Rangiren beschädigt werden) ist hier etwa der vierte Theil in Rechnung zu bringen, also $\frac{1}{4}$. 23 787 = ...	5 947 „
3) Von den Kosten der Züge (des Bewegten) ist wegen des Aufenthalts der Wagen auf den Stationen ebenfalls etwa der vierte Theil als Stationskosten zu betrachten, und zwar wie bei Pos. 1 gleichmässig auf den Personen- und Güterverkehr zu vertheilen, also $\frac{1}{2}$. $\frac{1}{4}$. 44 638 Thlr. = ...	5 580 „
4) Von den Kosten der Zugkraft sind hier für 2700 Stunden Rangirdienst beim Rangiren der Güterwagen pro Stunde $1^1/_2$ Thlr. zu berechnen, also $1\frac{1}{2}$. 2700 Thlr. = ...	4 050 „
Transport	48 035 Thlr.
Transport	48 035 Thlr.
5) Von den Fuhrlöhnen auf den Bahnhöfen kommt etwa $^1/_3$ auf den Personen-, $^2/_3$ auf den Güterverkehr, also $\frac{2}{3}$. 12 767 = ...	8 511 „
6) Von den Kosten des Transportpersonals auf den Bahnhöfen kommt etwa $^3/_4$ auf den Güterverkehr, also $\frac{3}{4}$. 42 038 = ...	31 528 „
7) Von den Büreaubedürfnissen sind etwa $^2/_3$ hier in Rechnung zu bringen, also $\frac{2}{3}$. 6247	4 165 „
8) Für Expeditionsformulare	4 579 „
9) Für den Betrieb der geneigten Ebene bei Altona .	6 132 „
10) Von den allgemeinen Kosten der Transportverwaltung ist hier etwa der vierte Theil zu berechnen, also $\frac{1}{4}$. 3925 = ...	981 „
Zusammen	103 931 Thlr.
11) Dazu ist der entsprechende Antheil an den Kosten der Allgemeinen Verwaltung hinzuzurechnen, und zwar nach Verhältniss der vorstehenden Summe zu den Gesammtkosten der Bahn- und Transportverwaltung berechnet, also $\frac{28\,861.\ 103\,931}{218\,930 + 256\,283} = \frac{103\,931}{16,_{4656}} =$	6 312 „
Ferner erfordert die Verzinsung des Anlagecapitals für die Bahnhöfe und die Betriebsmittel folgende Beträge:	
12) der auf die Verzinsung des Anlagecapitals für die Bahnhöfe fallende Theil der Netto-Einnahme ist wie in Pos. 1 gleichmässig auf die Stationskosten für den Personen- und den Güterverkehr zu vertheilen, also $\frac{1}{2}$. 100 815 Thlr. = ...	50 407 „
13) Von dem Theil der Netto-Einnahme, welcher der Verzinsung des Anlagecapitals für die Betriebsmittel entspricht, ist etwa der vierte Theil auf Stationskosten überhaupt zu rechnen und zwar wie bei Pos. 1 gleichmässig auf die Stationskosten für den Personen- und Güterverkehr zu vertheilen, also $\frac{1}{2}$. $\frac{1}{4}$. 50 407 = ...	6 301 „
Summa	166 951 Thlr.

Wenn die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr sehr ungleich wären, so würde man die in Pos. 1, 3, 12 und 13 erwähnten Ausgaben nicht zu gleichen Theilen, sondern etwa nach Verhältniss der betreffenden Einnahmen auf den Personen- und Güterverkehr vertheilen müssen; auch würde der Procentsatz zur Vertheilung der in Pos. 5, 6, 7 und 10 erwähnten Ausgaben auf den Personen- und Güterverkehr dann entsprechend zu ändern sein.

Von der oben berechneten Summe von 164 830 Thlr. der Stationskosten für den Güterverkehr sind folgende Nebeneinnahmen in Abzug zu bringen:

1) Nebeneinnahmen für Garantieprämien, Arbeitsgeld, etc.	17 672 Thlr.
2) Als Antheil der Bahnhöfe an den Pachterträgen ist etwa die Hälfte derselben anzunehmen, und zwar zu gleichen Theilen auf den Personen- und den Güterverkehr zu rechnen, also $\frac{1}{2}$. $\frac{1}{2}$. 8492 = ...	2 123 „
3) Einnahmen für den Transport auf der geneigten Ebene bei Altona, ferner für Krahnmiethe, verkauften Dünger etc.	5 604 „
Summa der Abzüge	25 399 Thlr.

Also ergeben sich die Stationskosten für den Güterverkehr, nach Abzug der darauf fallenden Nebeneinnahmen, zu 166 952 — 25 399 = 141 552 Thlr.

Wenn man nun annimmt, dass diese Stationskosten nach Verhältniss der betreffenden Einnahmen auf den regelmässigen Güterverkehr (Beförderung von Eilgut, Normalgut und Producten, d. h. Gütern zu ermässigten Frachtsätzen) und auf die Beförderung von Vieh, Equipagen, Post- und Militärgütern sich vertheilen, so erhält man als Stationskosten für den regelmässigen Güterverkehr:

$$\frac{397\,497}{124\,122 + 397\,497} \cdot 141\,552 = \frac{141\,552}{1{,}312} = 107\,890 \text{ Thlr.}$$

Es werde nun angenommen, dass für die Ankunftsstation ebenso viel Stationskosten wie für die Abgangsstation, also für das im Localverkehr transportirte Gut die Stationskosten doppelt, für die Güter-Beförderung im Verband-Verkehr mit der Schleswig'schen und Glückstadt-Elmshorner Bahn aber nur einfach zu rechnen seien; ferner, dass Normalgüter im Durchschnitt 5 mal so viel, Eilgüter und sperrige Güter durchschnittlich 6 mal so viel Stationskosten erfordern wie Producte (nach Gewicht berechnet).

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1866 auf der Altona-Kieler Bahn transportirt:

3 155 414 Ctr. Producte im Local-Verkehr;
531 375 „ „ „ Verband-Verkehr;
737 576 „ Normalgut im Local-Verkehr;
467 878 „ „ „ Verband-Verkehr;
68 924 „ Eil- und sperriges Gut im Local-Verkehr;
32 437 „ „ „ „ „ „ Verband-Verkehr.

Nach den vorstehenden Annahmen ergeben sich nun die Stationskosten s für 1 Ctr. Producte im Verband-Verkehr aus folgender Gleichung:

2 s. 3 155 414 + s. 531 375 + 10 s. 737 576 + 5 s. 467 878 + 12 s. 68 924 + 6 s. 32 437 = 17 579 063. s = 107 890 Thlr., woraus s = $0{,}_{184}$ Sgr. sich berechnet.

Es würden also die Stationskosten auf der Abgangs- ebenso wie auf der Ankunftsstation für 1 Ctr. Normalgut 5 . $0{,}_{184}$ = $0{,}_{92}$ Sgr., für 1 Ctr. Eil- oder sperriges Gut 6 . $0{,}_{184}$ = $1{,}_{104}$ Sgr., für 1 Ctr. Producte $0{,}_{184}$ Sgr., also pro Wagenladung von 100 Ctr. $18{,}_4$ Sgr. betragen.

II. Transportkosten für den Güterverkehr.

Nach dem Geschäftsbericht sind folgende Ausgaben als Transportkosten für den Güterverkehr anzusehen:

1) Von den Kosten der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung, incl. Unterhaltung der Hauptgeleise auf den Bahnhöfen ist hier, da die Einnahme aus dem Personen- und dem Güterverkehr nahezu gleich ist, die Hälfte in Rechnung zu bringen, also $\frac{1}{2} \cdot 154\,014 =$ . . . . 77 007 Thlr.
2) Von den Kosten der Zugkraft (nach Abzug des oben berechneten Antheils derselben von 4050 Thlr. an den Stationskosten) ist hier in gleicher Weise die Hälfte zu berechnen, also $\frac{1}{2} \cdot (95\,706 - 4050) =$. 45 827 „
3) Von den Reparaturkosten der Güterwagen ist hier ³/₄ in Rechnung zu bringen, also $\frac{3}{4} \cdot 23\,787 =$ . . 17 840 „
4) Von den Kosten der Züge (des Bewegten) nach dem Obigen $\frac{1}{2} \cdot \frac{3}{4} \cdot 44\,638 =$ . . . . 16 739 „
5) Von den allgemeinen Unkosten der Transportverwaltung ¹/₄, also . . . . 981 „

Zusammen 158 394 Thlr.

6) Dazu der entsprechende Antheil an den Kosten der Allgemeinen Verwaltung $\frac{158\,394}{16{,}_{4656}} =$ . . . . . 9 620 „

Ferner erfordert die Verzinsung des Anlagecapitals für die Bahn und die Betriebsmittel folgende Summen:

7) Der auf die Verzinsung des Anlagecapitals für die Bahn nebst Zubehör fallende Antheil ist wie bei Pos. 1 gleichmäsig auf die Transportkosten für den Personen- und den Güterverkehr zu vertheilen, also $\frac{1}{2} \cdot 352\,852 =$ . . . . 176 426 „
8) Für die Verzinsung der Betriebsmittel ist hier nach dem Obigen zu rechnen $\frac{1}{2} \cdot \frac{3}{4} \cdot 50\,407 =$ . . . . 18 903 „

Summa 363 343 Thlr.

Davon ist abzuziehen der auf die Transportkosten für den Güterverkehr zu rechnende Antheil an den Pachterträgen: ¹/₄ . 8 492 = ... 2 123 Thlr.

Also ergeben sich die Transportkosten für den Güterverkehr zu . . . . 361 220 „

Wenn man nun annimmt, dass diese Transportkosten sich nach Verhältniss der betreffenden Einnahmen auf den regelmässigen Güterverkehr und auf die Beförderung von Vieh, Equipagen, Post- und Militairgütern vertheilen, so erhält man (in ähnlicher Weise wie oben bei Berechnung der Stationskosten) als Transportkosten für den regelmässigen Güterverkehr:

$$\frac{361\,220}{1{,}_{312}} = 275\,528 \text{ Thlr.}$$

Es werde ferner angenommen, dass die Tragfähigkeit der Wagen bei der Verladung von Normalgut nur halb so sehr, und bei Verladung von Eil- und sperrigem Gut nur ¹/₄ so sehr wie bei Verladung von Producten ausgenutzt werde, dann ergeben sich, da nach dem Geschäftsbericht die Normalgüter 12 005 447, die Eil- und sperrigen Güter 1 033 164, die Producte (Güter zu ermässigten Frachtsätzen) 29 215 227 Centnermeilen auf der Bahn zurückgelegt haben, die durchschnittlichen Transportkosten t pro Centnermeile Producte aus folgender Gleichung:

t . 29 215 227 + 2 t . 12 005 447 + 4 t . 1 033 164 = t . 57 358 777 = 275 328 Thlr., woraus t = $0{,}_{144}$ Sgr. sich berechnet.

Es würden also bei vorstehenden Annahmen die Transportkosten pro Centnermeile sich herausstellen für Producte zu $0{,}_{144}$ Sgr., für Normalgut zu $0{,}_{288}$ Sgr., für Eil- und sperriges Gut zu $0{,}_{576}$ Sgr.

Wenn auf der Altona-Kieler Bahn ein bedeutender Kohlenverkehr wäre, so würden bei den obigen Berechnungen der Stations- und Transportkosten diese Kosten für Kohlen noch geringer als für die übrigen Producte, nämlich etwa zu ²/₃ der Kosten für Producte, angenommen sein.

III. Stationskosten für den Personenverkehr.

Nach dem Obigen sind folgende Ausgaben als Stationskosten für den Personenverkehr anzusehen:

1) Von den Kosten für Unterhaltung und Verwaltung der Bahnhöfe . . . . 32 458 Thlr.
2) Von den Reparaturkosten der Personen- und Gepäckwagen der vierte Theil, also $\frac{1}{4} \cdot 14\,088 =$ . . 3 522 „
3) Von den Kosten der Züge, wie bei den Stationskosten für den Güterverkehr . . . . 5 580 „
4) Von den Fuhrlöhnen auf den Bahnhöfen $\frac{1}{3} \cdot 12\,767 =$ 4 256 „
5) Von den Kosten des Transportpersonals auf den Bahnhöfen $\frac{1}{4} \cdot 42\,038 =$ . . . . 10 510 „
6) Von den Büreaubedürfnissen $\frac{1}{3} \cdot 6\,247 =$ . . . . 2 082 „
7) Für Expeditionsformulare . . . . 2 377 „
8) Von den allgemeinen Kosten der Transportverwaltung . . . . 982 „

Zusammen 61 767 Thlr.

9) Dazu der entsprechende Antheil an den Kosten der Allgemeinen Verwaltung: $\frac{61\,767}{16{,}_{4656}} =$ . . . . . 3 751 „

Dazu kommt als Antheil an der Verzinsung des Anlagecapitals der Bahnhöfe und Betriebsmittel, wie bei Berechnung der Stationskosten für den Güterverkehr:

10) Verzinsung der Bahnhöfe . . . . 50 407 „
11) Verzinsung der Betriebsmittel . . . . 6 301 „

Summa 122 226 Thlr.

Davon ist abzuziehen der auf die Stationskosten für den Personenverkehr zu rechnende Antheil an den Pachterträgen . . . . 2 123 Thlr.

Also bleiben die Stationskosten für den Personenverkehr, nach Abzug der Nebeneinnahmen, gleich . . . . 120 103 „

Wenn man annimmt, dass diese Stationskosten sich nach Verhältniss der betreffenden Einnahmen auf den regelmässigen Personenverkehr und auf die Beförderung von Militair, Gepäck-Uebergewicht, Hunden und Extrazügen für einzelne Personen vertheilen, so erhält man als Stationskosten für den regelmässigen Personenverkehr:

$$\frac{416\,328}{416\,328 + 49\,429} \cdot 120\,103 = \frac{120\,103}{1{,}_{119}} = 107\,340 \text{ Thlr.}$$

Es werde nun angenommen, dass im Allgemeinen ein Passagier I. Cl. doppelt so viel, ein Passagier II. Cl. 1¹/₂ mal so viel

Stationskosten verursacht wie ein Passagier III. Cl., dass ferner im Localverkehr der Altona-Hamburger Verbindungsbahn, weil daselbst fast alle Personen ohne Gepäck fahren, für die einfachen Billete nur die Hälfte der Stationskosten wie auf den übrigen Bahnstrecken (wo die meisten Passagiere Gepäck bei sich führen) zu rechnen sei. Auch sollen auf die Passagiere mit Tagesbilleten, da dieselben ohne Gepäck fahren, nur einfache Stationskosten gerechnet und angenommen werden, dass auf ein Abonnements-Billet für 12 Monate das 200fache, desgleichen für 6 Monate das 100fache, für 3 Monate das 50fache und für 1 Monat das 20fache der einfachen Stationskosten zu rechnen sei.

Es sind gefahren mit einfachen Billeten im Localverkehr der Verbindungsbahn 1 398 Passagiere Cl. I., 84 176 P. II. Cl., 268 547 P. III. Cl.; auf den übrigen Bahnstrecken 3 038 P. I. Cl., 84 378 P. II. Cl., 692 000 P. III. Cl.; mit Tagesbilleten 28 953 P. II. Cl. und 138 977 P. III. Cl.; mit Abonnements-Billeten für 12 Monaten 1 Passagier II. Cl. und 5. P. III. Cl., für 6 Monate 2 P. II. Cl. und 2 P. III. Cl., für 3 Monate 3 P. II. Cl. und 18 P. III. Cl., für 1 Monat 73 P. II. Cl. und 353 P. III. Cl.

Nach den vorstehenden Annahmen ergeben sich nun die Stationskosten S für ein Passagier III. Cl. incl. Freigepäck mit einfachem Billet aus der folgenden Gleichung:

$$\frac{S}{2}\cdot(2.1\,398 + 1^1/_2.84\,176 + 268\,547) + S.\ (2.3\,038 + 1^1/_2.84\,378 + 692\,000) + S.\ (1^1/_2.28\,953 + 138\,977) + 1^1/_2\ S.\ (1.200 + 2.100 + 3.50 + 73.20) + S.\ (5.200 + 2.100 + 18.50 + 353.20) = 1\,214\,028.S = 107\,340\text{ Thlr.},$$

woraus sich $S = 2_{,65}$ Sgr. berechnet.

Für einen Passagier I. Classe mit Freigepäck würden also die Stationskosten $5_{,30}$ Sgr., für II. Cl. $3_{,98}$ Sgr., für I. Cl. $2_{,65}$ Sgr. betragen, und im Localverkehr der Altona-Hamburger Verbindungsbahn für einen Passagier I. Cl. ohne Gepäck $2_{,65}$ Sgr., für II. Cl. $1_{,99}$ Sgr., für III. Cl. $1_{,33}$ Sgr.

IV. Transportkosten für den Personenverkehr.

Folgende Ausgaben sind nach dem Obigen als Transportkosten für den Personenverkehr anzusehen:

1) Von den Kosten der Unterhaltung und Bewachung der Bahn nebst Zubehör	77 007	Thlr.
2) Von den Kosten der Zugkraft	45 827	„
3) Von den Reparaturkosten der Gepäck- und Personenwagen $^3/_4$, also $^3/_4.14\,088$ =	10 566	„
4) Von den Kosten der Züge (des Bewegten)	16 739	„
5) Von den allgemeinen Unkosten der Transportverwaltung	982	„
Zusammen	151 121	Thlr.
6) Dazu der entsprechende Antheil an den Kosten der Allgemeinen Verwaltung: $\frac{151\,121}{16_{,4656}}$ =	9 178	„
Ferner ist für die Verzinsung des Anlagecapitals der Bahn und der Betriebsmittel hinzuzurechnen:		
7) Für die Anlagekosten der Bahn ist zu rechnen wie bei den Transportkosten für den Güterverkehr	176 426	„
8) Für die Verzinsung der Betriebsmittel desgl.	18 903	„
Summa	355 628	Thlr.
Davon ist abzuziehen der auf die Transportkosten für den Personenverkehr zu rechnende Antheil an den Pachterträgen mit	2 123	„
Also ergeben sich die Transportkosten für den Personenverkehr zu	353505	Thlr.

Wenn man nun annimmt, dass diese Transportkosten sich nach Verhältniss der betreffenden Einnahmen auf den regelmässigen Personenverkehr und auf die Beförderung von Militair, Gepäck-Ueberfracht, Hunden und Extrazügen für einzelne Personen vertheilen, so erhält man als Transportkosten für den regelmässigen Personenverkehr:

$$\frac{353\,505}{1_{,119}} = 315\,912\text{ Thlr.}$$

Nach dem Geschäftsbericht haben die Passagiere I. Cl. im Ganzen 32 904, II. Cl. 780 353, III. Cl. 3 731 095 Personenmeilen im Jahre 1866 zurückgelegt. Unter der Voraussetzung, dass die Transportkosten für die 3 Wagenclassen ebenso wie die Stationskosten im Verhältniss $2:1^1/_2:1$ zu einander stehen, ergeben sich also die durchschnittlichen Transportkosten T für eine Personenmeile in III. Classe aus folgender Gleichung:

$$2\ T.32\,904 + 1^1/_2.T.780\,353 + T.3\,751\,095 = 4\,967\,433\ T = 315\,912\text{ Thlr.},$$

woraus $T = 1_{,91}$ Sgr. sich berechnet. Für III. Cl. würden also die Transportkosten pro Personenmeile $1_{,91}$ Sgr, für II. Cl. $2_{,87}$ Sgr., für I. Cl. $3_{,82}$ Sgr. betragen.

V. Normal- und Minimal-Tarife.

Die vorstehend ermittelten Stations- und Transportkosten sind als durchschnittliche Normalsätze zur Feststellung der regelmässigen Tarife anzusehen; in besonderen Fällen kann man aber, um gewisse bedeutende Transporte, die sonst einen anderen Weg wählen würden, der Bahn zuzuweisen, Ausnahme-Tarife anwenden, die bedeutend niedriger als die Normaltarife sind. Man kann nämlich in solchen Fällen auf eine Verzinsung des Anlagecapitals durch die betreffenden Transporte ganz oder grösstentheils verzichten, weil der Bahn schon dann ein Vortheil erwächst, wenn nur durch solche Ausnahme-Transporte die im Verhältniss dazu berechneten Betriebs-Ausgaben mindestens gedeckt werden; denn die allgemeinen Unkosten des Betriebes fallen bekanntlich um so geringer aus, je grössere Massen auf der Bahn transportirt werden. Wenn man also bei Berechnung der Stations- und Tranportkosten für den Personen- und Güterverkehr die Verzinsung des Anlagecapitals nicht mit in Rechnung zieht, so erhält man die Minimal-Sätze, die etwaigen Ausnahme-Tarifen zu Grunde gelegt werden dürfen. Bei den Transporten auf geringe Entfernungen werden überhaupt die meisten Eisenbahn-Verwaltungen sich veranlasst sehen, in vielen Fällen unter die auf die obige Weise berechneten Normal-Tarifsätze herabzugehen, weil sonst die regelmässigen Tarife für geringe Transportweiten, namentlich im Personenverkehr, zu unverhältnissmässig hoch erscheinen würden. Je mehr nun aber die Tarifsätze für geringe Transportweiten sich den Minimal-Sätzen nähern, und je mehr Ausnahme-Tarife, die erheblich unter den Normalsätzen sind, auch für Transporte auf grössere Entfernungen hin zur Anwendung kommen, desto mehr werden die regelmässigen Tarife bei grösseren Transportweiten höher als die hier berechneten Normalsätze anzunehmen sein, weil eben die Normalsätze als Durchschnittssätze für den ganzen Verkehr ermittelt sind.

Die Minimal-Frachtsätze, welche die Durchführung der obigen Berechnungen unter Nichtberücksichtigung der Verzinsung des Anlagecapitals ergiebt, sind aus den folgenden Zusammenstellungen zu ersehen, worin zum besseren Vergleich die Normal- und die Minimal-Frachtsätze neben einander gestellt sind:

1) Stationskosten für den Güterverkehr.

Für 1 Ctr.	Normalsatz.	Minimalsatz.
Eilgut	$1_{,104}$ Sgr.	$0_{,66}$ Sgr.
Normalgut	$0_{,92}$ „	$0_{,55}$ „
Producte	$0_{,184}$ „	$0_{,11}$ „

Diese Stationskosten sind sowohl für die Abgangs- wie für die Ankunftsstationen, also im Localverkehr stets doppelt zu berechnen, im Verband-Verkehr jedoch, wenn an der Grenze keine Umladung und Umexpedition der Güter stattfindet, nur einfach zu berechnen.

2) Transportkosten für den Güterverkehr.

Pro Centnermeile.	Normalsatz.	Minimalsatz.
Eilgut	$0_{,576}$ Sgr.	$0_{,264}$ Sgr.
Normalgut	$0_{,288}$ „	$0_{,132}$ „
Producte	$0_{,144}$ „	$0_{,066}$ „

3) Stationskosten für den Personenverkehr.

Für 1 Passagier.	In	Normalsatz.	Minimalsatz.
Ohne Gepäck auf der Altona-Hamburger Verbindungsbahn.	I. Cl.	$2_{,66}$ Sgr.	$1_{,40}$ Sgr.
	II. „	$1_{,99}$ „	$1_{,05}$ „
	III. „	$1_{,33}$ „	$0_{,70}$ „
Mit Freigepäck auf den übrigen Bahnstrecken, oder ohne Gepäck mit Tagesbillet.	I. „	$5_{,30}$ „	$2_{,80}$ „
	II. „	$3_{,98}$ „	$2_{,10}$ „
	III. „	$2_{,65}$ „	$1_{,40}$ „

Diese Stationskosten sind stets, sowohl im Local- wie im Verband-Verkehr, nur einfach zu berechnen, gelten also im Local-Verkehr für die Ankunfts- und die Abgangsstation zusammengenommen.

4. Transportkosten für den Personenverkehr.

Pro Personenmeile.	Normalsatz.	Minimalsatz.
In I. Cl,	3,82 Sgr.	1,70 Sgr.
„ II. „	2,87 „	1,27 „
„ III. „	1,91 „	0,85 „

Wenn man diese Berechnungen in ähnlicher Weise für die Lübeck-Büchener (und Lübeck-Hamburger) und für die Berlin-Hamburger Bahn nach den Geschäftsberichten dieser Bahnen pro 1866 durchführt, so ergeben sich auf der ersteren Bahn etwas geringere Stations- und höhere Transportkosten, auf der letzteren Bahn aber höhere Stations- und geringere Transportkosten als auf der Altona-Kieler Bahn. Ueberhaupt stellen sich die Transportkosten verhältnissmässig um so geringer heraus, je grösser die durchschnittliche Transportweite der Güter und Personen ist.

Die von Herrn Baurath Scheffler für die Braunschweigischen Eisenbahnen nach den Betriebs-Ergebnissen pro 1860 angestellten Berechnungen ergeben keine bedeutenden Abweichungen von den obigen Ermittelungen für die Altona-Kieler Bahn. Herr Scheffler findet nämlich a. a. O.

die Normal-Stationskosten pro Ctr. Eil- oder Normalgut zu	0,875	Sgr.
die Normal-Stationskosten pro Ctr. Producte	0,250	„
die Normal-Transportkosten pro Centnermeile Eilgut	0,587	„
„ „ „ „ „ Normalgut	0,252	„
die Normal-Transportkosten pro Centnermeile Producte	0,190	„
„ „ „ (mit Einrechnung der Stationskosten) pro Personenmeile incl. Freigepäck, in Schnellzügen in I. Cl.	5,79	„
desgl. „ II. „	4,41	„
„ „ III. „	3,53	„
desgl. in Personenzügen in I. Cl.	4,63	„
„ „ „ „ II. „	3,53	„
„ „ „ „ III. „	2,82	„

Eine Vergleichung der Resultate der obigen Berechnungen mit den Tarifen der einzelnen Deutschen Bahnen würde hier zu weit führen; es darf hier nur der Wunsch ausgesprochen werden, dass die vorstehende Mittheilung dazu beitragen möge, die verschiedenen Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins zu veranlassen, alljährlich auf Grund der Betriebs-Resultate des letzten Betriebsjahres derartige Ermittelungen der durchschnittlichen Stations- und Transportkosten für den Personen- und Güterverkehr anstellen zu lassen und danach erforderlichen Falls ihre Tarife auf rationeller Grundlage zu reguliren.

Während die meisten Bahnen in den Tarifen für den Güterverkehr schon auf Stationskosten, wenn auch meistens in ungenügender Weise, Rücksicht genommen haben, ist solches jedoch bei den Tarifen für den Personenverkehr überhaupt wohl noch nirgends geschehen, und es lässt sich allerdings nicht verkennen, dass es in der Praxis nicht durchführbar ist, die vollen, oben ermittelten Stationskosten für den Personenverkehr bei Feststellung der Tarife überall anzusetzen, sonst würden die Fahrpreise auf geringe Entfernungen übertrieben hoch werden. Auch darf man in der That einen Theil der Stationskosten beim Personenverkehr auf die Transportkosten schlagen, weil die Perrons, Wartesäle etc. der grösseren Bahnhöfe nicht allein von den ankommenden und abgehenden, sondern auch von den durchreisenden Passagieren benutzt werden und weil abgesehen von den Kosten, welche durch die Einrichtungen für den Personenverkehr auf den Stationen unter allen Umständen erwachsen, es wenig Unterschied macht, ob auf einer Station täglich 10 oder 100 Personen expedirt werden, während beim Güterverkehr die Stationskosten viel mehr im Verhältniss zu den Transportmassen stehen.

Die verschiedenen Systeme der Verdingung von Eisenbahnbauten.

Die Nummern 49 und 50 des Jahrganges 1867 und die No. 4 des Jahrganges 1868 dieses Blattes kamen mir gleichzeitig, aber sehr verspätet zu.

In den Nummern 49 und 50 des vorigen Jahrganges bespricht der Herr Baurath Sonne die verschiedenen Ausführungs- resp. Vergebungs-Arten von Eisenbahnbauten und kommt dabei, nachdem er alle Anhaltspuncte in der spärlichen Literatur zusammengelesen und seine eigenen Erfahrungen zu Rathe gezogen hat, zu dem Resultate, dass die Frage: „**Welche von den verschiedenen Verdingungsarten die beste ist**“, als eine offene zu betrachten sei; die erst im Laufe der Zeit durch statistische Zusammenstellungen und dergleichen ihrer endgültigen Lösung entgegengeführt werden könne. Es giebt in der That im Eisenbahn-Wesen, beim Projectiren, im Bau und Betrieb, so viele offene Fragen, dass unsere Generation trotz der ehrlichsten und angestrengtesten Arbeit kaum im Stande sein wird sie alle zu lösen; — dass sich aber den verschiedenen Verwaltungen, die zum Theil schon 25 bis 30 Jahre bauen, noch nicht die Erkenntniss der allerersten, noch dazu einer rein administrativen Frage erschlossen haben soll, das hat mich einigermassen befremdet. Wenn dann der Herr Verfasser diese Verwaltungen auf statistische Zusammenstellungen verweist, aus denen heraus die Techniker-Versammlung die beste Art der Verdingung ein für allemal decretiren soll, so darf man gewiss fragen: „Bis wann wird dies geschehen, und werden wir überhaupt noch vor Vollendung unserer Eisenbahn-Netze erfahren, in welcher Weise wir die Bau-Arbeiten vergeben müssen?

In Nr. 4 dieses Jahrganges hat nun Herr Oberbaurath Morlok von Stuttgart nachgewiesen, dass für Württembergische Verhältnisse diese Frage längst gelöst sei. Ich muss im Voraus bemerken, dass ich mit den von Herrn Morlok entwickelten Principien vollkommen übereinstimme, glaube aber denselben im Hinblick auf die unzweifelhafte Wichtigkeit der Sache meine Ansichten, die sich theils auf eigene Anschauung und Erfahrung, theils auf die Mittheilung collegialer Freunde, aus den verschiedensten Gegenden stützen, anreihen zu sollen. —

Herr Oberbaurath Morlok spricht sich nicht darüber aus, welche Art der Ausführung überhaupt die beste ist, er sagt lediglich für Württembergische Verhältnisse sei die Frage entschieden. Und das ist sehr gut! Denn in der That lässt sich diese Frage in ihrer Allgemeinheit gar nicht lösen, sondern die jeweiligen Verhältnisse, unter denen eine Bahn entsteht und gebaut wird, die Art und Weise der Projectirung etc. bestimmen nicht selten von vornherein schon die Art der Ausführung.

Gehen wir zunächst einen Schritt rückwärts und betrachten wir die Entstehung mancher Privatbahnen, namentlich solcher, die ausserhalb des Rayons irgend welcher Staats- oder mächtiger Gesellschaftsbahnen liegen, so finden wir, dass die Uebertragung einer General-Entreprise stets an reiche und einflussübende Mitglieder des Verwaltungsraths, an Verwandte oder sonst in irgend einer Verbindung mit solchen Herren stehende Grossunternehmer erfolgt. Dass solchen Unternehmern überall durch die Finger gesehen wird, dass sie oft selbst das zu ihrer Beaufsichtigung bestellte technische Personal mehr oder weniger beherrschen, ist eine Thatsache, welche schon zu häufig bemerkt worden ist, als dass wir auf dieselbe näher einzutreten nöthig hätten.

Und damit ist die General-Entreprise für uns abgethan und fertig. Es mag Fälle geben, wo die General-Entreprise für das Entstehen einer Bahn absolute Nothwendigkeit ist; in diesen Fällen handelt es sich dann aber gar nicht um die Frage: „In welcher Weise soll die Bahn ausgeführt werden“, sondern lediglich darum: „Ob die Bahn überhaupt, also in General-Entreprise oder gar nicht! ausgeführt werden solle.“ Die Antwort hierauf ist nicht schwierig, gleichviel ob die Bahn lediglich eine öconomische, oder auch eine culturhistorische und civilisatorische Mission zu erfüllen hat.

Jedenfalls steht für uns fest, dass die General-Entreprise keineswegs, wie Herr Baurath Sonne anzunehmen scheint, ein besonders nationales Gepräge an sich trägt; überall, wo die gleichen Verhältnisse auftreten, wird sie sich einfinden, gleichviel ob die anwohnenden Leute nun gerade Englisch oder Deutsch, Indisch, oder Ungarisch sprechen.

Das Territorium der General-Entreprise ist das Terrain derjenigen neuen Eisenbahnen, die ausserhalb des Gebietes bestehender Gesellschafts- oder Staatsbahnen liegen. Aus diesem Gebiet kann man sie nicht hinaustreiben; gleichviel ob sie die beste oder schlechteste Art der Vergebung ist.

Hierin liegt zu gleicher Zeit ihre Beschränkung, denn da, wo eine schon längere Zeit bestehende Gesellschaft, oder gar der Staat die Ausführung übernimmmt, wird Niemand an die General-Entreprise denken aus dem einfachen Grunde schon, weil sie einem der ersten Fundamentalsätze aller Wirthschaftlichkeit, dem von der Concurrenz widerstreitet; und Niemand wird im Ernst die Frage discutiren wollen, ob z. B. die Württembergischen Eisenbahnen in General-Entreprise oder in anderer Weise verdingt werden sollen. —

Wie sollen nun Gesellschaften ihre Bahnen ausführen? — Damit sind wir zu den übrigen Verdingungsarten gelangt.

1. Pauschal-Accorde.

Ihr Haupt-Vortheil besteht in der Raschheit der Abrechnung; derselbe wird aber theilweise aufgewogen durch die überaus sorgfältigen und viel umfassenden Vorarbeiten, welche sie bedingen; auch laden sie zu viel des Risico's auf den Unternehmer, der deshalb unter gleichen Verhältnissen ein niedrigeres Abgebot stellen muss, als ausserdem bei günstigem Verlauf, also einen höhern Gewinn einsteckt; bei ungünstigem aber die Verwaltung mit Processen behelligen wird. Unter allen Umständen baut sohin die Verwaltung theuerer als bei anderen Arten der Vergebung. — In den seltensten Fällen practischer Bau-Ausführung wird es gelingen, ein Project genau nach den ursprünglichen Plänen zur Ausführung zu bringen; häufig treten während des Baues unmöglich vorherzusehende Eventualitäten auf, denen nun Rechnung getragen werden muss; in Folge dessen wird man hier eine Anordnung des Projects als überflüssig weglassen, und wird man dort eine entsprechende Verstärkung anbringen.

Jedes rationelle Verdingungssystem muss so beschaffen sein, dass es diese nachträglichen Aenderungen gestattet, ohne dass der Bauverwaltung hieraus weder mehr Kosten, als die entsprechenden, noch Klagen und Processe erwachsen. —

Da dies bei den Pauschal-Accorden nicht der Fall ist, so ist diese Art der Vergebung technisch die schlechteste, öconomisch die theuerste.

In hohem Grade wird diese wichtigste Bedingung bei der

2. Vergebung nach dem Ausmaass des vollendeten Bauwerks

oder „auf's Nachmess", wie man in Württemberg sagt, erfüllt. Diese Art der Vergebung, die unter Zugrundelage von Plänen und Kostenvoranschlägen sowie eines Preisverzeichnisses vorgenommen wird, haben die meisten Verwaltungen längst als die beste erkannt, und sie wird deshalb auch fast allgemein angewandt. —

Der Unternehmer erkennt aus den vorliegenden Plänen genau das Maass der für ihn günstigeren und der für ihn ungünstigeren Arbeiten, sowie das Quantum seiner Leistungen überhaupt, wird also in den Stand gesetzt, seine eigenen Kosten incl. des Unternehmergewinnes zu berechnen und da hier das Risico unter allen Verdingungsarten das geringste ist, so wird er gerade bei dieser Art der Vergebung das höchste Abgebot machen. — Processe werden zwar, wie die Erfahrung lehrt, auch hier nicht ganz vermieden, wohl aber auf das geringst mögliche Maass reducirt.

3. Die Vergebung auf Preislisten.

Bei ihr liegen den Accordanten keine, oder doch nur sehr unvollständige Pläne vor, statt derselben wird aber ein Verzeichniss von Einheitspreisen mit ihm vereinbart. Diese Art der Vergebung, die Herr Sonne mit der vorigen zusammenwirft, müssen wir gleich Herrn Morlok streng von derselben trennen und während bei der vorigen der Schwerpunct gerade im Plan und Kostenanschlag lag, ist ihr entscheidendes Kennzeichen, dass diese hier ganz fehlen, sie wird deshalb auch nur da angewendet, wo keine Zeit zu einer sorgfältigen Projectirung vorhanden war; so vergeben Generalunternehmer ganzer Bahnen ihren Unteraccordanten einzelne Strecken, wie beispielsweise die Lemberg-Czernowitzer Bahn gebaut wurde. Dass in dieser Art der Verdingung von vornherein schon eine Quelle für zahllose Processe und Misshelligkeiten liegt, ist selbstverständlich. —

Wie die Erfahrung lehrt, stellt denn auch die Abrechnung in der Regel nicht eine wirkliche Rechnung, sondern eine Summe von gegenseitigen Compromissen dar. —

Das Territorium dieser Verdingungsart beschränkt sich daher wohl auf den einzigen angegebenen Fall.

4. Regiebau.

Das entscheidende wirthschaftliche Motiv bei allen Accordabschlüssen — also daher auch wohl bei Eisenbahnbauten — ist: sich durch den Accord mehr wirthschaftliche Opfer zu ersparen, als bei eigener Ausführung. —

Eine Analyse dieses Satzes giebt von selbst alle jene Fälle, in denen der Regiebau angezeigt ist. Wir werden später auf denselben zurückkommen. —

Was die Solidität der ausgeführten Bauten anlangt, so glaube ich, dass dieselbe wesentlich von der Zuverlässigkeit und Qualität des ausführenden Technikers abhängt und dass die Art der Verdingung einen nur sehr geringen Einfluss auf sie ausübt. Die Erfahrungen, die man in Württemberg gemacht hat, bestätigen diese Ansicht vollkommen und während Herr Sonne dem Pauschal-Accord die grösste Unsolidität, dem Regiebau die grösste Solidität zuschreibt, sagt Herr Morlok: „mit diesen Pauschal-Accorden ist also gleichzeitig an Zeit gespart und hat die gesteigerte Leistung, die Solidität nirgends beeinträchtigt", dann später: „die Ausführung in Regie, welche auf dem zwischen Jagstheim und Crailsheim gelegenen Arbeitsloos eingeführt war, hat ein sehr günstiges Ergebniss geliefert. Nicht nur sind die Arbeiten ebenso solid und rasch als beim Accord-Bau erstellt worden, es ist auch von den sorgfältigen Ueberschlagsberechnungen der Baukosten die Quote von 19 % erspart worden." —

Die Statistik der Brückeneinstürze weist auf die General-Entreprise als die unsolideste Verdingungsart hin; die ganz abnormen Verhältnisse bei derselben, wo der Bauunternehmer nicht selten Concessionär, Bauherr und Accordant, die Aufsichtsorgane, maskirte Bedienstete desselben sind, machen dies vollkommen erklärlich. Diese grössere Unsolidität stellt aber für den Unternehmer eine weitere Gewinnprämie von vielleicht 10—15 % dar.

So unbegründet die Ansicht des Herrn Sonne ist, dass der Regie-Bau die solideste Art der Ausführung sei, eben so unbegründet ist die andere traditionell gewordene, dass er die theuerste sei.

Schon die vorstehend mitgetheilten Erfahrungen auf den Württembergischen Bahnen beweisen das Irrthümliche dieser Anschauung. —

Beim Regie-Bau tritt der Factor Qualität des ausführenden Personals ganz bedeutend in den Vordergrund.

Ein Spaziergang über eine im Werden begriffene Eisenbahn überzeugt uns, dass diese Qualität himmelweit verschieden ist. Die Solidität und die Art der Ausführung ist hier eine andere als dort, während hier alles zweckentsprechend mit den einfachsten Mitteln aufgeführt wird, gehts dort trotz der angewandten Maschinen und sonstigen Hilfsmittel gar nicht, oder nur schwer und unbeholfen vorwärts. Während hier eine Baugrube durch einen einfachen Graben entwässert wird, wird unter den ganz gleichen Verhältnissen dort eine hohe Pumpe in dieselbe gestellt, die Tag und Nacht in Thätigheit erhalten werden muss, an einer dritten Stelle wohl gar das Wasser mit den Radbarren herausgekarrt etc.

Je nach der Qualität des ausführenden Personals werden die Ersparnisse beim Regiebau verschieden sein. Wenn also Herr Baurath Sonne meint „dass der Regiebau als solcher mit Ersparungen verbunden ist", muss in Zweifel gezogen werden, so ist das ein Satz, der sich in seiner Allgemeinheit nicht rechtfertigen lässt.

Der **Regiebau kann theurer** und er **kann billiger als der Accordbau** sein. Er wird billiger als dieser sein, wenn der ausführende Ingenieur neben seiner technischen Bildung auch noch die Eigenschaften des Unternehmers besitzt, er wird theurer werden, wenn dies nicht der Fall ist.

Der Bericht des Württembergischen Ministers Freiherrn von Varnbühler an den König sagt in diesem Betreff:

„Man kann annehmen, dass bei zweckmässiger Auswahl des technischen Personals der Regiebau, welcher überdies vor den meisten Bauten durch Unternehmer den Vortheil reichlicherer Capitalausstattung voraus hat, neben den angeführten Vortheilen in den meisten Fällen namhafte Ersparnisse erzielen wird. Nothwendige Bedingung ist es aber, dass man dem ausführenden Personale eine das gewöhnliche Maass etwas übersteigende Freiheit gewähren muss und dass dasselbe mit ausserordentlichen Belohnungen bedacht werde, wenn das von ihm ausgeführte Bau-Object zur Zufriedenheit der vorgesetzten Behörde ausfällt."

Soll der Regiebau günstige Resultate liefern, so muss vor Allem ein Personal zur Verfügung stehen, auf dessen Character und Tüchtigkeit man sich vollkommen verlassen kann. Die technische Bildung allein reicht nicht aus, obwohl die theoretisch tüchtigen Ingenieure sich am ehesten hierzu eignen werden, denn der alte Handwerksaberglaube, dass Theorie und Praxis nicht Hand in Hand gingen, ist längst in die Brüche gegangen und wird hoffentlich nur noch von Jenen gepflegt, die froh sind für ihre Ignoranz die Ausrede zu haben: „dass man das Zeug ja doch nicht brauchen könne." Die Erfahrung lehrt vielmehr, dass die theoretisch tüchtigen Techniker auch die gediegensten Practiker werden. —

Bei dem Regiebau genügt es nicht: **nur** seine Pflicht gethan, sich „den Rücken gedeckt" zu haben, so sagt auch Mac Huish, der Director des grössten Eisenbahncomplexes der Welt, (der London-and North-Western-Railway) bei einer andern Gelegenheit: „Die geschriebenen Gesetze erfüllt zu haben, wird zwar immer von Strafe frei halten, heisst aber beim Eisenbahnbau sehr wenig geleistet zu haben. Ein Beamter, der allen Vorschriften nachkommt, kann doch ein misserabler Beamter sein. Der Eisenbahndienst braucht Männer, nicht Maschinen." Jawohl, Männer, die mit Urtheil handeln, die sich stets fragen, ob das, was sie thun, nicht besser und billiger auf andere Weise geschehen kann; Männer mit nimmer ermüdender Energie, mit ungehemmter Thatkraft, die rasch handeln; die dem einmal gefassten Entschluss sofort die Ausführung folgen lassen; Männer mit grossem Scharfsinn und Uebersicht, denen nichts entgeht, das Kleinste so wenig, wie das Grösste; die genau wissen, was sie zu einer bestimmten Zeit brauchen und heute schon bestellen, was sie in vier oder sechs Wochen erst nöthig haben, damit es rechtzeitig eintrifft; Männer mit einer kaufmännischen Ader, denen keine Chance zum billigen Einkauf, zu einem günstigen Accords- oder Vertragsabschluss entgeht, die selbst Zufälligkeiten sofort in ihre Combinationen aufnehmen und ausnützen. Männer mit Wirthschaftlichkeit, die nicht hier um Pfennige feilschen, um dort Tausende von Gulden zu Grunde gehen zu lassen, die die Arbeiter zu behandeln verstehen und innerhalb des oft sinnverwirrenden Treibens auf dem Bauplatze mit seinen verschiedenartigsten Anforderungen niemals den Kopf verlieren.

Das sind also die Eigenschaften die wir von dem mit Regiebauten zu betrauenden Techniker verlangen müssen, aber nicht allein an ihn, auch an die Verwaltung müssen wir bestimmte Anforderungen stellen, wenn das Resultat ein günstiges sein soll. — Die Verwaltung muss ihm, wie Varnbühler sagt „ein das gewöhnliche etwas übersteigendes Maass von Freiheit gewähren" und je näher dieses mit so elastischen Worten gegebene Maass jenem kommt, dessen sich der selbstständige Unternehmer erfreut, desto näher werden die Ausgaben den wahren Productionskosten kommen. —

Denn was helfen die brillantesten Eigenschaften, wenn dem Besitzer derselben Hände und Füsse gebunden sind. Es nehme eine Verwaltung, die sich obiger Anforderung nicht fügen kann, den besten, den tüchtigsten Unternehmer in ihre Dienste und das Resultat wird trotzdem ein klägliches sein. —

Leute mit den oben verlangten Eigenschaften lassen sich nicht aus dem Boden stampfen, sie müssen erzogen und vorgebildet werden. Jede Verwaltung hat hierzu das Material in Händen. Nicht jede Verwaltung ist aber fähig die im Stillen ruhenden Keime für sich zu entwickeln und zu zeitigen. —

Am wenigsten wird dies einer Verwaltung mit büreaukratischen Einrichtungen gelingen, denn: „Wo" sagt Weber „die Acten die Nerven der Verwaltung sind, da sind auch die bewegenden Muskeln des Ganzen Papier. — Der nicht sehr geistvolle, unpersönlich und lieblos gehandhabte Büreaukratismus zieht aus den Beamten leicht mehr Bediente der Vorgesetzten, statt guten Dienern der Sache." —

Immerhin mögen dann, wie Varnbühler räth, für besonders hervorragende Leistungen auch entsprechende Belohnungen gegeben werden; und dies zwar ebenso sehr im Interesse des Personals, wie der Verwaltungen; denn es sind schlechte, weit theure Verwaltungen, bei denen der Grundsatz: „dass keine Bestrafung die höchste Belohnung" sei — durchgeführt wird. „Nicht durch die Voraussetzung" sagt Mac Huish, „dass sich jede gute Leistung von selbst versteht und nur die Fehler zu bestrafen seien, bildet man tüchtige Leute, sondern durch ein wohlorganisirtes System sich gegenüberstehender erfreuender und ehrender Belohnungen und unerbittlicher Strafen." Und Weber sagt in diesem Betreff: „das rationellste und moralisch am besten begründete, nach allen Richtungen die meiste Sicherheit gewährende System ist das Tantièmesystem, indem dadurch die Interessen der Gesammt-Unternehmung an das Privatinteresse gebunden werden." —

Das ist gewiss ebenso einfach und richtig, als in der Praxis schwer durchführbar.

Es giebt kein Feld der menschlichen Thätigkeit, wo die Dummheit so leicht mit dem Ausdruck „Nothwendigkeit" maskirt werden kann, als das Bauwesen. Wenn z. B. eine Fundation herzustellen ist, wer kennt die Verhältnisse, die zwingenden Motive besser und genauer als der ausführende Techniker, und wenn er aus Mangel an richtiger Erkenntniss derselben, aus Mangel an Tüchtigkeit irrt und in Folge dessen Tausende zu viel verbaut, wer ist später im Stande, wer kann sich später erlauben, ihn eines Fehlers zu zeihen?

Es giebt ferner kein Wort in der Deutschen Sprache, mit dem so viel Humbug getrieben wird, wie mit dem Wort „Ersparungen" beim Eisenbahnbau.

Ich will hierbei der „Ersparungen" von 10 und 12 Millionen Gulden, wie sie manche Actien-Gesellschaften nach Vollendung ihrer Bauten aufzuweisen haben, gar nicht gedenken, so wird man sich doch zunächst fragen müssen: **Was ist „Ersparniss"?** Und dann: Wer hat sie gemacht? Ist das schon Ersparung, wenn bei der Ausführung ein projectirter Fundamentabsatz weggelassen, eine Mauer schwächer gehalten und überhaupt die Dimensionen den wirklich auftretenden Bedürfnissen angepasst werden? Oder fängt die Ersparniss erst dann an, wenn der ausführende Ingenieur sein Object gänzlich umprojectirt und dasselbe mit dem überhaupt möglichen Baukosten-Minimum herstellt? Oder endlich beginnt die Ersparung erst mit den in Folge eines rationellen Geschäftsbetriebes, richtiger Accordabschlüsse, rechtzeitiger Einkäufe etc. erzielten Erübrigungen?

Ebenso wichtig wie die Beantwortung dieser Frage ist die weitere: **„Wer hat die Ersparung gemacht?"** Der Vorstand des ausführenden Technikers, der Oberingenieur und der Baudirector. Jeder sagt: „Ich habe bei dem und dem Object so und so viel erspart und gewiss haben sie Alle Antheil an dem Gesammt-Ergebniss. Wer will aber ausscheiden, wie viel davon auf den Bauführenden trifft?

Was schliesslich die statistischen Zusammenstellungen anlangt, die Herr Sonne wünscht, so verdient die Anregung derselben gewiss alle Anerkennung, da sie, richtig geführt, ein grosses, sowohl technisches als historisches Interesse gewähren, wenn sie auch keineswegs zur Bestimmung der Verdingungsart oder der Grösse des Abgebots verwendet werden können. Ich kenne beispielsweise eine

Verwaltung, die im vorigen Jahre ihre Loose mit dem mittleren Angebot von $8{,}_7\%$ vergab. Dieselbe Verwaltung hat heuer mehrere Loose vergeben, welche in einer billigeren Gegend liegen und durchweg günstigere Chancen für den Unternehmer darbieten, so dass man unter den gleichen Verhältnissen wie im Vorjahre auf ein Abgebot von 10—12% rechnen musste und dennoch stellte sich dasselbe im Mittel auf $2{,}_5$ bis 3 Procent.

Woran liegt das? Der Markt ist eben ein gar bewegliches, ewig fluctuirendes Ding, das sich keineswegs durch die starren Zahlen der Statistik festhalten oder bestimmen lässt, sondern lediglich, wie auch Herr Morlok hervorhebt, nach dem nationalöconomischen Grundsatz von Angebot und Nachfrage richtet. Schäffle sagt in dieser Beziehung in seinem „Gesellschaftlichen System der menschlichen Wirthschaft": „Man muss nicht vergessen, dass die jederzeitige Conjunctur von Angebot und Nachfrage — sei es für Waaren, **Leistungen** oder Leihcapitalien — kein hingeworfener Zufall ist, sondern eine zeitweilige und locale Stellung in der fortlaufenden Wechselwirkung der consumtionslustigen Bedürfnisse, der Productionskräfte und der Befriedigungsmittel darstellt, also das **Product regelmässig wirkender Kräfte** ist."

Bad Kissingen, im Mai 1868.

Heinrich Böhm,
Eisenbahn-Ingenieur.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Eisenbahnen.

Prioritäts-Anlehen der Königl. Bayerischen Pfälzischen Ludwigsbahn.

In der am 5. Juni ds. Js. zu Frankfurt am Main stattgehabten fünfzehnten Verloosung der vormals fünfprocentigen, nunmehr auf vier Procent convertirten Prioritäts-Anlehen sind nachstehende Partial-Obligationen zur Rückzahlung per October ds. Js. gezogen worden:

Vom Anlehen von fl. 2,000,000.

Lit. A. No. 317, 429, 486, 550, 658, 701. „ D. No. 6, 55, 118, 348, 370.	11 Stck. à fl. 1000	= fl. 11,000
„ B. No. 79, 252, 475, 504, 614, 654, 662, 717 „ E. No. 37, 76, 407, 423	12 Stck. à fl. 500	= „ 6,000
„ C. No. 62, 102, 251, 365, 482 „ F. No. 20, 54, 128, 185, 310	10 Stck. à fl. 100	= „ 1,000
	Summa	fl. 18,000

Vom Anlehen von fl. 500,000.

Lit. G. No. 98, 146.	2 Stck. à fl. 1000	= fl. 2,000.
„ H. No. 16, 107, 245, 277, 280.	5 „ „ „ 500	= „ 2,500.
	Summa	fl. 22,500

Ferner wurden bei der am 10. Juni ds. Js. zu Ludwigshafen a/Rhein stattgehabten zehnten Verloosung des vormals fünfprocentigen, nunmehr auf vier Procent convertirten Prioritäts-Anlehens von fl. 700,000 — und der fünften Verloosung des $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anlehens von fl. 800,000 — nachstehende Partial-Obligationen per 1. October ds. Js. gezogen, und zwar:

Vom Anlehen von fl. 700,000.

Lit. K. No. 104, 172, 173, 299.	4 Stck. à fl. 1000	= fl. 4000
„ L. „ 97, 202, 259. . .	3 „ „ „ 500	= „ 1500
„ M. „ 127, 241, 463, 513, 648, 723, 748, 821	8 „ „ „ 100	= „ 800
	Summa	fl. 6300

Vom $4^1/_2\%$ Anlehen von fl. 800,000.

Lit. A. No. 14.	1 Stck. à fl. 1000	= fl. 1000
„ B. „ 137.	1 „ „ „ 500	= „ 500
„ C. „ 178, 426, 554, 842, 988.	5 „ „ „ 100	= „ 500
	Summa	fl. 2000

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an:

in Frankfurt a/M.	bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „	„ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim	„ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ München	„ Rob v. Frölich & Cie.,
„ Augsburg	„ Ch. v. Frölich & Söhne,
„ Berlin	„ S. Bleichröder,
„ Neustadt a/H.	„ L. Dacqué,
„ Ludwigshafen a/Rh.	„ der Königl Filialbank,
„ „	„ „ Directorialcasse

erfolgt, dass die Verzinsung derselben am 1. October ds. Js. aufhört und dass die per 1. April 1869 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obenbezeichneten Prioritäts-Anlehen noch rückständig:

Von den auf 4% convertirten Anlehen.

Verloosung per 1. October 1863. — Lit. E. No. 52, F. No. 358, I. No. 76.

Verloosung per 1. October 1864. — Lit. D. No. 227, F. No. 117, H. No. 159, L. No. 1, 88, M. No. 787.

Verloosung per 1. October 1865. — Lit. A. No. 120, 169, B. No. 665, D. No. 46, F. No. 183, H. No. 110, M. No. 343, 386, 495.

Verloosung per 1. October 1866. — Lit. A. No. 85, 377, B. No. 726, C. No. 125, 448, E. No. 78, F. No. 19, M. No. 321, 369, 482.

Verloosung per 1. October 1867. — B. No. 95, 164, C. No. 104, 179, 183, D. No. 99, 240, E. No. 391, F. No. 145, 214, H. No. 224, M. No. 156, 355, 825, 922.

Von dem Anlehen à $4^1/_2\%$.

Verloosung per 1. October 1866. — Lit. C. No. 874.

Verloosung per 1. October 1867. — Lit. B. No. 243, C. No. 536.

Ludwigshafen, 11. Juni 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe neuer Actien-Coupons.

Wir beehren uns hiermit zur Kenntniss der Herrn Actionäre zu bringen, dass die Ausgabe von Couponsbogen zu den Actien-Interimsscheinen der Gesellschaft von heute ab bei der General-Direction der Südbahn (Wien, Südbahnhof) stattfindet. Zu diesem Behufe sind die Interimsscheine in den Stunden von 10 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags von einer arithmetisch geordneten Consignation begleitet bei der genannten Stelle gegen Depôtschein zu hinterlegen.

Die Formulare zu den Consignationen werden sowohl bei der General-Direction am Südbahnhofe als bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe unentgeltlich ausgegeben.

Zusendungen per Post können nicht angenommen werden.

Wien, 20. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Vom 1. Juli d. J. an treten nachstehende, das vom 1. November 1865 ab gültige Reglement für den Transport von Gütern etc. auf den Bahnen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes abändernde und ergänzende Bestimmungen in Kraft:

Zu § 3 A.

Die Bemerkung zu Nro. 9 des § 3 A erleidet folgende Aenderung:

Postzwangspflichtig sind:

A. Im Gebiete des Norddeutschen Bundes und in den linksmainischen Provinzen des Grossherzogthums Hessen (Hannoversche Bahnen, Lübeck-Büchener Bahn, Berlin-Hamburger Bahn, Main-Weser-Bahn, Hessische Nordbahn, Köln-Mindener Bahn, Nassauische Staatsbahn, Rhein-Nahe-, Saarbrücker- und Saarbrücken-Trierer Bahn, Taunusbahn, Frankfurt-Hanauer Bahn, Grossherzoglich Hessischer Theil der Main-Neckar-Bahn, Hessische Ludwigsbahn [im Grossherzogthum Hessen]):

Alle versiegelte, zugenähte oder sonst verschlossene Briefe.

Alle Zeitungen politischen Inhalts.

B. Im Grossherzogthum Baden (Grossherzoglich Badischer Theil der Main-Neckar-Bahn, Grossherzoglich Badische Bahnen und Königlich Württembergische Bahn):

Frachtstücke unter 10 Pfund Zollgewicht, Briefe, Briefpackete, Documente, Edelsteine, ächte Perlen, Pretiosen und baares Geld, wenn letzteres nicht in Fässern oder Kisten verpackt ist.

C. Im Königreich Württemberg (Württembergische Bahn):

Briefe, Pretiosen aller Art, namentlich verarbeitetes und unverarbeitetes Gold, Silber, Platina, geschliffene und ungeschliffene Edelsteine, Perlen, goldene und silberne Uhren, Bijouterie- und Galanteriewaaren, insofern sie aus Gold und Silber verfertigt, oder mit ächten Edelsteinen oder Perlen besetzt sind, Gold- und Silberstoffe, ächte goldene und silberne Borden, endlich Gold, mit Ausnahme baarer Geldsendungen und von Sendungen von verarbeitetem Gold und Silber, welche über 25 Pfund wiegen, beziehungsweise mindestens 1000 Gulden = $571^3/_4$ Thaler betragen und in Kisten oder Fässern verpackt sind, da diese ausnahmsweise als Eilgut auf der Eisenbahn Namens der Postverwaltung befördert werden dürfen.

D. Im Königreich Bayern (Pfälzische Bahnen):

Alle versiegelte oder sonst verschlossene Briefe, Briefpackete, Anzeigeblätter und Zeitungen.

E. Die für die verschiedenen Staatsgebiete gültigen Bestimmungen über Postzwangspflichtigkeit greifen im Westdeutschen Verbands-Verkehr auch dann Platz, wenn Sendungen diese Postgebiete nur transitiren.

Zu § 3 B.

Die nur bedingungsweise transportirt werdenden Gegenstände werden mit Adresse „Bahnhof restante" zum Transport nicht angenommen.

Cassel, am 17. Juni 1868.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes:
Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juli cr. ab werden in unserer Gesellschafts-Hauptcasse am Ascanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden jeden Wochentages eingelösst werden:

a) die zum **1. Juli cr.** fällig werdenden **Coupons der diesseitigen 4% Prioritäts-Actien Nro. 7, der $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen Nro. 25 und der $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen Lit. B Nro. 5, sowie die Dividendenscheine der Stammactien Nro. 53**, ferner die an früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividendenscheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;

b) die am 12. März cr. **verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen**, sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 12 März cr.).

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur einen Nachweis über die **Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien event. geordnet beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte Einlösung (**jedoch nur der Coupons und Dividendenscheine ad a**) in den Tagen vom **1. bis einschliesslich 15. Juli cr.** bei der Gütercasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 23. Mai 1868.

Die Direction.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am 1. Juli cur. fälligen, halbjährigen **Zinsen der Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von gedachtem Tage ab bis zum 31. Juli cur. **Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** zu **Berlin**,
2) bei dem **Schaaffhausen'schen Bankvereine** in **Köln**,
3) bei der **Filiale der Bank für Handel und Industrie** zu **Frankfurt a/M.**

und fortlaufend:

4) bei **sämmtlichen Stationscassen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn, soweit deren **Bestände** ausreichen,
ingleichen
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 15. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Zahlung der am **1. Juli** cr. fälligen Zinsen der für die **Bergisch-Märkische, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer** und **Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn** emittirten **Prioritäts-Obligationen** und **Prioritäts-Actien** wird vom obigen Tage ab:

in Berlin durch die Herren **H. F. Fetschow & Sohn** und durch die **Direction der Disconto-Gesellschaft**, in Köln durch den **A. Schaaffhausen'schen Bankverein**, in Aachen durch die Herren **Theodor Zurhelle & Comp.**, in Crefeld durch den Herrn **v. Beckerath-Heilmann**, in Düsseldorf durch die Herren **Baum, Böddinghaus & Comp.**, in Bonn durch den Herrn **Jonas Cahn**, in Leipzig durch den Herrn **H. C. Plaut**, in Breslau durch den **Schlesischen Bankverein**, in Frankfurt a. M. durch die Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**, in Hamburg durch die Herren **Haller, Söhle & Comp.**, in Cassel durch die **Hauptcasse der Hessischen Nordbahn**, in Elberfeld durch die Herren **v. d. Heydt, Kersten & Söhne** und durch **unsere Haupt-Casse**

erfolgen. — Werden mehrere Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben, nach Serien und Nummern geordnet, mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 22. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Die Zahlung der am **1. Juli c.** fälligen Zinsen unserer Prioritäts-Obligationen erfolgt mit Ausschluss der Sonntage in den gewöhnlichen Geschäftsstunden

vom 1. bis Ende Juli c. in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, in Berlin bei Herrn G. Müller & Co., Französische Strasse No. 43, nach diesem Termin nur in unserem Geschäftslocal hierselbst — Palmstrasse im Albrecht Dürer —.

Bei Präsentation mehrerer Coupons ist denselben ein Nummernverzeichniss beizufügen.

Breslau, 20. Juni 1868.

Directorium.

Ertel, Vorsitzender. Schweitzer, Specialdirector.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1868 fälligen Actien-Coupons für das Verwaltungsjahr 1867 werden in Gemässheit des General-Versammlungs-Beschlusses vom 13. Juni 1868 **vom 1. Juli ab**, mit 12 fl. Ö. W. in Banknoten pr. Stück, bei nachbenannten Cassen eingelöst werden:

in Leipzig bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt,**
in Wien bei der **Niederösterr. Escomptegesellschaft,**
in Prag bei Herrn **Moritz Zdekauer,**
„ do. bei der **Directions-Cassa No. 1012/I Quai.**

Ferner werden die mit 1. Juli 1868 fälligen halbjährigen Silber-Zinsen-Coupons der Prioritäten mit Rthlr. 2. 15 Sgr., oder fl. 3. 75 kr. Ö. W. in Silber pr. Stück vom 1. Juli 1868 ab bei denselben vorbezeichneten Zahlungsstellen, so wie auch

1) in Hamburg bei der **Norddeutschen Bank,**
2) „ Berlin bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
3) „ Dresden bei Herrn **Michael Kaskel,**
4) „ Wien bei der **Anglo-Oesterr. Bank** eingelöst.

Prag, am 13. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertiguug und Lieferung von

a) 600 000 laufende Fuss gewalzte Eisenbahn-Schienen,
b) 4 153 Centner oder 57 200 Stück Seitenlaschen,
c) 2 542 do. „ 460 000 Stück Hakennägel und
d) 1 027 do. „ 116 000 Stück Laschenschraubenbolzen

sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen resp. Kleineisenzeug"

versehen, bis zu dem,

am Dienstag, den 21. Juli d. J, Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffuet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln so wie in unserm Central-Büreau hieselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. Juui 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission sollen p. p.

86 000 Ctnr. alte ausrangirte Eisenbahn-Schienen und
4 600 Ctnr. altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl (Laschen, Schrauben, Nägel, Schienenstühle etc.),

welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn lagern, verkauft werden und ist dazu Termin auf

Montag, den 6. Juli Morgens 10 Uhr

im Büreau der Ober-Betriebs-Inspection angesetzt.

Offerten sind bis zum genannten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Materialien"

einzureichen und werden in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet und verlesen.

Die Verkaufsbedingungen sind auf den Stations-Büreaus zu Hannover, Harburg, Lüneburg, Bremen, Geestemünde, Göttingen, Cassel, Minden und Osnabrück ausgelegt, auch können dieselben auf portofreie Gesuche von der Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung hierselbst in Abschrift bezogen werden.

Hannover, den 12. Juni 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.

Wex.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von **100 Stück 4rädrigen offenen Güterwagen von 200 Centner Tragfähigkeit mit Bremsen** im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Lieferung von Eisenbahnwagen" zum Submissionstermine am **Mittwoch den 15. Juli cr. Vormittags 10 Uhr** an den Königlichen Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Gentral-Büreau zur Einsicht aus und werden auch, auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher Kanzleirath Bröse hier zu richtende Schreiben, unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 19. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

le Juge.

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die zweite Meile der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 41 280 Thaler;
2) von 15 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegeunterführungen und enthaltend circa 700 Schachtruthen Mauerwerk;
3) der massiven Pfeiler für eine mit eisernem Ueberbau zu versehende grössere Brücke über den Bober mit 115 Fuss Lichtweite und etwa 200 Schachtruthen Mauerwerk;

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demianiplatz No. 55, an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten getrennt zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn" versehen bis spätestens zu dem auf den **1. Juli 1868**, Mittags 12 Uhr in unserem Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 9. Juni 1868.

Königliche Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.











Den verehrten Eisenbahn-Directionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung und Aufstellung von sämmtlichen

Telegraphen-Apparaten, Läutewerken und Stations-Uhren

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN in Berlin.

Norddeutscher Lloyd.



Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Bremen	27. Juni.	23. Juli.	D. Union	25. Juli.	20. August.
D. America	4. Juli.	30. Juli.	D. Newyork	1. August.	27. August.
D. Weser	11. Juli.	6. August.	D. Deutschland	8. August.	3. September.
D. Hermann	18. Juli.	13. August.	D. Hansa	15. August.	10. September.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 15. August an **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Juli.	1. August.	D. Baltimore	1. September.	1. October.
D. Berlin	1. August	1. September.	D. Berlin	1. October.	1. November.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 1. September an **55** Thlr. Courant.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Vulcan-Oel

aus den Quellen der

Volcanic-Oil-Company

in West-Virginia, Nordamerica

empfehle ich in 4 Sorten leicht, mittel, dicker und sehr dick, als vorzügliches Schmiermaterial für alle Arten von Maschinen, Wellen, Eisenbahnachsen etc. etc. zum Preise von $12\frac{1}{2}$ Thlr. Pr. Crt. Bei Entnahme von Originalfässern von circa 280 Pfd. Netto wird keine Fastage berechnet.

Um Irrthümern zu begegnen, mache ich darauf aufmerksam, dass Fabricanten in Düsseldorf, Bremen, Wien etc. dieses American. Vulcanöl der äusseren Erscheinung nach sehr ähnlich nachgeahmt haben. Jedes aus meinem Depôt stammende Fass trägt eine mit der Firma versehene Vignette.

Moreau Vallette, Königl. Hof-Spediteur.

Als General-Bevollmächtigter der Volcanic Oil & Coal Company in West-Virginia, Nordamerica, erkläre ich hierdurch zur Warnung vor Täuschungen, dass das allein von mir in Europa eingeführte, zuerst in der vorjährigen Exposition universelle in Paris bekannt gewordene Americ. ächte Vulcanöl in Preussen nur durch die Herren **Moreau Vallette** in Berlin, **C. Hesseler & Sohn** in Greifswald, **C. Kayser** in Breslau, **Ernst Schmidt** in Essen und **Wirth & Co.** in Frankfurt a/M. zu beziehen ist. Mein vom Norddeutschen Consulat in Philadelphia beglaubigtes Vollmachts-Certificat zum alleinigen Import des Vulcanöls nach Europa sowie andere Verträge mit der Compagnie habe ich bei Herrn **Moreau Vallette** in Berlin zur Einsicht deponirt.

H. G. Möhring,

General-Bevollmächtigter der Volcanic Oil & Coal Company in West-Virginia, Nordamerica.

Patentirte

selbstthätig wirkende

Metall-Dichtung

für Stopfbüchsen von Maschinen, Pumpen, hydraulischen Pressen.

Es ist das Streben jedes rationellen Technikers Mittel zu ersinnen, welche einerseits die Dauer der Maschinen erhöhen, und andererseits die laufenden Kosten für deren Unterhaltung vermindern.

Neuerungen, welche diesen doppelten Zweck verfolgen, können mit Recht Würdigung und Anerkennung von Seiten des industriellen Publicums beanspruchen.

Unter solchem Titel empfehlen wir unsere patentirte metallische Dichtungen für Stopfbüchsen allen Industriellen aufs Angelegentlichste und stehen zu jeder Auskunft gerne bereit.

Die Dichtungen werden nach den Dimensionen der Stopfbüchsen ausgeführt. Es ist also die Einsendung einer genauen Zeichnung unumgänglich nöthig. Der Preis regulirt sich nach der Grösse, derselbe stellt sich jedoch nicht viel höher als der einer doppelten Cautschuk-Dichtung, abgesehen von der längeren Dauer und Güte. (Dauer mindestens 2 Jahre.)

Frankfurt a/M. **Camozzi & Schloesser,** Civil-Ing.

Vertreter für Sachsen und Thüringen: **Ferd. Walter**, Civil-Ing. Technisches Büreau. Leipzig.

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum,**

Berlin. Zimmerstrasse 88.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von

M. Schlochauer & Co.

in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben.

Inserate in sämmtl. existirende Zeitungen werden zu **Original-Preisen** prompt besorgt. Bei grösseren Aufträgen **Rabatt.**

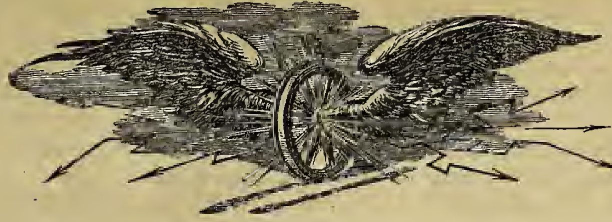
Annoncenbüreau von **Eugen Fort** in Leipzig.

☞ **Mit nächster Nummer beginnt das dritte Quartal, weshalb um gefl. Erneuerung der Abonnements ersucht wird.**

N°. 27.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 3. Juli 1868. (Schluss der Nummer: 2. Juli Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Kassel werden von der Bebra-Hanauer Eisenbahn die Bahnstrecken

Fulda-Neuhof ($1,_8$ Meilen) ohne Zwischen-Station, und **Wächtersbach-Steinau** ($1,_8$ Meilen) mit der Zwischen-Station Salmünster

am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Ferner wird nach Mittheilung der Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen die $37,_5$ Kilometer = 5 Meilen lange Bahnstrecke **Bergen op Zoom-Goes** mit den Stationen

Bergen op Zoom, Woensdrecht, Krabbendyke, Kruiningen, Kapelle-Biezelinge und Goes

am 1. Juli d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntnis setzen. — Berlin, den 29. Juni 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Skizze der Württembergischen Eisenbahnen.

Von Baurath Sonne in Stuttgart.

II.

Der Württembergische Bahnbau von 1854 bis 1857 ruhend und gehemmt durch die Schwierigkeiten, welche die Anschlüsse an die Bahnen der Nachbarstaaten bereiten, nimmt im Jahre 1865 einen kräftigen Aufschwung. — Uebersicht der vollendeten und im Bau begriffenen neueren Bahnen unter Angabe ihrer Bedeutung für den durchgehenden Verkehr und der Elemente des Localverkehrs. — Notizen über Technik des Baues und des Betriebes. — Ergänzungsbauten. — Notizen über Fortschritte der Betriebseinrichtungen. — Betriebsergebnisse.

(Längenmaass: Württemb. Meilen à $7,_{45}$ Kilometer).
(Mit einer Karte der Württembergischen Eisenbahnen).

„In dem geographischen Gesammtbilde Württembergs lässt sich als ein characteristischer Hauptzug bezeichnen: auf kleinem Raume reiche Gliederung und bunte Mannigfaltigkeit der Bildungen, ohne dass doch die Verschiedenheiten zu grossen und schroffen Gegensätzen auseinanderträten. Das Land hat kein Hochgebirge, keinen grossen Strom, keinen offenen Horizont, keine Niederungen oder ausgedehnte Hochflächen, aber es zeigt eine unendliche Abwechslung von grössern und kleinern Gebirgszügen, Thälern und Landrücken; die Bodencultur umfasst den lohnenden Weinbau und kümmerlichen Sommergetreidebau mit allen Zwischenstufen, ohne dass die Erde irgendwo den Fleiss des Menschen entbehrlich machte oder unbelohnt liesse. Das Land liegt nicht an den grossen Weltstrassen des Völkerverkehrs, doch treffen die zwei wichtigsten Stromgebiete Europas hier in ihrem Oberlauf zusammen; ihre Wasserscheide durchzieht nach allen Richtungen das Land, und sie weisen den Blick und das Interesse gleichmässig nach Norden und Osten."

„Ein ähnliches Bild giebt die geschichtliche Betrachtung. Was auf der Karte von Europa Deutschland, das war auf der Karte Deutschlands wieder der Schwäbische Kreis, der bunteste und zerhackteste Theil des Reiches, ein verwirrendes Gemenge kleiner Landschaften, geistlicher und weltlicher, dynastischer, städtischer und corporativer Besitzungen, die alle im Laufe der Zeit die politische Selbstständigkeit zu erringen gewusst hatten und sie mit wachsamem Eifer, mit jäher Ausdauer zu hüten bemüht waren."

Auch in mancher anderen Beziehung spiegelt Württemberg das Bild Deutschlands wieder: „Die Merkmale, welche als Schwäbische Stammeszüge gelten, haben grosse Aehnlichkeit mit denjenigen, in welchen man häufig das ganze Deutsche Volk gegenüber von andern Nationen zu characterisiren pflegt, so dass man

nicht mit Unrecht den Schwaben einen potenzirten Deutschen genannt hat."

Zu diesem Bilde des Landes und Volkes[1], welches eine wesentliche Ergänzung noch darin findet, dass Württemberg unbestritten eine hohe Ausbildung des Schulwesens, den Stolz der Deutschen Nation, zu eigen sich gemacht hat, fügt aber die Neuzeit einen neuen Zug, veranlasst durch die Ausbildung des Verkehrswesens, namentlich des Eisenbahnbaues und des Eisenbahnbetriebes, und es darf wohl vor dem Eingehen auf Einzelnheiten bemerkt werden, wie die Württembergischen Eisenbahnen jede hervorragende Eigenthümlichkeit der Deutschen Bahnen aufzuweisen haben.

Auf gesundem Boden gegründet, als Staatsbahnen zu Nutz und Frommen des Volkes erbaut, auf hohen Ertrag dementsprechend verzichtend, in der Technik die Erfahrungen der alten und neuen Welt benutzend, mit jener Ordnung und Zuverlässigkeit betrieben, welche v. Weber (Schule d. Eisenbahnwesens p. 30) so hoch bei den Deutschen Bahnen stellt, entwickelte sich das Württembergische Eisenbahnwesen anfangs zwar langsam, dann aber rascher und rascher, so dass zur Zeit die Bauthätigkeit Württembergs den Vergleich mit jener in jedem andern Lande der Erde aushällt. Ein Land mit einem jährlichen Staatsbedarf von 20 Millionen Gulden verwendet gegen 15 Millionen Gulden jährlich für den Eisenbahnbau.

An den Stamm der — im ersten Artikel dieses Aufsatzes[2] besprochenen — Hauptbahnen sich ansetzend, schoss bald hie, bald da ein Zweig hervor, vorwiegend die Richtuug der Thäler des Landes aufsuchend. Man hat das Treiben in diesen Thälern — und namentlich im Neckarthal — mit ihren vielen, kleinen freien Städten und Dörfern, jedes derselben mit seinen vielen, kleinen, freien Leuten, die fast alle in dem Schweiss ihres Angesichts ihr Brod essen, nicht ohne Grund dem Gewimmel eines Ameisenhaufens verglichen. Wohin die Bahnen vordrangen, da fanden sie hier Naturproducte, dort blühenden Ackerbau, dort hervorragende Gewerbthätigkeit, so dass der Verkehr vielerorts in ungeahnter Weise sich entwickelte. Schon im Jahre 1855 (Eb.-Z. dieses Jahres p. 80) wird constatirt, dass damals von der Personenbewegung aller Deutschen Eisenbahnen auf Württemberg etwa $5,_6$% und von der Güterbewegung etwa $2,_4$% kommen, während Württembergs Antheil an dem Flächenraum der betreffenden Staaten nur $1,_{63}$%, an deren Bevölkerung nur $2,_4$% ist. Die Eigenthümlichkeit eines lebhaften Personenverkehrs ist den Württembergischen Bahnen seitdem geblieben (vergl. E.-V.-Z. 1867 p. 502), im Allgemeinen rangiren dieselben bei den statistischen Nachweisen als Mittelglieder (vergl. Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1865 im Jahrgang 1867 dieser Zeitung).

Wenn man nun auf die Erfolge des Württembergischen, wie des Deutschen Eisenbahnwesens überhaupt, nicht ohne einen gewissen Stolz blicken kann, so fehlt doch auch die Schattenseite des Bildes nicht.

„Von Bayern und Baden fast ganz umschlossen und selbst im Innern von einem schmalen Streifen Preussischen Gebiets durchzogen, ist Württemberg nicht nur bezüglich seiner Eisenbahnverbindungen nach Aussen von den Nachbarstaaten abhängig, sondern selbst in der Ausbildung seines Bahnnetzes im Innern vielfach wesentlich gehemmt" (E.-V.-Z. 1865 p. 330).

Die Zweige, welche sich an den Hauptstamm der Württembergischen Eisenbahnen ansetzten, wandten sich nach fast allen Himmelsgegenden, einen Anschluss an die Eisenstrassen der Nachbarländer suchend, aber lange Jahre hindurch vergebens. Nachdem der erste Anschluss an die Badischen und Bayerischen Bahnen in den Jahren 1853 und 1854 erreicht war, vergingen fast 10 Jahre, bis es gelang, einen zweiten Anschluss an die Bayerischen Bahnen herbeizuführen und selbst dieser Anschluss wurde nur unter den beschränkendsten Bestimmungen erreicht. Den Anschluss bei Mühlacker an die Badischen Bahnen kann man als einen neuen kaum betrachten. Jede nachhaltige Entwickelung der Württembergischen Bahnen war gehemmt, bis die Schwierigkeiten überwunden waren, welche die Verhältnisse zu den Nachbarstaaten hervorriefen. Vom Jahre 1865 datirt die Periode des lebhaftesten Aufschwungs des Württembergischen Bahnbaues, ermöglicht durch eine kräftige Hand, welche Staatsverträge mit Bayern, Preussen und Baden zu Stande brachte, Verträge, welche die Ausdehnung der Württembergischen Bahnen über Hohenzollern und zahlreiche Anschlüsse an die Bahnen der Nachbarstaaten sichern.

Es können zwar zur Zeit die Württembergischen Bahnen noch nicht auf allen Puncten ihre von der Natur vorgezeichneten Fortsetzungen finden. Noch ruht das Interdict auf der Strecke Heidenheim-Ulm, noch ist Crailsheim-Ansbach-Nürnberg erst für fernere Zeiten in Aussicht gestellt u. s. f.; aber schon ist ein mächtiger Schritt vorwärts geschehen und bis zur wirklichen Herstellung der gesicherten Anschlüsse werden auch über weitere Verbindungen mit benachbarten Bahnen Verabredungen getroffen sein.

Das nähere Eingehen auf die Württembergischen Bahnlinien bietet viel des Interessanten. Während bei oberflächlichem Blick auf die vollendeten Bahnen es fast scheinen könnte, als seien dieselben ohne bestimmten Plan, ohne genügende Berücksichtigung des durchgehenden Verkehrs angelegt, stellt bei näherer Betrachtung sich gerade das Gegentheil heraus. Je mehr die Maschen des Netzes sich schliessen, um so deutlicher treten durchlaufende Linien hervor, Linien, von denen die Mehrzahl bestimmt scheint, einen hervorragenden Platz für den Deutschen Verkehr einzunehmen. Die Vollendung der Württembergischen Hauptbahnen wird ein durchdachtes Ganzes zu Tage treten lassen, in einer den Bahnen jedes andern Deutschen Landes mindestens ebenbürtigen Weise.

In chronologischer Reihenfolge und vereinzelt sind die Württembergischen Bahnen in diesen Blättern schon an verschiedenen Stellen erörtert und besprochen worden. Auch findet man daselbst fast von sämmtlichen Bahnen Angaben über Richtungs-, Steigungsverhältnisse, Kunstbauten u. s. w. Es würde nicht angebracht sein, wollten wir dieselbe Reihenfolge beobachten und Gesagtes wiederholen. Je mehr in Folge von Anschlüssen an die Bahnen der Nachbarländer die Eisenbahnen den Character von blossen Localbahnen verlieren, desto mehr müssen die Rücksichten auf den durchgehenden Verkehr in den Vordergrund treten. Wir wollen deshalb den Versuch machen, die ausgeführten und zur Ausführung bestimmten Bahnen nach ihren Hauptrichtungen und ihren Beziehungen zu dem durchgehenden Verkehr zu gruppiren, dabei aber soweit thunlich die chronologische Reihenfolge der Bahnbauten beachtend.

In diesem Sinne kann man folgende Hauptlinien unterscheiden:

I. Eine Linie von Südwest nach Nordost (Horb-Plochingen-Nördlingen), eine Richtung, welche bei den ältern Bahnen nicht vertreten war, mit der Abzweigung Tübingen-Hechingen-Balingen und der Privatbahn Unterboihingen-Kirchheim.

II. Eine Linie von West nach Ost (Heilbronn-Crailsheim) in einer bei der ältern Bahnen gleichfalls nicht vertretenen Richtung.

III. Eine Fortsetzung der ältern Südbahn in der Richtung von Süd nach Nord: Ulm-Heidenheim-Crailsheim-Mergentheim.

IV. Eine Fortsetzung der ältern Nordbahn Stuttgart-Heilbronn durch die Bahn Heilbronn-Jaxtfeld-Osterburken.

V. Ein neuer Bahncomplex in der Richtung von Nord nach Süd: Pforzheim-Calw-Horb-Rottweil-Tuttlingen mit den Zweigbahnen Pforzheim-Wildbad und Rottweil-Villingen, sowie der Verbindungsbahn Calw-Stuttgart.

VI. Eine zweite Linie in der Richtung von Südwest nach Nordost: Ulm-Sigmaringen.

VII. Eine neue Linie in der Richtung von Südost nach Nordwest: Leutkirch-Aulendorf-Sigmaringen-Balingen.

In gedachter Weise scheinen sich die Württembergischen Bahnen gegenwärtig zu gruppiren. Andere Combinationen werden sich im Laufe der Zeit ergeben, wenn verschiedene jetzt noch in ferner Aussicht stehende Verbindungsbahnen gebaut werden.

Hier und da werden wir einige Notizen über die strategische

[1] Aus: Das Königreich Württemberg. Eine Beschreibung von Land, Volk und Staat. Stuttgart 1863.

[2] In No. 5 S. 47 fg. dieses Jahrg. Die Red.

Bedeutung der in Frage kommenden Bahnen einflechten. „Die militärischen Bahninteressen widerstreiten nirgend jenen des allgemeinen Verkehrs. So lange es Carawanen und Heereszüge, Handelsgüter und Armeen gab, zogen sie ziemlich auf denselben Wegen durch die Welt, mochte es nun in fruchtbaren Niederungen oder durch öde Wüsten oder über kahle Berge sein." (Allg. Zeitung. 1867. p. 5455).

Wenn wir übrigens die Rücksichten auf den durchgehenden Verkehr bei der Reihenfolge der Besprechung der Bahnen vorwalten lassen, so soll damit eine Darstellung der Elemente des Localverkehrs nicht ausgeschlossen sein. Wir werden dementsprechend bei jeder Bahn die Stationsorte von einiger Bedeutung und ihre Hauptverkehrsquellen namhaft machen.

I. Plochingen-Horb und Canstatt-Nördlingen.

Hauptrichtung: Südwest-Nordost; es sind jedoch auch die Verkehrsrichtungen von West nach Ost und von Süd nach Nord vertreten.

Die Obere Neckarbahn von Plochingen (Station zwischen Stuttgart und Ulm) nach Horb und die Remsthalbahn Canstatt-Aalen mit ihrer Fortsetzung nach Nördlingen sind bis jetzt die einzigen Bahnen, welche den Verkehr in der Richtung von Südwest nach Nordost vermitteln. Einen schärfer hervortretenden Character in gedachter Beziehung werden dieselben aber erst durch die spätere Herstellung der Verbindung Göppingen- (Eislingen)-Gmünd gewinnen. Die Linie Göppingen-Gmünd-Aalen war ursprünglich behuf Anschluss der Industriebezirke im obern Kocher- und Brenzthal (neben einer Linie Lonsee-Heidenheim-Aalen) in Aussicht genommen (Eb.-Z. 1857 p. 48). In Folge eines Beschlusses der Kammer der Abgeordneten wurde indess für genannte Linien eine Remsthalbahn von Canstatt über Gmünd nach Aalen u. s. w. substituirt. Die weitern Untersuchungen hatten ergeben, dass die nicht sehr erheblichen Mehrkosten durch die Vortheile, welche dem Remsthale aus letztgenannter Richtung der Bahn erwachsen mussten, reichlich aufgewogen wurden. Es ist indess die Verbindung Göppingen-Gmünd nur als aufgeschoben, nicht als aufgehoben zu betrachten. Eine Fortsetzung der obern Neckarbahn von Horb in südwestlicher Richtung ist hier und da in öffentlichen Blättern besprochen, hat aber bei entgegenstehenden bedeutenden technischen Schwierigkeiten wohl noch keine Aussicht auf Ausführung.

In Verbindung mit der Bahn Bruchsal- (und Pforzheim) Stuttgart dient die Remsthalbahn auch dem in west-östlicher Richtung durchgehenden Verkehr zwischen dem Rhein und Frankreich einerseits und dem (nördlichen) Bayern andererseits (E.-V.-Z. 1865 p. 331). Auch erschliesst diese Bahn die Sächsischen und Böhmischen Kohlengebiete für Württemberg und macht ferner den Verkehr in west-östlicher Richtung unabhängig von dem Schicksale der Festung Ulm und den durch dieselbe gebotenen Maassregeln. (E.-V.-Z. 1863. p. 20).

Im Verein mit der Verbindung Calw-Stuttgart (s. u. sub V) setzt die Remsthalbahn den Württembergischen Schwarzwald mit dem nördlichen Bayern in Verbindung.

Die obere Neckarbahn ihrerseits stellt, bis weitere directe Verbindungen zur Ausführung gelangt sind, die alte nord-südlich gehende Handelsstrasse nach der mittleren und östlichen Schweiz wieder her.

Die Trace derselben ist interessant durch Verlassen des Neckarthales zwecks einer Ausbeugung über Metzingen und Reutlingen. Die letztgenannte Stadt, 370^{m} über dem Meere, 120^{m} höher wie Plochingen liegend, konnte nur durch eine derartige Ausbeugung erreicht werden. Hierdurch hat die Bahn längere Steigungen 1 : 100 erhalten. Die Bedeutung der an Handel und Gewerbe reichen Stadt, der dritten Stadt des Landes, rechtfertigt diese Lage der Bahn (Eb.-Z. 1857. p. 26 u. 30).

a) die Obere Neckarbahn von Plochingen bis Horb ist zur Zeit vollständig dem Betriebe übergeben. (Ueber eine Betriebsstörung durch Dammrutschungen, vergl. E.-V.-Z. 1863. p. 270). Sie war die erste Bahn, welche nach Vollendung der älteren Stammbahnen in Angriff genommen wurde; die Genehmigung zur Ausführung erfolgte zögernd und stückweise.

Einzelne Strecken:

		Länge.
1) Plochingen-Reutlingen	Ausführung beschlossen 1857 Eröffnung September 1859 . . .	$4,_{6}$ Meilen,
2) Reutlingen-Rottenburg	Ausführung beschlossen 1858 Eröffnung October 1861	$3,_{4}$ „
3) Rottenburg-Eyach (Mühlen)	Eröffnung November 1864 . . .	$1,_{7}$ „
4) Eyach (Mühlen)-Horb	Ausführung beschlossen 1865 Eröffnung December 1866 . .	$1,_{1}$ „
	Sa. Länge von Plochingen bis Horb	$10,_{8}$ Meilen.

Die Bahn ist eingleisig ausgeführt, Grunderwerb jedoch für zwei Gleise beschafft, auch ist bei vielen Kunstbauten auf ein Doppelgeleis Rücksicht genommen.

Bedeutendere Stationen.

Nürtingen (4520 E.). Sitz der Bezirksstellen des Oberamtes N., dessen Verkehrselemente: Getreide-, Flachs- und Obstbau, Rindviehzucht, Steinbrüche im Stubensandstein, welche (selbst beim Kölner Dom verwandte) Werksteine, besonders auch vortreffliche Mühlsteine mit weitem Absatzgebiet liefern (namentlich bei Neckartenzlingen). In Nürtingen selbst zahlreiche Gewerbe vertreten.

Metzingen (4300 E.). Bedeutender Gewerbfleiss: Tuchfabrication, Wolle-, Leinen- und Strumpfweberei, Gerberei, Frucht-, Rindvieh- und Pferdehandel. M. liegt im Oberamt Urach, welches durch seinen namhaften Gewerbebetrieb ausgezeichnet ist, daneben Ackerbau, Obstbau, Rindvieh und Pferdezucht.

Reutlingen (13 500 E.). Oberamtsstadt, in einer der schönsten und fruchtbarsten Gegenden des Landes. (Urach, Reutlingen und Tübingen sind Hauptpuncte der von Touristen vielbesuchten Schwäbischen Alp, vergl. Bädeker). Reutlingen hat ausser mehreren hundert kleinen Fabriken zwei Eisengiessereien, drei mechanische Werkstätten, Baumwollspinnereien, mechan. Webereien u. s. w. Dazu bedeutenden Weinbau, grossartiger Obstbau und in neuerer Zeit auch Hopfenbau. Bei Reutlingen der „Oelschiefer" aus dem schwarzen Jura, zur Darstellung von Oel und Leuchtgas benutzt.

Tübingen (8700 E.). Oberamtsstadt. Hauptverkehrsquellen: Gewerbe und nebenbei namhafter Feld-, Wein- und Obstbau. Sitz der Landesuniversität und sonstiger Lehranstalten.

Rottenburg (6000 E.). Oberamtsstadt. Ausgedehnter, ergiebiger Feldbau (viel Hopfen), Obst- und Weinbau. Im Oberamt: Holz, Viehzucht. Gyps, Bau- und Werksteine.

Horb (1800 E.). Oberamtsstadt. Verkehrsquellen, wie vorhin angegeben, dazu bedeutende Flösserei und Handel mit Schnittwaaren.

b) Wenn die Bahnstrecke Tübingen-Hechingen-Balingen vor der Hand nur als Zweigbahn der Oberen Neckarbahn aufgefasst wird, so ist damit nicht gesagt, dass diese Strecke nicht in der Zukunft von Bedeutung für den durchgehenden Verkehr werden wird. Nach Herstellung einer directen Verbindung Stuttgart-Tübingen und einer Verbindung Balingen-Rottweil stellt eine Linie Osterburken-Heilbronn-Stuttgart-Tübingen-Balingen-Rottweil-Tuttlingen eine directe Verbindung in nord-südlicher Richtung durch die Mitte des Landes her und setzt die Knotenpuncte Heilbronn und Stuttgart in Verbindung mit Schaffhausen (der Mittelschweiz), vergl. E.-V.-Z. 1865 p. 331.

Es wird ferner durch den Weiterbau nach Sigmaringen und durch Vermittelung der bei Sigmaringen (Mengen) anschliessenden Badischen Bahnen eine neue Verbindung mit dem Bodensee eröffnet werden, wodurch die alte Schweizerstrasse und deren Verkehr getheilt wird (E.-V.-Z. a. a. O.).

In der Zukunft dürfte die Bahn Tübingen-Hechingen-Balingen eine grössere Bedeutung für den durchgehenden Verkehr gewinnen, wie die Obere Neckarbahn, als deren Zweigbahn sie sich vorläufig darstellt.

Die Strecke Tübingen-Hechingen (Hohenzollern'sche Bahn), $3,_{435}$ Meilen lang, wurde zur Ausführung bestimmt im Jahre 1865, in Angriff genommen 1866, die Vollendung steht pro 1868 in Aussicht.

Die Strecke Hechingen-Balingen (und weiter in der Richtung auf Ebingen) soll laut Gesetz, betr. den Bau der Eisenbahnen in der Finanzperiode 1867/70, alsbald in Angriff genommen werden. Dieselbe ist (bis Balingen) $2,_{25}$ Meilen lang.

Die fraglichen Bahnstrecken werden einspurig ausgeführt.

Bedeutendere Stationen.

Tübingen s. o.

Hechingen (Preussisch), nach ältern Angaben 2900 E.

Auf der Linie nach Hechingen erschliessen sich grosse Lager von Posidonienschiefer, dieselben sind vielleicht im Stande, eine Industrie in Fabricaten von Schieferöl ins Leben zu rufen, wenn durch die Bahn die Fracht für Kohlen herabgedrückt wird. (E.-V.-Z. 1867. p. 495).

Balingen (3000 E.). Oberamtsstadt. Viel Gewerbe, Schuh- und Handschuhfabrication u. s. w., Cementfabrik. Handel mit Getreide und anderen Naturproducten, besonders mit Schafen und Mastvieh.

c) An die Obere Neckarbahn schliesst sich ferner die Zweigbahn Unterboihingen-Kirchheim, die erste und bis jetzt einzige Privatbahn in Württemberg. Dieselbe ist natürlich nur für den Localverkehr von Interesse.

Endstation Kirchheim (unterm Teek) 6000 E., Verkehrs-Mittelpunct einer über 26000 Seelen zählenden Umwohnerschaft. Verkehrsquellen: Feldbau, ausgedehnter Obst- und Weinbau, gute Vieh- und Schafzucht, grosse Baumwollen- und Linnenwaarenfabrik. Chlorfabrik. Sehr bedeutender Wollmarkt, Getreidemarkt, viel Kleingewerbe.

Die Concession zu dieser Bahn wurde im Jahre 1863 nicht ohne Schwierigkeiten erlangt, namhafte Stimmen sprachen sich dahin aus, dass die Genehmigung zu diesem „von vorn herein bankerotten Unternehmen" nicht zu ertheilen sei. (E.-V.-Z. 1861 p. 336).

Die $0{,}_{87}$ Meile lange, einspurige Bahn wurde 1864 eröffnet. Durch die Erfahrung hat das Unternehmen zwar als kein glänzendes, aber in Anrechnung der indirecten Vortheile immerhin lebensfähiges sich herausgestellt. Die Gesellschaft erhielt 2 Locomotiven und einige Personenwagen vom Staat gegen Zahlung in zehn unverzinslichen Jahreszielen, — womit sie vielleicht etwas im Rückstande ist, — hat überhaupt kein eigenes Betriebsmaterial (E.-V.-Z. 1864 p. 452). Das Betriebsergebniss des Jahres 1864/65 war der Art, dass nach Abzug von Passivzinsen, Einlage in den Erneuerungsfonds u. s. w. die Privatactionäre, in deren Händen sich nicht ganz die Hälfte des Anlagecapitals befindet, 4% Dividende erhalten konnten. (E.-V.-Z. 1867. p. 47.) [3]

[3] Bei dieser Gelegenheit mag auch das Project einer Pferdebahn Stuttgart-Berg erwähnt werden. Die Concession zu dieser Bahn ist seit längerer Zeit ertheilt (vgl. E.-V.-Z. 1862 p. 171 und p. 456, 1864 p. 171), auch wurde bereits mit Ausführung der Erdarbeiten begonnen. Es kam indess ein Vertrag zwischen den Unternehmern und der Stadt Stuttgart wegen übertriebener Forderungen der letzteren damals nicht zu Stande. Neuerdings geht das Unternehmen der Verwirklichung entgegen.

d) Canstatt-Aalen-Nördlingen (Remsthalbahn)

Diese Bahn ist in 2 Abtheilungen dem Betriebe übergeben:

die Strecken		Länge
1) Canstatt-Aalen-Wasseralfingen	Ausführung beschlossen 1858, Eröffnung Juli 1861	$10{,}_{0}$ Ml.
2) Wasseralfingen-Nördlingen	Ausführung beschlossen 1861, Eröffnung October 1863	$5{,}_{0}$ „
	Sa. Länge Canstatt-Nördlingen	$15{,}_{0}$ Ml.

Die Bahn ist in der Haupterstreckung eingeleisig. Einzelne Theile sind bereits mit einem zweiten Geleise versehen (s. u. bei Ergänzungsbauten). Grunderwerb und Kunstbauten für ein Doppelgeleis.

Bedeutendere Stationen.

Waiblingen (3300 E.). Oberamtsstadt. Ackerbau, Obst- und Weinbau (letzterer wesentlich für das ganze Remsthal), gute Viehzucht, daher namhafte Viehmärkte. (Seide-, Wolle-, und Leinweberei und andere Gewerbe.)

Schorndorf (3500 E.). Oberamtsstadt. Verkehrsquellen wie vorhin angegeben, auch Tabaksfabrik, viel Kleingewerbe, namentlich Gerberei. Schorndorf war von Osten her der Schlüssel zu Alt-Württemberg und ein Hauptangriffspunct für die Feinde.

Gmünd (8300 E.). Oberamtsstadt. Neben Feldbau, Obstbau und bedeutendem Hopfenbau bilden hier Gewerbe der verschiedensten Art die Hauptverkehrsquellen. Im Oberamt auch Rindviehzucht und Holz.

Aalen (4390 E.). Oberamtsstadt. Ausser den genannten Verkehrsquellen Fabriken: Drahteisenwerk, mechanische Werkstätte, Bergbau (2 Eisenbergwerke in der Nähe). Die Grube bei Aalen versorgt das Hüttenwerk Königsbronn (Station zwischen Aalen und Heidenheim); 1861/62 betrug die Förderung 71000 Ctr.

Wasseralfingen (2600 E.). Grossartige Eisengiesserei, Maschinenwerkstätte, Walzwerk, Eisenbergwerk (1861/62 300000 Ctr.).[4]

Lauchheim (1600 E). Stadt im Oberamt Ellwangen. Viel Kleinhandel (vgl. Ellwangen sub III).

Bopfingen (1500 E.). Stadt im Oberamt Neresheim. Ergiebiger Feldbau, gute Viehzucht (Gänse), Fabriken und Kleingewerbe. Weitere Verkehrsquellen des Oberamts: Köhlerei und Holz.

Nördlingen, Bayerisch, nach älteren Angaben 6300 E.

(Fortsetzung folgt.)

[4] Bei Aalen und bei Wasseralfingen schliessen sich zwei kleine Industriebahnen von zusammen $0{,}_{365}$ Ml. Länge an, vgl. E.-V.-Z. 1867 p. 321.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Bau.

Mecklenburg-Schwerinsche Anleihe. Von einer namentlich für den Bau der Lübeck-Kleinen Bahn aufzunehmenden 5proc. Anleihe des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin von 5500000 Thlr. giebt die Norddeutsche Bank vom 1. Juli d. J. ab 500000 Thlr. in Stücken à 1000, 500 und 100 Thlr. zu 99½ Procent aus.

⊙ Bergisch-Märkische Eisenbahn. Am 21. Juni kam auf der neuen Bahnstrecke Rittershausen-Remscheid die erste Locomotive in Lennep an.

\+ Oesterreichische Südbahn. (Bauten und Projecte.) Ueber die Bauten und Projecte dieser Gesellschaft enthält der neueste Geschäftsbericht Folgendes. Im Bau begriffen sind zur Zeit folgende Strecken: 1) Bruck-Leoben, 2⅖ Meilen lang, concessionirt am 13. April 1867; die Arbeiten haben im September v. J. begonnen und im Laufe des Sommers dürfte die Bahn in Betrieb gesetzt werden. Da die Gesellschaft grosse Mengen von Leobner Kohle consumirt, so erwächst ihr durch den Bau dieser Linie eine jährliche Ersparniss von mehr als 100000 fl. 2) Kanizsa-Barcs, 9 Mln. Diese Strecke, welche eigentlich von Keresztur ausgeht, vermittelt die Verbindung des Fünfkirchener Beckens mit dem übrigen Netze; sie wurde im August v. J. in Angriff genommen und soll schon am 1. Juli d. J. in Betrieb gesetzt werden, ein Termin, den der Verwaltungsrath einhalten zu können hofft. Die angrenzende Strecke Barcs-Fünfkirchen, von einer besonderen Gesellschaft ausgeführt, ist bereits seit 4. Mai d. J. im Betriebe. 3) Sesto-Calende-Arona, 1 Meile. Auch diese kurze Bahn, welche die Lombardei direct mit dem Lago maggiore verbindet, soll im Laufe des Monats Juli eröffnet werden.

Als künftig zu bauen bezeichnet der Bericht folgende Bahnen: 1) St. Peter-Fiume, $7{,}_{4}$ M.; 2) Villach-Brixen, $26{,}_{8}$ Meilen. Zum Bau beider Bahnen — bei Eintritt gewisser Bedingungen und mit Subvention der Regierung — war die Gesellschaft durch die ursprüngliche Concessionsurkunde verpflichtet; derselbe ist durch die neuesten politischen Ereignisse zu einem dringenden Bedürfnisse gemacht, zumal der Bau der zweiten Linie, welche die ganz isolirte Tiroler Bahn mit den übrigen Linien des Oesterreichischen Netzes verbinden würde. Die Vorarbeiten sind bereits vollendet, aber die Bedingungen der Ausführung sind noch nicht vereinbart, da die früheren Bedingungen der Gesellschaft nicht mehr conveniren. 3) Camerlata-Schweizergrenze bei Chiasso, 1½ Meilen. Einer neuerdings ventilirten wichtigen Linie gedenkt der Bericht noch nicht: der directen Bahn von Verona nach Bologna, 14 Meilen lang, welche als südliche Fortsetzung der Brennerbahn von grosser Bedeutung ist, da sie den grossen Umweg von Verona über Padua nach Bologna abschneiden und die jetzige Entfernung beider Städte auf die Hälfte reduciren würde.

Wiener Pferdeeisenbahn. Auf der neuen Linie der Wiener Tramway-Gesellschaft vom Schottenring über die Ringstrasse, Aspernbrücke, Jägerzeile und den Praterstern, dann durch die Schwimmschule-Allee zu den Praterbädern hat die Probefahrt in der Nacht vom 22. zum 23. Juni stattgefunden. — Das Handelsministerium hat der genannten Gesellschaft unterm 15. Juni die Commission zum Bau und Betriebe der Pferdebahnlinie von der Ringstrasse über die Favoritenstrasse zum Südbahnhof auf die Dauer von 35. Jahren ertheilt.

Eisenbahn - Betrieb.

Pt. Rheinische Eisenbahn. — Am 19. Juni c. fand die bahnpolizeiliche Abnahme und Eröffnung der zur Eifelbahn gehörigen Strecke Call-Soetenich statt. Die Strecke ist $0{,}_{2}$ Meile lang. Es können Fracht- und Eilgüter nach Station Sötenich expedirt resp. dort aufgegeben werden und finden dabei die Frachtsätze der Station Call (1. Nachtrag zum Binnengütertarif v. 25. Octbr. v. J.) Anwendung.

— Mit dem 15. Juli c. tritt ein directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen Kaldenkirchen und Venlo der Rheinischen Bahn einerseits und der Station Ludwigshafen der Pfälzischen Ludwigsbahn anderseits ins Leben.

tz. — Rheinische Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) Das Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1867 durch die Betriebs-Eröffnung der Strecken Mechernich-Call ($1{,}_{22}$ Meilen) und Essen-Wattenscheidt ($1{,}_{20}$ Meilen) eine aber-

malige Erweiterung erfahren. Am Schlusse dieses Jahres standen im Betriebe *66,$_{44}$ Meilen eigene und 2,$_{55}$ Meilen fremde Eisenbahnen, zusammen 68,$_{99}$ Meilen, welche auf den mittleren Jahresdurchschnitt reducirt 66,$_{82}$ Meilen Betriebslänge ergeben.

Die Rheinische Eisenbahn gehört zu denen, welche bei einer bedeutenden Frequenz eine Rentabilität in Höhe des mittleren Durchschnittssatzes besitzt.

Anlagecapital. In Folge nicht unerheblicher Terrainschwierigkeiten beträgt das Anlagecapital bei 26,$_{74}$ Meilen Doppelgeleisen 49 217 363 Thlr. resp. pro Meile 740 779 Thlr., es übersteigt also den mittleren Durchschnittssatz der Deutschen Bahnen. Beschafft ist dasselbe durch Emission von 30 000 000 Thlr. in Stammactien und 23 950 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen. Von letzteren ist jedoch ein Theil noch nicht begeben. Für ein Capital von 4 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen ist Seitens des Staats eine Zinsgarantie von $3^1/_2$ resp. 4 und $4^1/_2$ Procent bewilligt. Amortisirt sind bis ult. 1867 969 200 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

Die Bestände des Reserve- und Erneuerungsfonds sind bedeutend; ult. 1867 schloss der erstere mit 185 335 Thlrn., der letztere mit 2 706 815 Thlrn. Bestand ab.

Betriebsmittel. Dieselben sind im Jahre 1867 um 32 Locomotiven und 309 Lastwagen vermehrt worden. Es waren am Schlusse des Jahres vorhanden: 183 Locomotiven mit 156 Tendern, 355 Personenwagen mit 14 832 Plätzen und 3821 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 704 590 Ctrn.

Die Leistungen der Locomotiven bestanden in 513 140 Nutzmeilen.

Frequenz. Der Personenverkehr war im Jahre 1867 in Folge der Pariser Ausstellung und der Güterverkehr durch die Massen-Transporte an Getreide nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden (namentlich in den letzten Monaten des Jahres 1867) erheblich höher als im Vorjahre.

Im Ganzen wurden 4 502 431 Personen (davon 78,$_{4}$ Proc. im Binnenverkehre) befördert und zwar: 343 747 in der I., 1 264 853 in der II., 2 626 838 in der III. und 165 044 in der IV. Classe, 89 963 Militärs (gegen 456 229 im Vorjahre) und 11 986 Auswanderer. Es sind im Vergleiche zum Vorjahre 232 186 Personen = 5,$_{44}$ Proc. mehr befördert worden und zwar lediglich durch die Steigerung in den Wagenclassen I—III, während die Militärbeförderungen 80,$_{29}$ Proc. Ausfall ergaben.

Jede Person hat durchschnittlich 4,$_{31}$ Meilen durchfahren und pro Meile 39 Pfennige eingebracht.

Die specifische Personenfrequenz betrug 290 468 Personenmeilen. Die Nebentransporte bestanden in 293 821 Ctr. Gepäck und Marktgut, 428 Equipagen, 4989 Pferden und 10 252 Hunden.

Der Güter-Verkehr umfasste ein Gesammtquantum von 47 100 550 Ctrn. (davon 61,$_{16}$ Proc. im Binnenverkehre), er ist also gegen das Vorjahr um 11 915 367 Ctr. = 33,$_{86}$ Proc. gestiegen. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass die zu den Selbstkosten beförderten Bau- etc. Güter sich erheblich höher stellen als im Jahre 1866.

Von dem gesammten Transportquantum kommen auf: Eilgüter 432 227 Ctr., Postgüter 152 434 Ctr., Güter der Normalclasse 2 259 445 Ctr., Güter der ermässigten Classen 20 347 656 Ctr., Kohlen und Coaks für Private 19 689 762 Ctr., für den Betrieb 1 011 156 Ctr., Betriebsdienstgüter 1 616 566 Ctr., Güter für den Neubau etc. 1 150 742 Ctr. und Vieh 440 562 Ctr.

Sämmtliche Güter haben 408 345 485 Centuermeilen, ein Centner also 8,$_{65}$ Meilen zurückgelegt, wobei pro Centner und Meile 2,$_{78}$ Pf. gegen 2,$_{94}$ Pf. im Vorjahre eingekommen sind.

Die specifische Frequenz erhöhte sich von 4 644 679 Centnermeilen im Jahre 1866 auf 6 111 216 Ctr.-Mln. im Jahre 1867.

Einnahmen. Gegenüber dem gesteigerten Verkehr ist trotz der Ermässigung der Tarifsätze gegen das Vorjahr eine Mehr-Einnahme 1 036 281 Thlr. = 22,$_{61}$ Proc. erzielt worden, an welcher der Personenverkehr mit $^1/_3$ und der Güterverkehr mit $^2/_3$ participirt. Im Speciellen betrugen die Einnahmen im Personenverkehre 2 206 626 Thlr. (33 023 Thlr. pro Meile), im Güterverkehre 3 178 135 Thlr. (47 563 Thlr. pro Meile) und an Extraordinarien 199 080 Thlr., zusammen 5 583 841 Thlr., resp. 83 567 Thlr. pro Meile Bahnlänge und 10,$_{88}$ Thlr. pro Nutzmeile. Gegen das verwendete Anlagecapital verglichen, ergeben sich 11,$_{35}$ Proc.

Die Betriebs-Ausgaben sind in Folge Aufbesserung der Gehalte der niederen Bediensteten, sowie wegen der erhöhten Anforderungen an den Betrieb zwar um 407 842 Thlr. = 26,$_{48}$ Proc. gegen das Vorjahr gestiegen, sie repräsentiren aber dennoch ein äusserst günstiges Resultat, da sie nur 35,$_{51}$ Procent der Brutto-Einnahme absorbirten.

Für die allgemeine Verwaltung betrugen dieselben 127 165 Thlr. (1903 Thlr. pro Meile resp. 6,$_{53}$ Proc. der Gesammt-Ausgabe), für die Bahnverwaltung 732 589 Thlr. (10 965 Thlr. pro Meile resp. 37,$_{61}$ %), für die Transportverwaltung 1 087 989 Thlr. (2,$_{12}$ Thlr. pro Nutzmeile resp. 55,$_{86}$ Proc.). Die Gesammt-Ausgabe beträgt hiernach 1 947 743 Thlr., 29 149 Thlr. pro Meile Bahnlänge und 3,$_{80}$ Thlr. pro Nutzmeile. Werden von diesen Ausgaben diejenigen der Coblenzer Stadtbahn (19 465 Thlr.), der Strecke Pfaffendorf-Oberlahnstein (19 125 Thlr.) und der nach besonderen Vereinbarungen betriebenen Strecke Cleve-Zevenaar (46 791 Thlr.) in Abzug gebracht, so verbleiben für die übrigen Linien 1 862 361 Thlr. (resp. 33,$_{35}$% der Brutto-Einnahme), denen noch die Dotationen des Reserve- und Erneuerungsfonds von 9475 resp. 692 715 Thlrn. hinzutreten, einschliesslich deren dieselben 2 564 551 Thlr. (45,$_{93}$% der Brutto-Einnahme) betragen.

Der Ueberschuss beträgt alsdann 3 019 290 Thlr., 45 185 Thlr. pro Meile Bahnlänge bezw. 6,$_{13}$ Proc. des verwendeten Anlagecapitals. Den correspondirenden des Vorjahrs überstieg er um 443 050 Thlr. = 17,$_{2}$ Procent.

Verwendet wurde der Ueberschuss wie folgt: zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen 694 631 Thlr., Antheil der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Deckung des Deficits der Strecke Cleve-Zevenaar 60 268 Thlr., an die Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft für die von ihr in Pacht übernommene Strecke 6075 Thlr., 4% Zinsen der Prioritäts-Stammactien 35 920 Thlr., $3^1/_2$ Proc. Superdividende 31 430 Thlr. und $7^1/_2$ Proc. Dividende der Actien 1 904 512 Thlr. Der verbleibende Rest wurde zur Bezahlung der Eisenbahnsteuer, Tantièmen und zur Beisteuer für die Nothleidenden in Ostpreussen etc. verwendet.

Die Pensionscasse hatte ult. 1867 einen Bestand von 276 427 Thlrn., die Krankencasse von 21 159 Thlrn. und die Sterbecasse von 2000 Thalern.

Die Dividende der Rheinischen Eisenbahn hat betragen

im Jahre 1860	$4^1/_2$%	im Jahre 1863	6 %	im Jahre 1866	$6^1/_2$%
„ „ 1861	5 %	„ „ 1864	$6^1/_4$%	„ „ 1867	$7^1/_2$%
„ „ 1862	6 %	„ „ 1865	7 %		

und es steht zu erwarten, dass mit der fortschreitenden Entwickelung der Deutschen Industrie die Frequenz und Einnahme derselben auch in Zukunft eine ebenso erfreuliche Steigerung nachweisen werden, wie in den letztverflossenen Jahren.

+ Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. (Generalversammlung vom 23. Mai d. J. und Geschäftsbericht pro 1867.) Die Einnahmen in 1867 betrugen 370 416,$_{5}$ Bco. ℳ, oder gegen 1865 11 033 ℳ = 3% mehr; nämlich Pachtquoten für die Bahn 237 179 ℳ (für 454 818 Personen und deren Gepäck 91 684 ℳ, für 7 549 308 Ctr. Frachtgut, ferner Equipagen, Vieh u. s. w. 138 735 ℳ, für Posten 6760 ℳ, für die Bahnhöfe 130 270 ℳ, diverse Einnahmen $2967^1/_2$ ℳ; die Ausgaben für Administrations- und allgemeine Kosten $9746^1/_2$ ℳ, der Ueberschuss 360 940 ℳ und zuzüglich des Saldos der Administrationsrechnung von 1866 mit 269 614 ℳ in Summa 630 554 ℳ. Davon wurden verwandt zur Einlösung und Liquidation der Staatsabgabe von den Dividenden 15 480 ℳ, der Zins- und Dividendencoupons pro 1. Mai 1867 273 480 ℳ, der Prioritäten-Coupons 54 600 ℳ und der 1867 ausgeloosten Prioritäten 7500 ℳ, zusammen 351 060 ℳ, so dass die Administrationsrechnung von 1867 mit einem Saldo von 279 494 ℳ abschliesst, von welchem als auf das Jahr 1867 valedirend 118 640 ℳ abgeführt sind. Demnach bleiben als Nettogewinn für die Actionäre 160 854 ℳ übrig, so dass incl. der statutenmässigen Zinsen von 4% die Einlösung des am 1. Mai fälligen Coupons Nr. 26. mit $9^1/_6$% veröffentlicht werden konnte.

+ Löbau-Zittauer Eisenbahn. (23. Geschäftsbericht pro 1867 und Generalversammlung am 24. Juni.)

1) Allgemeines. Diese $4^1/_2$ Meilen lange Bahn ist eine Zweigbahn der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn, in welche sie bei Löbau mündet, und mit derselben im Betriebe vereinigt. Eröffnet wurde sie am 10. Juni 1848, hat also 19 volle Betriebsjahre hinter sich. Das Anlagecapital beträgt $2^1/_2$ Mill. Thlr., nämlich 2 Mill. in Actien Litt. A und 500 000 Thlr. in Prioritätsactien Litt. B. Die Betriebsmittel bestehen in 7 Locomotiven (nämlich 2 von Cockerill in Seraing und 5 von Hartmann in Chemnitz; 2 der letzteren sind erst im vorigen Jahre an die Stelle zweier von Cockerill getreten), 28 Personenwagen mit 632 Plätzen, 74 Lastwagen mit 11 600 Ctr. Gesammtladungsfähigkeit und 5 Arbeitswagen.

2) Frequenz. Befördert wurden 225 079 Personen incl. 13 688 Mann Militär und 3 990 199 Ctr. Güter, mithin im Vergleich zum Jahre 1865 (da das abnorme Kriegsjahr 1866 sich zu keinem Vergleiche eignet) 8927 Personen oder 4,$_{1}$% und 763 117 Ctr. oder fast 24% mehr. Ueberhaupt war sowohl die Zahl der Personen als auch die Zahl der Centner grösser als je; jene war im Vergleich zum ersten vollen Betriebsjahr 1849 fast 60% grösser, im Vergleich zur kleinsten Frequenz im Jahre 1854 mehr als doppelt so gross; die Centnerzahl dagegen, welche erst seit 1856 1 Million, seit 1861 2 Mill., seit 1865 3 Mill. Ctr. überstiegen hat, war gegen das Jahr 1849 $13^1/_2$ mal grösser.

3) Einnahme. Die Einnahme für Personenbeförderung betrug 54 859,$_{4}$ Thlr., mithin gegen 1865 1817,$_{6}$ Thlr. oder 3,$_{4}$% mehr; die Einnahme für Gütertransport aber 129 450,$_{1}$ Thlr. oder gegen 1865 20 486 Thlr. oder fast 19% mehr. Im Vergleich zum Jahre 1849 ist die Einnahme für Personen (schon von 1864 an) auf mehr als das Doppelte, die Einnahme für Güter aber ist auf das Siebenfache gestiegen. Die gesammte Transporteinnahme ist gegen 1865 um 13,$_{8}$%, gegen 1849 aber auf das Vierfache gestiegen. Die Einnahmen aus anderen Quellen betrugen 27 921,$_{7}$ Thlr. (incl. 17 000 Thlr. Abschlagszahlung für Preussische Militärtransporte im Jahre 1866), mithin die Gesammteinnahme 212 231,$_{2}$ Thlr. (gegen 1865 7000 Thlr. oder fast $3^1/_2$% mehr, gegen 1866 aber 56 526 Thlr. oder 36,$_{3}$% mehr).

4) Finanzielle Resultate. Die Betriebsausgaben betrugen 125 507 Thlr. oder 59% der Einnahme, mithin der Ueberschuss 86 724

* Dieselben sind in dem Jahrgange 1867 dieser Zeitung S. 664 näher bezeichnet.

Thlr. oder fast $3\frac{1}{2}$% des Anlagecapitals (gegen 31 827 Thlr. im Jahre 1865), bei weitem der grösste bisher erzielte Ueberschuss. Da jedoch die Staatsbahn-Direction nach dem vorigen Geschäftsberichte $23\,640{,}_5$ Thlr. zu fordern hatte, ausserdem zur Bestreitung der Ausgaben in eigener Regie im Jahre 1867 16000 Thlr. vorgeschossen und für erst später zu berechnende Beträge $3479{,}_9$ Thlr. verlegt hat, so bleibt als effectives Guthaben der Gesellschaft an die Staatsbahn-Direction noch $43\,603{,}_7$ Thlr. Hiervon sollen die Actien Litt. B 4% Dividende mit 20 000 Thlr., die Actien Litt. A aber nur 10 000 Thlr. erhalten. Ausserdem sollen 5000 Thlr. zur Abmachung einer in letzter Instanz entschiedenen Processsache verwendet, 5000 Thlr. als Erneuerungsfonds zurückgelegt, der Rest aber auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Stammactien Litt. A haben bisher nur dreimal (für 1861, 1862 und 1864) Dividende erhalten, jedesmal ½ Procent, die Actien Litt. B aber siebenmal (für 1858 und 1859 je 2. für 1860, 1861 1862, 1863 und 1864 je 4 Proc.). Künftig sollen nur einjährige Dividendenscheine ausgegeben werden. Die Schuld an den Staatsfiscus hat sich durch ein neues Darlehen von 30 000 Thlr. (mit 5 Procent Zinsen und jährlicher Rückzahlung von 6000 Thlr.) zum Behuf der Anschaffung der beiden neuen Locomotiven auf 233 000 Thlr. vermehrt, dagegen die Schuld an die landständische Bank in Bautzen auf 17 000 Thlr. vermindert, so dass diese beiden Schulden zusammen 250 000 Thlr. betragen.

+ **Zittau-Reichenberger Eisenbahn.** (13. Geschäftsbericht pro 1867.) 1) Allgemeines. Diese Bahn, $3\frac{1}{2}$ M. lang, wovon aber nur ⅔ M. in Sachsen, der übrige Theil in Böhmen, verbindet die Löbau-Zittauer mit der Reichenberg-Pardubitzer Bahn und ist gleich jener im Betrieb der Sächsischen Eisenbahnverwaltung. Eröffnet ist sie seit 1. December 1859. Das Anlagecapital beträgt 3 725 000 Thlr. in Actien, wovon aber nur 914 à 100 Thlr. im Besitze von Privaten, alle anderen im Besitze des Sächsischen Staates sind. Die Betriebsmittel bestehen in 5 Locomotiven von Hartmann in Chemnitz, 14 Personenwagen mit 516 Plätzen, 1 Postwagen, 114 Lastwagen mit 16 500 Ctr. Gesammtladungsfähigkeit und 8 Arbeitswagen.

2) Frequenz. Befördert wurden 159 876 Personen incl. 2886 Mann Militär und 3 161 176 Ctr. Güter, mithin gegen das Vorjahr 65 290 Personen und 1 031 866 Centner mehr, aber auch gegen das Jahr 1865 11 085 Personen oder $7\frac{1}{2}$% und 663 478 Ctr. oder $26\frac{1}{2}$% mehr. Ueberhaupt wird die Zahl der Personen nur von der im Jahre 1864 um 4631 oder fast 3% übertroffen; die Centnerzahl, welche mit jedem Jahre gestiegen ist, war aber grösser als je und $2{,}_4$ mal grösser als im ersten Jahre 1860.

3) Einnahme. Die Einnahme betrug für Personen $32\,938{,}_7$ Thlr. (eine Kleinigkeit mehr als 1865, aber 1882 Thlr. oder $5\frac{1}{2}$% weniger als 1864), für Güter $105\,692{,}_6$ Thlr. (17 672 Thlr. oder 20% mehr als 1865). Im Vergleich zum ersten Betriebsjahre war die Einnahme für Güter $2\frac{1}{4}$ mal grösser. Die Einnahmen aus anderen Quellen betrugen $41\,284{,}_4$ Thlr (incl. 14 000 Thlr. Abschlagszahlung für Preussische Militärtransporte im Jahre 1866), mithin die Gesammt-Einnahme $179\,915{,}_7$ Thlr. (gegen 1865 40 756 Thlr. oder fast 30% mehr, im Vergleich zu 1866 aber 75% mehr). Seit dem ersten Betriebsjahre 1860 ist also die Einnahme auf mehr als das Doppelte gewachsen. Die Betriebsausgabe betrug dagegen $133\,845{,}_{15}$ Thlr oder 74% der Einnahme, also ebenfalls mehr als je (13 225 Thlr. oder 11% mehr als 1866), mithin der Ueberschuss $46\,070\frac{1}{2}$ Thlr. oder fast $1\frac{1}{4}$% des Anlagecapitals.

tz. **Galizische Carl-Ludwig-Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die $46{,}_5$ Meilen lange Galizische Carl Ludwig-Bahn von Krakau nach Lemberg mit den Zweigbahnen von Bierzanów nach Wieliczka und von Podleze nach Niepolomice exportirt hauptsächlich die Bodenerzeugnisse Galiziens, Salz und Thiere. In Folge der guten Ernte im Jahre 1866 und des Misswachses in Preussen, Frankreich etc. hat der Getreidehandel Galiziens im Jahre 1867 eine Ausdehnung gewonnen, wie in keinem der früheren Jahre. Die Betriebs-Ergebnisse der Bahn waren deshalb äusserst günstige, trotzdem durch die anhaltenden Regengüsse im Juli ein so verheerendes Hochwasser sich über dieselbe ergoss, dass 4 grössere und mehrere kleinere Objecte theilweise zerstört und der Damm auf 24 Klafter Länge durchbrochen wurde. Die Kosten der provisorischen Herstellung dieser Beschädigungen, welche eine Betriebs-Unterbrechung von 17 Tagen zwischen Bogumilowice und Mosciska zur Folge hatten, waren sehr bedeutend; sie wurden aus der laufenden Betriebs-Einnahme bestritten. Dessenungeachtet konnten pro Actie 9 fl. Dividende vertheilt und eine Summe von 300 000 fl. der Rechnung pro 1868 überwiesen werden.

Das Anlagecapital betrug 41 842 855 fl., pro Meile rund 900 000 fl. Bis ult. 1867 waren emittirt 21 000 000 fl. ältere Stammactien und 15 000 000 fl. ältere Prioritäts-Obligationen, sowie von dem für den Bau der Linie Lemberg-Brody-Tarnopol (24 Meilen) concessionirten Capitale von 15 000 000 fl., an Stammactien 1 200 000 fl. und an Prioritäts-Obligationen 6 000 000 fl. Auf den Kaufpreis der Strecke Krakau-Rzeszow verschuldete die Gesellschaft dem Staate 6 924 225 fl.

Der Reservefonds schloss ultimo 1867 mit einem Bestande von 492 782 fl. ab.

Die Betriebsmittel, welche im Jahre 1867 zu bedeutenden Leistungen herangezogen wurden, bestanden aus 67 Locomotiven mit Tendern, 104 Personenwagen mit 4618 Plätzen und 1501 diversen Lastwagen mit einer Ladefähigkeit von 295 915 Ctrn.

Frequenz. Befördert wurden im Jahre 1867 262 812 Civil- und 19 227 Militär-Personen, überhaupt 282 539 Personen (gegen das Vorjahr 19 103 Civil-Personen mehr, aber 158 817 Militärs weniger, überhaupt also 139 714 Personen weniger); 50 115 Ctr. Gepäck, 20 931 Ctr. Eilgüter und (incl. des Gewichts der Thiere, aber excl. desjenigen der Regiegüter) 7 730 123 Ctr. Frachtgüter, unter welchen obenan stehen: Getreide (3 423 207 Ctr., fast 3 mal so viel als 1866), mineralische Producte (1 169 918 Ctr.) und Thiere (1 050 878 Ctr.). Der Güterverkehr ist gegen das Vorjahr um 2 558 394 Ctr. = $49{,}_{47}$% gestiegen. Von den Personen wurden nur $4{,}_{94}$ Proc., von den Gütern dagegen $70{,}_{93}$ Proc. im directen Verkehre befördert.

Die Einnahmen sind in Folge der gestiegenen Frequenz um 1 975 851 fl. = 45 Proc. höher als die vorjährigen. Sie betrugen: für Personenbeförderung (incl. 56 267 fl. für Gepäck) 969 276 fl., für Eilgüter 54 722 fl., für Frachtgüter 5 210 330 fl., an Nebenerträgen 137 134 fl., zusammen 6 371 356 fl. = 134 134 fl. pro Meile und 39 fl. 59 kr. pro Nutzmeile. Auf den Personenverkehr kam eine Einnahme von $15{,}_{55}$ Proc., auf den Güterverkehr von $84{,}_{45}$ Proc. der Gesammt-Einnahme, welche $15{,}_{23}$% des verwendeten Anlagecapitals repräsentirt.

Die Betriebs-Ausgaben erreichten, trotz der bedeutenden Kosten für Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Objecte nur die Höhe von 2 184 078 fl. = 45 980 fl. pro Meile und $13{,}_{57}$ fl. pro Nutzmeile, so dass gegen das Vorjahr eine Mehrausgabe von 671 997 fl. = $44{,}_{44}$% resultirt. Im Speciellen betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 119 595 fl. (= $2517{,}_8$ fl. pro Meile resp. $5{,}_{47}$ Proc. der Gesammt-Ausgaben), für die Bahnaufsicht und Erhaltung 737 690 fl., unter denen 228 448 fl. ausserordentliche Ausgaben enthalten sind (= 15 530 fl. pro Meile resp. $33{,}_{79}$ Proc.), für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 533 206 fl. (= $3{,}_{31}$ fl. pro Nutzmeile resp. $24{,}_{41}$ Proc.) und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 793 586 fl. (= $4{,}_{93}$ fl. pro Nutzmeile resp. $36{,}_{33}$ Proc.).

Ueberhaupt ist das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme ein sehr günstiges, denn es betrugen dieselben nur $34{,}_{28}$ Proc. der Brutto-Einnahmen.

An Betriebs-Ueberschuss verblieben 4 187 278 fl. überhaupt = 88 153 fl. pro Meile resp. 10 Proc. des verwendeten Anlagecapitals. Er überstieg denjenigen des Vorjahres um 1 303 854 fl. = $45{,}_{22}$ Proc. und fand folgende Verwendung: zu Steuern etc. 260 604 fl., zum Pensionsfonds 10 000 fl., zu Zinsen der Actien und Prioritäts-Obligationen à 5 Proc. und des Kaufschillingsrestes à 3% zusammen 2 135 226 fl., zur Amortisation 106 783 fl., zum Reservefonds 133 896 fl., zur Tantième des Verwaltungsraths 160 768 fl., zur Dividende 1 080 000 fl. (also einschliesslich der Zinsen $9\frac{1}{2}$%) und als Uebertrag auf die nächste Rechnung 300 000 fl.

Der Pensionsfonds hatte 364 165 fl. Bestand.

Nicht immer hatte die Galizische Carl-Ludwigbahn so glänzende Betriebsresultate wie im Jahre 1867 erreicht, doch dürfte die Fortsetzung der Bahn nach Czernowitz und weiter viel dazu beitragen, die gute und dauernde Rentabilität derselben ausser Frage zu stellen.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** In der am 27. Juni d. J. zu Elberfeld abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung, in welcher 3491 Actien mit 1121 Stimmen vertreten waren, brachte der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Geh. Commerzienrath Daniel v. d. Heydt, unter Bezugnahme auf die inmittelst erfolgte Allerh. Genehmigung des Vertrages über die Erwerbung der Hessischen Nordbahn (vgl. Nr. 19 S. 253 d. Z.) einen Erlass Sr. Kgl. Hoheit des Kronprinzen als Protectors der Victoria-National-Invaliden-Stiftung vom 21. Juni und ein Schreiben des geschäftsführenden Ausschusses dieser Stiftung vom nämlichen Tage, durch welche die der Stiftung zufolge des gedachten Vertrages gemachte Zuwendung von 350 000 Thlr. unter dem Ausdrucke des Dankes acceptirt wird, zur Kenntniss der Generalversammlung. Alsdann erstattete die Königl. Eisenbahn-Direction Bericht über den Bau und Betrieb während des abgelaufenen Geschäftsjahres, zu dem Niemand aus der Versammlung etwas anzuführen hatte. Bei der Ergänzungswahl der Deputation wurden als wirkliche Mitglieder die Herren: Geh. Commerzienrath Daniel v. d. Heydt, Wilhelm Ulenberg, F. H. Wülfing, L. v. Papen und F. W. Pieper, als stellvertretende Mitglieder die Herren: C. Colsmann, H. Löhr, Commerzienrath Wiesehahn, Daniel v. d. Heydt jun. und Landrath Melbeck wieder- resp. neu gewählt. — Ueber den Geschäftsbericht werden wir in einer der nächsten Nummern berichten.

* **Werrabahn.** Die 13. ordentliche Generalversammlung der Werrabahn-Actionaire, welche am 25. Juni c. in Eisenach abgehalten wurde und von 168 Actionairen mit 32 423 Actien und 846 Stimmen besucht war, wählte zunächst die statutenmässig austretenden Mitglieder des Verwaltungsraths, Oberbürgermeister Krell aus Meiningen und Kaufmann L. Schwerdt in Salzungen, mit je 816 Stimmen wieder und genehmigte sodann einstimmig den wiederholten Antrag des Verwaltungsraths, wonach alinea 1 des § 26 des Gesellschaftsstatuts, welcher dermalen lautet:

„An den Generalversammlungen können nur solche Actionaire Theil nehmen, welche mindestens fünf Actien oder dieser Actien-

zahl entsprechende Quittungsbogen besitzen. Der Besitz von 5—10 Actien gewährt eine Stimme; eine grösse Anzahl als zehn Stimmen kann jedoch kein Actionair für sich in Anspruch nehmen.“ dahin abgeändert wird:

„An den Generalversammlungen können nur solche Actionaire Theil nehmen, welche mindestens zehn Actien besitzen. Der Besitz von zehn Actien gewährt Eine Stimme; beim Besitz einer grösseren Anzahl Actien steht jedem Theilnehmer für je zehn Actien Eine Stimme zu; eine grössere Anzahl als zehn Stimmen kann kein Actionair für sich in Anspruch nehmen.“

Albertsbahn. In der am 29. Juni zu Dresden stattgefundenen Generalversammlung der Actionäre der Albertsbahn wurde der Regierungsvorschlag, wonach die Regierung die Bahn gegen 150 Thlr. per Actie, in 4procentigen Staatspapieren zahlbar, übernehmen wollte, mit 857 gegen 59 Stimmen abgelehnt. Weitcre Mittheilungeu behalten wir uns für nächste Nummer vor.

Warschau-Wiener Eisenbahn. Warschau, 27. Juni. In der heutigen General-Versammlung der Warschau-Wiener Eisenbahn waren 38 Personen, welche 15760 Actien vertraten, anwesend. Die Dividende pro 1867 wurde auf 5 Rubel per Actie festgesetzt. (S. off. Bekm. S. 379). Ferner wurde die Ablösung der Gründerrechte gegen Zahlung von 1250000 Rubel mit grosser Majorität beschlossen.

* **Kaiser Ferdinands Nordbahn.** Zur Bequemlichkeit des längs der Stockerauer Flügelbahn wohnenden Sommerparteien und Geschäftsleute, sowie ihrer Angehörigen, werden vom 1. Juli d. J. an in den Stationen Wien, Enzersdorf, Korneuburg, Spillern und Stockerau auf Namen lautende Mouats-Abonnementskarten II. und III. Cl. zur täglichen Hin- und Herfahrt zu ermässigten Preisen verabfolgt.

* **Oesterreichische Südbahn.** Die zwischen den Stationen Krieglach und Kindberg (Linie Wien-Triest) gelegene Station wird küuftighin nicht mehr Mitterndorf, sondern Mitterdorf heissen.

Fr. — **Schnellzüge zwischen Berlin und Wien via Oderberg.** Die seit Anfang dieses Jahres zwischen den betreffenden Verwaltungen schwebenden Verhandlungen wegen Einführuug von Schnellzügen zwischen Berlin und Wien haben kürzlich ihren Abschluss dahin gefunden, dass vom 1. August d. J. an für den durchgehenden Verkehr folgende Züge befördert werden:

A. Von Berlin nach Wieu.

	Tagesschnellzug („Eilzug“) Ankunft.	Abgang.	Nachtschnellzug („Schnellzug“) Ankunft.	Abgang.
Berlin	— —	8 U. 40 M. Vorm.	— —	11 U. 5 M. Nchm.
Breslau	4 U. 23 M.	4 „ 31 M. Nchm.	6 U. 28 M. Vorm.	6 „ 53 „ Vorm.
Oderberg	8 „ 21 „	8 „ 45 „	10 „ 51 „ „	11 „ 21 „ „
Wien	5 „ 31 „ Morgens.	—	5 „ 26 „ Nachmittags.	—

B. Von Wien nach Berlin.

	Ankunft.	Abgang.	Ankunft.	Abgang.
Wien	— —	8 U. 38 M. Abd.	— —	11 U. 45 M. Vrm.
Oderberg	5 U. 35 M. Vorm.	6 „ 5 „ Vrm.	6 U. 16 M. Nchm.	6 „ 36 „ Nchm.
Breslau	9 „ 55 „ „	10 „ 5 „ „	10 „ 12 „ „	10 „ 20 „ „
Berlin	5 „ 30 „ Nchm.	— —	5 „ 30 „ Morgens.	

Allerdings werden auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn die Züge 8 Uhr 45 Miu. Abends von Oderberg nach Wien und 8 Uhr 38 Min. Abends von Wien nach Oderberg an allen Tagen, die Züge 11 Uhr 21 Min. Vormittags von Oderberg nach Wien vorläufig aber nur jeden Montag, Mittwoch und Freitag, und 11 Uhr 45 Min Vormittags von Wien nach Oderberg jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend abgelassen. An den übrigen Tagen der Woche wird die Verbindung zwischen Oderberg und Wien und umgekehrt nur durch Personenzüge vermittelt, welche unter längerem Aufenthalt in Oderberg, in Wien um 7 Uhr 45 Min. Nachmittags eintreffen, resp. um 7 Uhr 23 Min. Morgens von Wien abgehen.

Die $109{,}_3$ Meilen lange Strecke Berlin-Wien wird alsdann in resp. 19 Stunden, $18^1/_3$ Stunden und $20^1/_3$ Stunden, in umgekehrter Richtung in resp. 19 Stunden, $17^3/_4$ Stunden und $22^1/_4$ Stunden zurückgelegt.

Die Anschlussbahnen auf der Strecke zwischen Berlin und Oderberg werden soweit erforderlich, entsprechende Anschlusszüge einlegen, beziehungsweise ihre bestehenden Züge angemessen verlegen; insbesondere wird durch gleichzeitige Aenderung des Fahrplanes auf der Königl. Sächsischen Oestlichen Staatsbahn und der Leipzig Dresdener Bahn die Verbindung zwischen Oberschlesien und Sachsen der Art verbessert, dass die Reisezeit in beiden Richtungen um 2 bis 6 Stunden abgekürzt wird.

Für alle betheiligten Verwaltungen, als: die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oeserreich.-Staats-Eisenbahn, Königliche Wilhelmsbahn, Oberschlesische und Niederschlesisch-Märkische, Galizische, Oppeln-Tarnowitzer, Neisse-Brieger, Breslau-Posener, Breslau-Freiburger, Niederschlesische Zweigbahn, Königlich Preussische Ostbahn, Königl. Sächsische Oestliche, Leipzig-Dresdner und Magdeburg-Leipziger Bahn sind demnach am 1. August zum Theil erhebliche Fahrplanänderungen zu erwarten.

⊙ **Oesterr. Staatseisenbahn.** Vom 1. Juli an bis 15. Octbr. d. J. verkehren täglich in der Strecke Prag-Bodenbach Eilzüge, die sich einerseits an die zwischen Prag, Wien und Pest verkehrenden Eilzüge, andererseits in Bodenbach an die von und nach Norddeutschland verkehrenden Personenzüge anschliessen und eine schnellere Verbindung herstellen. Abfahrt von Pest $7{,}_{34}$ Früh, in Wien $1{,}_{30}$ Nchm., in Prag $10{,}_{34}$ Abds., in Dresden $1{,}_{58}$ Früh. Von Dresden $1{,}_3$ Früh, in Prag $5{,}_{50}$ Früh, in Wien $3{,}_{12}$ Nchm., in Pest $9{,}_{15}$ Abds.

Fahrplan-Aenderungen.

Neue Fahrpläne, resp. Aenderungen in den bisherigen, treten in Kraft: am 1. Juli auf der Altona-Kieler Eisenbahn (s. S. 377), Bebra-Hanauer Eisenbahn (s. S. 378), im Personenzug 34 der Hannoverschen Eisenbahn (zwischen Harburg und Hannover) und der Schweizerischen Nordostbahn.

Tarifwesen.

Zwischen den Stationen Herbesthal, Aachen, Stolberg, Eschweiler, Düren, Köln, Duisburg (Hochfeld), Mülheim a/d. Ruhr, Heissen, Essen, Crefeld, Venlo, Cleve, Nymwegen, Neuwied und Coblenz der Rheinischen Bahn einerseits und den Stationen Eger, Salzburg, Furth a/W., Prag, Passau, Regensburg, Pilsen, Linz, St. Valentin und Wien anderseits wird im directen Verkehr ein ermässigter Ausnahmetarif für eiserne Brückentheile, Eisen und Stahl aller Art, Schienen etc. bei Aufgabe in vollen Wagenladungen mit dem 1. Juli c. in Kraft treten.

Der für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Steinkohlen- und Coaks-Asche und Briquets bei der Köln-Mindener Bahn bestehende Ausuahmetarif A vom 5. September 1866 nebst Nachträgen, sowie der Specialtarif für dergleichen Sendungen nach dem Mindener Hafen vom 15. Mai 1864 bleiben bis auf Weiteres in Geltung.

Mit dem 1. Juli c. wird ein Nachtrag zum Tarif vom 1. April d. J. für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks von Kohlenstationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn nach Hannover'schen Stationen, enthaltend Tarifsätze nach der Hannoverschen Station Bevensen, eingeführt.

Für Getreide und Hülseufrüchte in Quantitäten von 100 Centnern und mehr kommen bei der Köln-Mindener Bahn bis ult. Septbr. c. die Sätze des Specialtarifs I für Roheisen zur Anwendung, soweit nicht die für derartige Sendungen mit directen Frachtbriefen aus Oesterreich und Ungarn ab Gütersloh, Bielefeld und Herford eingeführten Ausnahmesätze niedriger sind.

Mit dem 1. Juli c. wird unter Aufhebung des Specialtarifs vom 20. April d. J. nebst Nachtrag ein modificirter Specialtarif für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art in Quantitäten von mindestens 100 Centnern von den Stationen Gütersloh, Bielefeld und Herford nach den Stationen Hamm, Camen, Dortmund, Alten-Essen, Berge-Borbeck, Essen-Stadtbahnhof, Oberhausen, Ruhrort, Rheinhafen (Station), Duisburg, Düsseldorf, Benrath, Langenfeld, Küppersteg, Mülheim, Deutz und Köln (transit) der Köln-Mindener Bahn gültig bis ult. September c. für Sendungen mit directen Frachtbriefen aus Oesterreich und Ungarn eingeführt.

Im Local-Verkehre auf den unter Verwaltung der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover stehenden Eisenbahnen und im directen Verkehre: a) zwischen Hannoverschen Stationen einer- und und Statiouen der Westfälischen Bahnstrecke Rheine-Emden andererseits, b) zwischen Stationen der Braunschweigischen Bahnen einer- und der Hannoverschen, Westfälischen und Oldenburgischen Bahnen andererseits, c) zwischen Hannoverschen und Oldenburgischen Stationen, d) zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Berlin-Hamburger Eisenbahnen einer- und Stationen der Hannoverschen, Braunschweigischen und Oldenburgischen Bahnen andererseits, e) im Hannoversch-Niederländischen Verbande, wird vom 1. Juli d. J. an der Artikel Kaffee bei der mittelst eines Frachtbriefes erfolgenden Auflieferung in Quantitäten von mindestens 100 Centnern zu den Sätzen der Tarifclasse II. befördert. Für Quantitäten unter 100 Centner kommt nach wie vor die Fracht der Classe I zur Anwendung, es sei denn, dass die Fracht für 100 Centner nach Classe II weniger beträgt, in welchem Falle letztere Fracht für 100 Centner erhoben wird.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Die tarifmässige Fracht für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen, welche mittelst der Eisenbahn in Finkenheerd eingehen und von dort zu Wasser weiter befördert werden, ist für die Zeit vom 1. Juli bis zum 1. December d. J. um 1 Sgr. 3 Pf. pro Tonne ermässigt worden. Die Fracht beträgt demnach pro Tonne ab Altwasser 13 Sgr. 1 Pf., ab Waldenburg 12 Sgr. 9 Pf., ab Dittersbach 12 Sgr. 6 Pf., ab Gottesberg 12 Sgr. 1 Pf. In den Frachtbriefen muss Finkenheerd als Empfangsstation bezeichnet sein. Dieselben müssen aber den Vermerk enthalten: „zur weiteren Wasserverfrachtung nach (Ort der Bestimmung).“ Für Ueberführung der Kohlen vom Bahnhof Finkenheerd nach der Ueberladestelle wird wie bisher ein Achsgeld von 5 Sgr. erhoben.

Mit 1. Juli tritt auf der Schweizerischen Centralbahn ein neuer Tarif für den Transport von Valoren und Gütern in Eil- und gewöhnlicher Fracht nebst Specialtarif für Braunkohlen, Dünger, Erde, Steinkohlen und Torf in Einzelsendungen für den internen

Verkehr der Centralbahn in Kraft und werden damit die Tarife vom 1. Januar 1860, vom 9. September 1861 und vom 1. Juli 1862 aufgehoben.

Die in No. III. der Vorbemerkung zum Tarife für den Transport von Gütern, lebenden Thieren etc. auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn vom 1. September 1863 enthaltenen, die An- und Abfuhr der Güter betreffende Bestimmungen, sind theilweise abgeändert worden.

Personalnachrichten.

Preussische Eisenbahnen. Der Baumeister Ulrich ist zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Saarbrücker Eisenbahn, mit dem Wohnsitze in Saarbrücken, angestellt, wogegen der Eisenbahn-Baumeister Vieregge seinen Wohnsitz in St. Wendel behält. — Zu Verwaltungsraths-Mitgliedern der Märkisch-Posener Eisenbahn sind Constantin Graf zu Solms zu Luckau und Oberbürgermeister Jahr zu Cottbus gewählt.

Sachsen. Zum Commissar für den Bau der Chemnitz-Leipziger Staatseisenbahn ist vom Finanzministerium der Directionsrath Oppelt ernannt worden.

Bayern. Der Königl. Oberpostmeister F. Haenlein in Regensburg und der Königl. Oberpostmeister Baron v. Reibeld in Landshut wurden in den Ruhestand versetzt. Das Königl. Oberpostamt für Niederbayern wurde aufgehoben und mit jenem für Oberpfalz und Regensburg vereinigt. Auf dieses vereinigte Oberpostamt, dessen Sitz in Regensburg ist, wurde der Königl. Oberpostmeister W. Seiler von Bamberg versetzt und zum Vorstande des Königl. Oberpost- und Bahnamtes für Oberfranken in Bamberg der bisherige Königl. Bezirksinspector daselbst, E. Baumann, ernannt. Zum Eisenbahnbezirks-Inspector in Bamberg wurde der Königl. Bahnamts-Verwalter Ch. Baehr in Hof befördert. Der Vorstand des Königl. Post- und Bahnamtes Hof, Königl. Postrath Heunisch, wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt, und der bisherige Königl. Post- und Bahnverwalter F. Zenker in Donauwörth zum Vorstande des Amtes Hof berufen.

Ausland.

⊙ **Moldau-Walachische Eisenbahnen.** Das Eisenbahngesetz für die Moldau-Walachischen Bahnen wurde am 9. Juni in der Kammer nach langen Debatten erledigt, indem die beiden Concessionsvorschläge von Strousberg und von Offenheim, in dieselbe Vorlage zusammengestellt, angenommen wurden. Die an v. Offenheim ertheilte Concession umfasst:

a) die Linie von Suczewa über Roman nach Jassy mit einer Flügelbahn nach Botoschau.

Die an Strousberg ertheilte Concession ist bedeutend ausgedehnter, denn sie umfasst

b) die Linien von Roman nach Galatz, Braila, Buzeo, Plojescht und Bukarest; ferner

c) von Bukarest über Pitescht und Crajova nach Turuu, Severin. Ausserdem

d) eine Flügelbahn von Buzeo nach Fokschani.

Die Eisenbahnen sind für Rumänien sicherlich ein grosses Bedürfniss, trotzdem lässt es sich nicht leugnen, dass die votirten Concessionen mit einer Garantie des Staates von $7^1/_2$ Proc. bei einem Preise von 2 800 000 Frcs. per Kilo. dem Lande eine grosse Last auferlegen. — Die projectirten Eisenbahnen betragen für die Walachei 712 Kilo. = $96_{,26}$ D. Ml., für die Moldau 355 Kilo. = $47_{,98}$ D. M.

⊙ **Mont-Cenis Bahn.** Seit dem 15. Juni, dem Tage der Eröffnung, gehen für den Personenverkehr täglich 2 Züge hin und zurück, ein Express- und ein Omnibuszug. Von Susa geht um $7_{,20}$ Morgens ein Zug ab und kommt um $11_{,45}$ nach St. Michel; Fahrzeit demnach 4 Std. 25 M., der andere geht um $8_{,30}$ Mrgs. von Susa ab und kommt um $12_{,55}$ nach St. Michel, Fahrzeit dieselbe. — Die Strecke, die bisher von den Messagerien in 10 Stunden zurückgelegt wurde, ist demnach um über die Hälfte gekürzt und man fährt nunmehr in 24 Stunden von Paris nach Turin.

† **Niederländische Centralbahn (Utrecht-Zwolle-Kampen).** Nach dem Geschäftsbericht pro 1867 betrugen

	1867	1866
die Gesammt-Einnahmen . .	333 604 fl. 40 ct.	283 414 fl. 48 ct.
„ Gesammt-Ausgaben . .	247 667 „ $96_{,5}$ „	200 375 „ $74_{,5}$ „
Reinertrag	85 936 fl. $43_{,5}$ ct.	83 038 fl. $73_{,5}$ ct.

in 1867 mithin 2897 fl. 70 cent mehr als im Vorjahre.

Es wurden während des Jahres 1867 iusgesammt befördert resp. transportirt:

247 805	Personen mit einer Einnahme von	221 624 fl. 68 cent
1 915 106	Kilo. Gepäck uud Eilgut mit einer Einnahme von	36 840 „ $7_{,5}$ „
18 355 226	Kilo. Frachtgüter mit e. Einnahme von .	35 965 „ 41 „
17	Stück Wagen } „ „ „	28 856 „ 67 „
735	„ Pferde }	
13 274	„ Vieh }	
	Diverse Einnahmen und Saldo aus dem Vorjahre .	10 317 „ $56_{,5}$ „
	Sa.	333 604 fl. 40 cent

Das kilometrische Erträgniss betrug (bei 101 Kilometer Bahnlänge) pro 1867 3303 fl. 1 cent, pro 1866 auf 2806 fl. 8 ceut, oder 1867 mehr pro Kilometer 496 fl. 93 cent = $17_{,7}$%.

Die Ausgaben betrugen pro Kilometer pro 1867 2452 fl. 15 ct. gegen 1983 fl. 91 cent in 1866, mithin 1867 mehr 468 fl. 24 ct. = $23_{,6}$%.

Die günstigere Einnahme des letztverflossenen Geschäftsjahres gegen die Vorjahre ist einestheils dem Aufhören der Pest, anderntheils der Hebung des Local-Personenverkehrs zuzuschreiben. — Zu bemerken ist dabei, dass der Maximal-Tarifsatz für Personen I. Classe von 5 cent pro Kilom. auf 6 cent pro Kilom. erhöht worden ist. — Behufs Herstellung eines gemeinschaftlichen Personen- und Güterverkehrs auf der Station Zwolle im Verein mit der Niederländischen Staatsbahn sind Vertrags-Entwürfe dem Ministerium des Innern zur Genehmigung unterbreitet worden. Hiernach würde die Umladung der Güter in Zwolle vermieden werden.

Betriebsmaterial besass die Gesellschaft ultimo 1867:

12	Locomotiven.	Dieselben durchliefen im Ganzen	228 093 Kilom.
72	Personen- } Wagen.	„ „ „	1 655 567 „
14	Gepäck- }		
106	Güterwagen.	„ „ „	720 299 „
		Sa.	2 603 959 Kilom.

D. **Russland.** Aus einer Bekanntmachung des Gründers der Gesellschaft zum Bau der Bahn Kursk-Charkow-Asow über die Organisation der Administration ist zu ersehen, dass die Bahn durch folgende Städte gehen wird: Kursk, Belgorod, Charkow, Flawjausk, Taganrog und Rostow.

St. Petersburg, 11. Juni, Vorm. Die hiesigen Zeitungen melden übereinstimmend, dass die Nicolai-Bahn nunmehr der Gesellschaft der grossen Eisenbahn definitiv zugesprochen sei.

Technisches.

t. — **Die Eisenbahnwagen auf der Pariser Ausstellung von 1867.** Im Folgenden soll unter Benutzung eines vom Ingenieur Th. von Goldschmidt verfassten Artikels im officiellen Ausstellungs-Bericht des Oesterreichischen Central-Comité's, eine kurze, allgemeine Uebersicht über die Fortschritte im Eisenbahnwagenbau gegeben werden, wie solche sich auf der letzten Pariser Ausstellung documentirten. Diese Fortschritte bestehen wesentlich im Folgenden: Die Wagen werden jetzt im Allgemeinen von besserem, dauerhafterem Material wie früher angefertigt, wodurch dieselben an Solidität und Sicherheit gewinnen. Die Construction der Achsbüchsen und der Bremsen hat in neuerer Zeit manche Verbesserungen erfahren, auch sind eine Menge von Versuchen mit der Einführung einer directen Communication zwischen dem Publicum in den Zügen und dem Zugpersonal angestellt, über deren Zweckmässigkeit indessen noch keine genügenden Erfahrungen vorliegen. Die innere Einrichtung der Personenwagen ist aber im Allgemeinen nur wenig vervollkommnet und am meisten wohl in Russland und Nordamerica ausgebildet, von welchen Ländern übrigens keine Eisenbahnwagen auf der Pariser Ausstellung zu finden waren.

Die Anwendung von besserem, dauerhafterem Material zeigte sich namentlich bei den Achsen, Rädern, Federn und Wagen-Gestellen. Die ausgestellten Wagenachsen waren theils aus Feinkorneisen oder sehnigem Eisen, theils aus Puddelstahl, Bessemer-Stahl oder Tiegel-Gussstahl; die Räder theils von Hartguss, theils schmiedeeiserne Speichen- oder Scheibenräder, theils Gussstahl-Scheibenräder vom Bochumer Verein oder von Krupp; die Radreifen von Feinkorneisen, cementirtem Eisen, Puddelstahl, Bessemer-Stahl, Atlas-Stahl (von John Brown in Sheffield) oder Tiegel-Gussstahl. Mehrere von den ausgestellten Französischen Personenwagen zeigten doppelte Tragfedern, indem ausser den gewöhnlichen langen, aus Stahlblättern gebildeten Federn noch eine Anzahl von Spiral- oder Kautschukfedern zwischen dem Rahmen und dem Wagenkasten eingeschaltet waren, jedoch in weit unvollkommnerer Weise, wie bei den neuen Personenwagen mit doppelten Tragfedern, welche der Wagenfabrikant Reiffert in Bockenheim baut. Die Wagen-Gestelle der in der Ausstellung befindlichen Personen- und Güterwagen waren entweder ganz aus Eisen construirt oder enthielten nur einige hölzerne Querbalken und Diagonalverbindungen.

Unter den ausgestellten Bremsvorrichtungen für Eisenbahnwagen ist vor Allem die Bremse Stilmant, als einfach und zweckmässig construirt, zu erwähnen, sodann die Bremse von der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nach dem System Wöhler, wobei ein Feststellen der Räder nicht stattfindet, die von Dorré verbesserte automatische Bremse nach dem Systeme Guérin, sodann die künstliche electrische Bremse von Achard und die Luftbremse von A. de Bergue, welche letzteren beiden Constructionen indessen wohl nicht unbedingt zweckmässig zu nennen sind.

Hinsichtlich der inneren Einrichtung fanden unter den ausgestellten Personenwagen besonders die sogenannten Preussischen Musterwagen Beachtung, welche mit zweckmässig angebrachten Waschcabinetten und Aborten für erste und zweite Wagenclasse versehen, auch übrigens in den Details recht zweckmässig construirt sind. Im Allgemeinen zeigte sich bei den ausgestellten Personenwagen erster und zweiter Classe das Bestreben, durch Ausziehen der Sitze, Beweglichkeit der Lehnen etc. die Wagen so einzurichten, dass die Sitze leicht zum Schlafen benutzt werden können.

Besondere Erwähnung verdienen sodann die ausgestellten zweistöckigen Personenwagen nach dem System Bournique & Vidard, wobei das Wagen-Gestell möglichst tief gelegt und an beiden Enden aufwärts gebogen ist, damit die Buffer dort in richtiger Höhe angebracht werden konnten. Das untere Geschoss dieser Wagen ist in gewöhnlicher Weise mit Seitenthüren versehen und in Coupées eingetheilt, das obere Geschoss enthält nach Americanischem System einen der Länge nach mitten hindurchführenden Gang mit einer Thür und hinaufführenden Treppen an jedem Ende. Diese Construction, welche auf der Französischen Ostbahn eingeführt ist, ist den zweistöckigen Personenwagen, welche auf den Bahnen der sogenannten Pariser Bannmeile bereits seit 1852 im Gebrauch sind, jedenfalls wegen der grösseren Sicherheit und Bequemlichkeit der Passagiere bei Benutzung der oberen Etage bei Weitem vorzuziehen. Die Construction der zweistöckigen Personenwagen verdient um so mehr Beachtung, weil dadurch ein viel besseres Verhältniss zwischen der todten Last und der Nutzlast erreicht wird als bei den gewöhnlichen einstöckigen Personenwagen. Unter den Deutschen Bahnen wird die Altona-Kieler Bahn die erste sein, welche mit der Einführung von zweistöckigen Personenwagen einen Versuch macht.

Unter den ausgestellten Güterwagen waren besonders einige eiserne Wagen zu bemerken, die bei relativer Leichtigkeit eine grosse Tragfähigkeit besitzen, und Güterwagen mit doppeltem Wagengestell für grosse Lasten und zum Befahren starker Curven, nach dem System Vidard, wobei der Wagen aus 2 getrennten Wagengestellen besteht, von denen jedes nur eine Achse und ein Räderpaar besitzt, und wobei zwischen den Längenbalken der beiden Wagengestelle Buffer angebracht sind. Eine gemeinschaftliche, um die Mittelpuncte der beiden Wagengestelle drehbare Platform ruht auf denselben.

Unter den beiden ausgestellten Fang-Apparaten für Postpackete zeigte sich der Preussische als viel weniger zweckmässig und vollkommen construirt wie der Englische, wobei der Fangapparat nicht an der oberen, sondern an der unteren Hälfte der Wagenhöhe angebracht ist und der Depeschenaustausch automatisch in beiden Richtungen stattfindet.

Die Intercommunications-Signale zwischen dem Zugpersonal und den Reisenden, welche in der Ausstellung zu finden waren, wurden theils durch mechanische Apparate, nach dem System Morgan & Howarths, theils durch electrische Apparate, nach den Systemen von Prudhomme, Achard und Preece, theils durch pneumatische Apparate, nach dem System Jolly, vermittelt, worunter der letztere Apparat, den die Französische Ostbahn schon anwendet, am empfehlenswerthesten und in seiner Wirkung am sichersten zu sein scheint. Dabei zieht sich nämlich unter jedem Wagen ein Eisenrohr hin und diese sämmtlichen Röhren der Wagen werden in einfacher Weise durch Kautschukröhren zusammengekuppelt. Von den Eisenröhren her führen kleine Bleiröhren im Innern des Wagens hinauf bis zur Decke und stehen dort mit einem kleinen Cylinder in Verbindung, worin die Luft durch Anziehen eines Knopfes an dem luftdicht schliessenden Kolben verdünnt werden kann, um dadurch ein Läutewerk im Packwagen, worin sich das Zugpersonal befindet, zum Schlagen zu bringen.

Juristisches.

*** Erkenntniss des Geheimen Obertribunals vom 18. Februar 1868 in Sachen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gegen den Preuss. Fiscus, betreffend Stempel beim freiwilligen Ankauf von Grundstücken, auf welche das Expropriationsrecht anzuwenden war.** Der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Grundstücke, welche sie zur Ausführung der ihr concessionirten Eisenbahn von Crefeld nach Nymwegen benöthigte und auf welche (gemäss dieser Concession) das gesetzliche Expropriationsrecht anzuwenden war, Seitens der meisten Eigenthümer freiwillig unter dem Vorbehalte der vertragsmässigen oder gerichtlichen Feststellung der Entschädigung abgetreten. Als nun in 14 Sachen durch Urtheile des Königl. Landgerichts in Cleve diese Feststellung erfolgt war, wurden Stempelbeträge dafür in der Gesammtsumme von 72 Thlr. 15 Sgr. angesetzt. Die Eisenbahn-Gesellschaft bezahlte zwar diesen Betrag, aber nur unter dem Vorbehalte des Rechtsweges, und erhob gegen den Fiscus Klage wegen Rückzahlung jener Summe nebst Zinsen vom Zahlungstage an.

Nachdem sowohl das Friedensgericht No. II zu Köln, als auch in zweiter Instanz auf erhobene Berufung das Landgericht zu Köln die Klage als unbegründet zurückgewiesen hatte, erlangte die Rheinische Eisenb.-Ges. auf erhobene Nichtigkeitsbeschwerde Seitens des 5. (Rheinischen) Civil-Senats des Kgl. Obertribunals zu Berlin unterm 18. Februar d. J. ein obsiegendes Erkenntniss, durch welches der verklagte Fiscus angewiesen wurde, die von der Rheinischen Eisenbahn-Ges. unter Vorbehalt an das Kgl. Haupt-Steuer-Amt eingezahlten Erkenntniss-Stempel mit 5% Zinsen vom Zahlungstage an zurückzuerstatten etc.

In den Entscheidungsgründen dieses für die Preussischen, namentlich für die Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaften wichtigen Urtheils wird zunächst ausgeführt, dass die im § 8 des Gesetzes vom 3. November 1838 ausgesprochene Verleihung des Expropriationsrechtes an die Eisenbahn-Gesellschaften gemäss Art. 545 des Civilgesetzbuchs und § 4 Theil 1 Tit. 11 des Allgem. Landrechts auf dem Nutzen beruhe, welchen die Eisenbahnen für das Gemeinwesen haben, und deshalb nach § 15 a. E. jenes Gesetzes den bei der Zahlung der Geldvergütung für die erforderlichen Grundstücke *ohne Unterschied, ob die Veräusserung an die Eisenbahn-Gesellschaft durch Expropriation oder durch freien Vertrag bewirkt wird, vorkommenden Verhandlungen auch die Stempelfreiheit* gewährt sei;

dass es mithin auf die Auslegung des citirten § 15 ankomme, welcher nach seinem Inhalte und nach dem in dem Justizministerial-Rescripte vom 13. Juli 1845 sich an die Allerh. Cabinetsordres vom 8. August 1832 und vom 4. Mai 1833 angeschlossen habe, gleichwohl „die in den verschiedenen Landestheilen" einschliesslich der Rheinprovinz über die Zahlung der Geldvergütungen für den Chausseebau bestehenden gesetzlichen Bestimmungen anwendbar erkläre, während der Schlusssatz aber so gefasst sei, dass eine Verschiedenheit hinsichtlich der Stempel- und Sportelfreiheit der Verhandlungen, wie es in der Natur der Sache lag, nicht eintreten, oder fortdauern sollte.

Sodann heisst es wörtlich:

„dass nach der bestimmten Vorschrift Litt. g der Cabinetsordre vom 8. August 1832 die Verhandlungen der Regierungen und Gerichte über die Entschädigungen für den zum Chausseebau abgetretenen Grund und Boden bis zur geschehenen Deposition des Betrages stempelfrei sind, welche gemäss Litt. a—e daselbst nur erfolgt, wenn der entschädigungsberechtigte Grundbesitzer die Zahlung nicht erhalten kann, weil er erst noch die Einwilligung dritter Personen, der Gutsherrschaft oder der Hypothekengläubiger, zu erwirken hat;

„*dass demnach nur die gütlichen und administrativen resp. gerichtlichen Verhandlungen zwischen dem Grundbesitzer und solchen dritten Personen* (Litt. b und d am angeführten Orte) *ausserhalb der Grenzen der Stempelfreiheit liegen, die völlige Auseinandersetzung zwischen den Expropriirenden und Expropriirten aber bis zur Zahlung einschliesslich, möge dieselbe durch Vertrag oder gerichtliche Entscheidung herbeigeführt werden, stempelfrei geschehen sollen;*

„dass hierfür auch der Wortlaut der Allerh. Cabinetsordre vom 4. Mai 1833 und der § 15 des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 im Vergleich mit §§ 15 fg. 19. 42 des Stempelgesetzes vom 7. März 1822 und der Position „Process" und „Erkenntnisse" des Tarifs dazu am meisten spricht, da der Erkenntnissstempel diesen Bestimmungen gemäss den Stempel für alle „Verhandlungen" im Laufe der Procedur bis zu ihrer definitiven Erledigung vertritt, und die Quittungen, bei dem Hypothekenbuche nothwendigen Eintragungen und darüber auszustellenden Urkunden, welche die Cabinetsordre vom 4. Mai 1833 ausdrücklich zu den stempelfreien rechnet, noch nach der definitiven gerichtlichen Feststellung der Entschädigung folgen können, die Stempelfreiheit der letzteren somit voraussetzen;

„dass endlich noch der nothwendige innere Zusammenhang des gesetzlichen Vorbehaltes einer endgültigen urtheilmässigen oder vertragsmässigen Feststellung einer Entschädigung für beide Theile (§ 7 des Gesetzes vom 25. Mai 1857 und Art. 16—20 des Gesetzes vom 8. März 1810) mit dem Expropriationsrechte aus den angeführten Bestimmungen des Civilgesetzbuchs und des Allg. Landrechts resp. mit dem Wesen des Zwangsverkaufs aus denselben und Art. 9 der Verfassungsurkunde und den im Finanzministerial-Rescripte vom 21. April 1839, also bald nach der Emanation des Gesetzes vom 3. November 1838, sowie in dem Justizministerial-Rescripte vom 7. Novbr. 1843 angegebenen Gründen der Stempelfreiheit der fraglichen Urtheile zur Seite stehen, so lange nicht ein unzweideutiges positives Gesetz verfügt hat, dass die Ausübung des Rechtes auf definitive gerichtliche Festsetzung des Entschädigungsbetrages die Stempelfreiheit beseitige, welche ausserdem dem ganzen Expropriationsverfahren oder den durch freiwilliges Einvernehmen der Parteien an dessen Stelle tretenden Verhandlungen über die beiderseitige Vollziehung und Erfüllung des Kaufs eines dem Expropriationsrechte unterworfenen Grundstücks nach § 15 des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 unbedenklich zusteht;

„dass weder im Gesetze vom 25. Mai 1857 noch sonst eine derartige Bestimmung zu finden ist;

„dass demnach das angegriffene Erkenntniss wegen unrichtiger restrictiver Auslegung des § 15 des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 der Cassation unterliegt."

Literatur.

Dr. Otto Hübner's statistische Tafel. In der F. *Boselli*'schen Buchhandlung zu Frankfurt a. M. ist soeben die 17. Auflage von Dr. *Otto Hübner's statistischer Tafel aller Länder der Erde* (Preis 5 Sgr.) erschienen. Dieselbe enthält Grösse, Regierungsform, Staatsoberhaupt, Bevölkerung, Ausgaben, Schulden, Papiergeld und Banknotenumlauf, stehendes Heer, Kriegs- und Handelsflotte, Ein- und Ausfuhr, Zolleinnahmen, Haupterzeugnisse, Münze und deren Silberwerth, Gewicht, Ellenmaass, Hohlmaass für Wein und Getreide, Eisenbahnen, Telegraphen, Hauptstädte und die wichtigsten Orte (mit Einwohnerzahl) aller Länder der Erde.

Die Hübner'sche Tafel hat schon in allen Kreisen bereits eine

Verbreitung gefunden, wie selten ein ähnliches populaires Unternehmen; sie führen Jedermann auf das Bequemste und Billigste in die wirthschaftlichen und geographischen Verhältnisse aller Länder der Erde ein.

Eine Französische Uebersetzung der statistischen Tafel ist in Vorbereitung und die Englische wird später nachfolgen.

Volkswirthschaftliches.

Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. In Nr. 25 dieser Zeitung wird unter obiger Ueberschrift eine Denkschrift des Deutschen Handelstages besprochen, welche vornehmlich die überaus wichtige Frage einer Trennung des Speditions- und Tractionsgeschäftes im Eisenbahn-Güterverkehre zum Gegenstaude hat.

Die Frage ist von der tiefeingreifendsten socialwirthschaftlichen Bedeutung und verdient wohl mit der umfassendsten Gründlichkeit erwogen zu werdeu

Schon im Jahre 1865 habe ich in Nr. 32 dieser Blätter in dem Leitartikel versucht, in Fachkreisen eine fördersame Erörterung dieser Sache anzuregen, indem ich Gründe für die Etablirung eines blossen Fahrdienstes auf den Eisenbahnen anführte. Meine Absicht, in diesen Blättern eine Besprechung der Angelegenheit herbeizuführen, wurde jedoch nicht erreicht. — 1867 kam ich in Nr. 18 dies. Ztg. mit einer kürzern Notiz auf die Sache zurück, indem ich auf die mir früher unbekannt gewesene Thatsache verwies, dass in America die Trennung von Spedition und Tractiou auf den Eisenbahnen thatsächlich durchgeführt und erstere der Privatunternehmung überlassen sei. Ich wies dabei darauf hin, von welcher Wichtigkeit es sei, vor allen Diugen die Gestaltung der betreffenden Americanischen Einrichtuugen genau zu studiren, um für die eventuelle Uebertragung auf unsere Verhältnisse thatsächliche Anhalte zu gewinnen. Die Redaction d. Z. unterstützte mich in diesem Wunsche, indem sie ihre Bereitwilligkeit äusserte, Mittheilungen über die einschlagenden nicht nur Americanischen, sondern auch Englischen und Französischen Güterverkehrsverhältnisse entgegenzunehmen, und zugleich auch ihrerseits auf die Wichtigkeit einer umfassenden Discussion der Sache Nachdruck legte. — Doch auch diese Anregung ging leider anscheinend spurlos vorüber. *

Wie sehr dies zu bedauern sei, zeigt gerade die Discussion, welche sich nuumehr im Schosse des Handelstages über den Gegenstand erhoben und deren Resultat in der Eingangs erwähnten Denkschrift an den Bundesrath ihreu Ausdruck gefunden hat. Diese Discussion erfasst völlig die ungemeine Bedeutung der Sache, leidet aber an dem grossen Uebelstande, für die Beurtheilung der wahrscheinlichen Folgen einer so tiefgreifenden Umgestaltung des modernen Verkehrswesens allzusehr auf Conjectur angewiesen zu sein. Es ist für die Erörterung dieser Frage von der grössten Bedeutung, vor allen Dingen diejenigen thatsächlichen Grundlagen der Discussion, welche überhaupt zu erlangen sind, genau festzustellen. Allererstes Erforderniss, ehe man in der Sache überhaupt weiter discutirt, scheint mir doch ganz unzweifelhaft, dass man sich geuau überzeugt, wie sich die Sache in America bei anscheinend radicaler, in England und Frankreich dagegen bei wenigstens partialer Durchführung in Wirklichkeit schon gestaltet hat. Wenn man erst das genau weiss, dann lässt sich auch über die Modalitäten einer eventuellen Uebertragung solcher Einrichtungen auf unsere Verhältnisse discutiren, ohne dass die Discussion, von dem realen Boden des thatsächlich Gegebenen allzusehr losgelöst, sich überwiegend im Gebiete unbestimmter und einander widersprechender Conjecturen bewegt.

Unsere so practisch tüchtige Bundesbehörde wird ohne Zweifel der gedachten Denkschrift des Deutschen Handestages gegenüber das Richtige thun, wenn sie zu allerst durch eine Commission befähigter Fachmänner, welcher auch eine Vertretung des Handelstages beizugeben wäre, die thatsächliche Gestaltung des Americanischen, Englischen und Französischen Güterfahrverkehrs constatiren lässt. Ein bedauerlicher Mangel der Eisenbahnfachliteratur ist es gewiss, dass sie — wenigstens meines Wissens — über so weittragende thatsächliche Verhältnisse nicht genügendeu sachlichen Aufschluss giebt.

F. Perrot.

* Wir verweisen hier auf die Aufsätze in No. 40 S. 549 und No. 45 S. 621 des Jahrg. 1866 unserer Zeitung. Die Redact.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Vierte Einzahlung auf die Stamm-Actien mit 10% (10 Thlr.) vom 1.—15. August an die Thüringische Bank in Soudershausen.

Auszahlungen.

Löbau - Zittauer Eisenbahn. Nachdem beschlossen worden, eine Dividende von $\frac{1}{2}$% auf die Actien Lit. A und von 4% auf die Actien Lit. B für das Jahr 1867 auszuzahlen, werden die am 2. Januar und am 1. Juli a. c. fälligen Dividendenscheine No. 19 und 20 der Actien Lit. A mit $\frac{1}{4}$ Thlr. pro Stück und die am 2. Januar und 1. Juli c. zahlbaren Dividendenscheine No. 18 und 19 der Actien Lit. B mit $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Stück vom 1. Juli d. J. ab bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Zittau, sowie bei Vetter & Co. in Leipzig, Michael Kaskel in Dresden und H. C. Plaut in Berlin zur Einlösung gelangen.

Warschau-Wiener Eisenbahn 5 Rubel Dividende pro Stammactie für das Jahr 1867, abzüglich der bereits bezahlten 1 Rbl. 50 Kop. Abschladsdividende. Siehe off. Bekm. S. 379.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die Staatsbahnbrücke bei Wien wurde in Folge der Französischen acquits à caution (Cautionsannahme) aus Französischem Eisen gebaut.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
3. Juli	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Wegunterführung Düsseldorf	—
6. „	zu Weil der Stadt	Württb. Stsb.	II. Loos des Baubezirks Weil der Stadt	—
6. „	zu Dorfen	Bayer. Staatsb.	XIII. Loos München-Braunau	—
6. „	zu Treuchtlingen	dieselbe	Hochbauten Wettelsheim und Berolzheim	—
7. „	zu Treuchtlingen	dieselbe	Hochbauten Grönhardt	—
9. „	zu Stuttgart	Württb. Staatsb.	V. Loos Section Weikersheim	—
9. „	zu Berlin	Neue Berliner Verbindungsb.	1200 Schachtruthen Extra-Kalkbausteine	—
10. „	zu Schwaben	Bayer. Staatsb.	X. Loos München-Braunau	—
11. „	zu Wien	Mährisch-Schles. B.	Hochbauten Krzenowitz, Wischau, Nezamislitz, Kojetein und Chropin	—
14. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Achsen, Räder etc.	380
15. „	zu Saarbrücken	Rhein-Nahe- u. Rheinische E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration Bingerbrück	—
15. „	zu Görlitz	Schles. Gebirgsb.	Erdarbeiten etc.	381
18. „	zu Saarbrücken	Saarbrücken-Saargemünder E.	Erdarbeiten von St. Johann ab	—
18. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Riegelschlösser u. Laternen	380
20. „	zu Königsberg	Ostpreuss. Südb.	83 500 Ctr. Engl. Locomotiv-Steinkohlen	—
21. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen, Kleineisenzeug	379
21. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Schienen etc.	380
22. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen, Kleineisenzeug etc.	379
1. Aug.	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf alter Drehscheiben	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe neuer Actien-Coupons.

Wir beehren uns hiermit zur Kenntniss der Herrn Actionäre zu bringen, dass die Ausgabe von Couponsbogen zu den Actien-Interimsscheinen der Gesellschaft von heute ab bei der General-Direction der Südbahn (Wien, Südbahnhof) stattfindet. Zu diesem Behufe sind die Interimsscheine in den Stunden von 10 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags von einer arithmetisch geordneten Consignation begleitet bei der genannten Stelle gegen Depôtschein zu hinterlegen.

Die Formulare zu den Consignationen werden sowohl bei der General-Direction am Südbahnhofe als bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe unentgeltlich ausgegeben.

Zusendungen per Post können nicht angenommen werden.

Wien, 20. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Eisenbahn.

Vom 1. Juli dieses Jahres ab tritt auf sämmtlichen, zur diesseitigen Verwaltung gehörigen Eisenbahn-Telegraphen-Stationen das Reglement über die Benutzung der innerhalb des Norddeutschen Telegraphen-Gebietes gelegenen Eisenbahn-Telegraphen für Beförderung solcher Depeschen, welche nicht den Eisenbahn-Dienst betreffen, in Kraft.

Breslau, den 26. Juni 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat Mai und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Mai 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	8351	16822	25173	+3085	113578	+5914
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	57311	51398	110620[1]	—	477433	+48820
b. Elmsh.-Glückstadt	3985	3723	7718	+1053	34159	+1906
a. Berg.-Märkische	—	—	579870	+95070	2636279	+285030
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	118070	+13621	564547	+55223
Berlin-Anhaltische	121000	161500	287500	—29918	1273800	—14296
Berlin-Görlitz[2]	26669	26868	55047	—	232736	—
Berlin-Hamburg	101320	162565	269478	+3052	1366931	+60906
Berlin-Potsd.-Magdb.	97818	106700	204518	—	945865	+32069
a. Berlin-Stettin-Starg.	68867	85844	155276	+18341	—	+34596
b. Stargard-Cösl.-Colb.	15061	17266	32472	+2863	—	+6733
c. Vorpomm. Zweigb.	27463	17346	45319	+5066	—	+9275
Breslau-Schweidn.-Fr.	40878	83374	128196	+5285	—	+4420
Hessische Nordbahn	30000	82840	112840	+20867	493274	+57002
Homburger E.				—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	586	739	1325	+32	5875	+845
a. Köln-Mind. Hauptb.	128612	403736	581141	—12546	2754868	—74408
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	11659	24295	37940	+2979	199861	+8799
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	22781	104889	138678	+25434	623554	+64999
d. Zusammen	163052	532920	757759	+15867	3578283	—610
Leipzig-Dresden	94459	157422	251881	—	1148856	+153552
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	48344	+1460	169162	+6108
a. Magdeburg-Leipzig	54061	124082	182647	+574	890082	+73610
b. Halle-Casseler Zwgb[3]	—	—	55786	+24418	255505	+111838
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	38871	65515	104386	+8007	—	
b. Cöthen-Wegeleben, Güsten-Stassfurt u. Frose-Ballenstedt	10845	17338	28243	+7262	—	+45576 (a.–c.)
c. Mgdb.-Wittenberge	13964	32168	47405	—1234	—	
Mecklenburgische E.	23319	20958	44277	+1771	216396	+ca. 2200
Nassauische E.	28393	40940	76406	+12332	288793	+29009
Neisse-Brieg	5850	7580	14293	+764	—	+10684
Niederschles. Zweigb.	7639	11909	20049	—1989	—	—
a. Oberschles. Hauptb.	57882	382201	476595	+21543	2450401	+284185
b. „ Zweigb.	—	11463	11779	+3564	46851	+7791
c. Breslau-Posen-Glog.	31830	101876	143455	+35097	710505	+175922
d. Stargard-Posen	18826	78068	103239	+37099	502432	+176266
Oppeln-Tarnowitz	3335	14900	21735	+5631	—	+10909
Ostpreuss. Südbahn	12266	16499	29336	—	—	—

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	40152	44166	1448	85766	+6745
Ost-Holstein	„	7648	4545	238	12431	+3013
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	6296	2567	204	9067	+2409
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	3215	120	21	3356	+2097

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke (27,95 M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die 9,31 Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Mai 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Preuss. Ostbahn	255512	289667	572238	+100019	—	—
a. Rheinische	194000	261300	468050	+41494	2132940	+194291
b. Kempen-Venlo[4]	1040	990	2030	—	10380	—
a. Rhein-Nahebahn	19900	50599	75375	+11899	316293	+19803
b. Saarbrücker E.	23410	108679	152181	—2594	738114	+23228
Schleswigsche	22776	25844	48620	+4953	—	—
Thüringische	107384	177193	284577	+28652	1193904	+113863
Tilsit-Insterburger E.	3580	4271	8644	+2951	38127	+5094
Wilhelmsbahn	10267	74116	97131	+46520	—	+232026
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[5]	4341	54898	59239	—	276519	+55838
Böhmische Westbahn	49016	134809	183825	+13554	903590	+244710
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	69701	—	454622	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	76216	271183	347399[6]	—	903565	—
Graz-Köflach	7050	30174	37224	+1899	206889	+52849
Kais. Ferd. Nordbahn	357163	1587043	1944206	+345564	9765426	+2579381
Kais. Elisabethbahn	235025	765628	994040	+380892	4609476	+1904304
Lemberg-Czernowitz	33894	99178	133072	—41815	694050	+74843
Mohács-Fünfkirchen	5033	58027	63060	+6515	292611	+29410
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1079605	+168713	5160260	+1641134
b. Südöstl. Linie	—	—	1278330	+347882	6707917	+2505695
c. Wien-Neuszöny	—	—	177899	+65130	913234	+394602
d. Zusammen	—	—	2535834	+581725	12 781 411	+4541431
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz						
b. Italienisches Netz						
Süd-Nordd.-Verbindb.	33562	122923	156485	—	815018	+155860
Theissbahn	104448	399165	503613	+132568	2288146	+724341
Turnau-Kralup-Prag	22079	40101	62180	+8600	308197	+52761
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	150023	553024	703047	+115818	3387799	+808370
Bayer. Staatsbahnen	492006	1871339	2363345	+920105	9174967	+2852352
Frankfurt-Hanau	24145	26093	51317	+5403	235522	+39286
Hess. Ludwigsbahn[7]	118949	166808	288174	+52316	1334633	+240585
a. Pfälz. Ludwigsb.	61748	184943	246961	+37204	1133131	+116746
b. „ Maximiliansb.	15774	53449	69223	+5688	309226	+14800
c. Neust.-Dürkheim	3576	1954	5530	+60	24347	+710
Taunusbahn	46097	18984	65922	+9324	236003	+27480
Werrabahn	31756	69309	101065	+2980	466486	+18201
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	23225	51031	93900	—	—	—
Schweizer Centralb.	299000	385000	684000	+ ca. 74000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	64653	125063	196653	+16534	—	—
Warschau-Bromberg	13521	19794	36006	+2582	—	—
Riga-Dünaburg	39283	67721	112135	+29534	516460	+157008

[4] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[5] Teplitz-Dux (1,50 M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[6] Die Brutto-Einnahme im Monat Mai 1867 betrug 903 565 fl. 82 kr.

[7] Von der Mehreinnahme ad 240 585 fl. entfallen 197 931 fl. auf die alten Strecken.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Am Freitag, den **17. Juli d. J.** Vormittags 10 Uhr findet im Stationsgebäude in Altona die 2. Ausloosung von 90 Stück 4procentigen Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission zum Nominalwerth von 30 000 Thlr. in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und eines protocollführenden Notars statt, zu welcher Verloosung den Inhabern der Prioritätsobligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 26. Juni 1868. **Die Direction.**

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Zur Herstellung des Reiseverkehrs zwischen Kopenhagen und dem westlichen Deutschland über Korsoer, Kiel, Harburg und Hannover wird während der Zeit vom **1. Juli d. J.** an bis weiter zwischen Altona und Kiel ein Schnellzug eingelegt.

Abgang von **Altona** Abends 9 Uhr 45 Minuten.
Ankunft in **Kiel** Nachts 12 Uhr 5 Minuten.
Abgang von **Kiel** Morgens 5 Uhr 30 Minuten.
Ankunft in **Altona** Vorm. 7 Uhr 50 Minuten.

Von Altona wird der Zug am 1., von Kiel am 2. Juli zum ersten Male fahren.

Die Züge 8 Uhr 45 Minuten Nachmittags von Hamburg nach Altona und 8 Uhr 15 Minuten Vormittags von Altona nach Hamburg vermitteln die Anschlüsse.

Altona, den 25. Juni 1868.

Die Direction.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 1. Juli d. J. die Bahnstrecken **Fulda-Neuhof** und **Wächtersbach-Steinau** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und gleichzeitig für die Bahnstrecken **Bebra-Neuhof** und **Hanau-Steinau** die weiter unten folgenden Fahrpläne in Kraft treten.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Hunde, Güter und Privatdepeschen von und nach den neu in Betrieb gesetzten Stationen sind die auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn bereits eingeführten Reglements maassgebend; die Tarife sind in den Expeditionen käuflich zu haben.

A. Fahrplan der Strecke Bebra-Neuhof.

Von Bebra nach Neuhof.		I. Vormittag. U. M.	III. Nachmittag. U. M.	V. Nachmittags. U. M.	Vormitt. U. M.
Bebra	Abfahrt	6.36	12.42	8.20	—
Mecklar	„	6.48	12.52	8.32	—
Hersfeld	„	7.4	1.6	8.48	—
Neukirchen (Rhina)	„	7.28	1.27	9.12	—
Burghaun	„	7.47	1.42	9.31	—
Hünfeld	„	7.59	1.52	9.43	—
Steinau	„	8.22	2.13	10.6	—
Fulda	„	8.28	2.33	10.17 Ankunft	6 Abfahrt
Neuhof	Ankunft	9.	2.53	—	6.22

Von Neuhof nach Bebra.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Neuhof	Abfahrt	9.	1.55	5.37
Fulda	„	9.31	2.25	6.8
Steinau	„	9.43	2.36	6.20
Hünfeld	„	10.8	2.58	6.45
Burghaun	„	10.19	3.7	6.56
Neukirchen (Rhina)	„	10.36	3.21	7.13
Hersfeld	„	11.	3.41	7.37
Mecklar	„	11.12	3.51	7.49
Bebra	Ankunft	11.23	4.	8.

B. Fahrplan der Strecke Hanau-Steinau.

Von Steinau nach Hanau.		I. Vormittags. U. M.	III. Vormittags. U. M.	V. Nachmittags. U. M.
Steinau	Abfahrt	5.	10.30	4.30
Salmünster	„	5.14	10.44	4.44
Wächtersbach	„	5.29	10.59	4.59
Gelnhausen	„	5.51	11.21	5.21
Meerholz	„	5.59	11.29	5.29
Langenselbold	„	6.14	11.44	5.44
Hanau	Ankunft	6.32	12.2	6.2

Von Hanau nach Steinau.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Hanau	Abfahrt	7.38	2.20	8.10
Langenselbold	„	8.1	2.43	8.33
Meerholz	„	8.17	2.59	8.49
Gelnhausen	„	8.28	3.10	9.
Wächtersbach	„	8.52	3.34	9.24
Salmünster	„	9.8	3.50	9.40
Steinau	Ankunft	9.22	4.4	9.54

Diese Züge haben directen Anschluss nach und von **Frankfurt.**

Cassel, den 25. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Homburger Eisenbahn - Gesellschaft.

Bei der heute zu Homburg vorschriftsmässig erfolgten achten Verloosung des 4½ procentigen hypothekarischen Prioritäts-Anlehens von fl. 1 050 000 und der siebenten Verloosung des 4½-procentigen Anlehens von fl. 130 000 sind nachverzeichnete Obligationen:

1) vom 4½procentigen hypothekarischen Prioritäts-Anlehen ad fl. 1 050 000,

a) 6 Stück à fl. 1000:

Lit. A Nr. 24, 97, 194, 262, 294, 363;

b) 9 Stück à fl. 500:

Lit. B Nr. 35, 168, 308, 320, 404, 596, 641, 648, 759;

c) 14 Stück à fl. 100:

Lit. C Nr. 76, 177, 355, 413, 419, 459, 471, 506, 707, 751, 812, 1202, 1213, 1375;

zur Rückzahlung auf den 2. Januar 1869;

2) vom 4½procentigen Anlehen ad fl. 130 000,

3 Stück à fl. 500:

Nr. 69, 107, und 190

zur Rückzahlung auf den 1. Juli 1869 gezogen worden.

Die Besitzer vorstehender verlooster Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass die Verzinsung derselben mit dem 2. Januar und resp. 1. Juli 1869 aufhört, sowie dass deren Auszahlung von diesen Tagen an bei der Landgräfl. Hess. concessionirten Landesbank dahier, oder bei Herren v. Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. erfolgt.

Aus früheren Verloosungen sind noch nicht zur Rückzahlung präsentirt:

1) Vom Anlehen ad fl. 1 050 000

a) Rückzahlbar am 2. Januar 1864:

Lit. C Nr. 937.

b) Rückzahlbar am 2. Januar 1866:

Lit. B Nr. 465, 724.

Lit. C Nr. 359, 435, 801, 946, 1308.

c) Rückzahlbar am 2. Januar 1867:

Lit. A Nr. 221, 252.

Lit. B Nr. 505.

Lit. C Nr. 50, 739, 943, 1221, 1374, 1405.

d) Rückzahlbar den 2. Januar 1868:

Lit. A Nr. 124, 442.

Lit. B Nr. 299, 424.

Lit. C Nr. 157, 333, 423, 426, 854, 855, 889, 1041, 1450.

2) Vom 4½ procentigen Anlehen ad fl. 130 000,

1) Rückzahlbar den 1. Juli 1866:

Nr. 149.

2) Rückzahlbar den 1. Juli 1868:

Nr. 27, 202, 224.

Sodann bringt man zur Kenntniss, dass vom 1. Juli cr. an bezüglich des Prioritätsanlehens ad 1 050 000 fl. gegen Aushändigung der Talons neue Couponsbogen bei der Landgräfl. Hess. conc. Landesbank zu Homburg erhoben werden können.

Homburg, den 23. Juni 1868.

Der Verwaltungs-Rath der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die fälligen Zins-Coupons der 4- und 5procentigen Altona-Kieler, sowie der $4^1/_2$procentigen Schleswigschen Prioritätsobligationen werden vom **1. Juli d. J.** an bis weiter jeden Donnerstag, Freitag, Montag und Dienstag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude eingelöst. Die Coupons müssen mit einem Nummerverzeichniss der Reihenfolge nach eingeliefert werden.

Altona, den 25. Juni 1868.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Zahlung der am **1. Juli cr.** fälligen Zinsen der für die **Bergisch-Märkische, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer** und **Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn** emittirten **Prioritäts-Obligationen** und **Prioritäts-Actien** wird vom obigen Tage ab:

in Berlin durch die Herren **H. F. Fetschow & Sohn** und durch die **Direction der Disconto-Gesellschaft**, in Köln durch den **A. Schaaffhausen**'schen Bankverein, in Aachen durch die Herren **Theodor Zurhelle & Comp.**, in Crefeld durch den Herrn **v. Beckerath-Heilmann**, in Düsseldorf durch die Herren **Baum, Böddinghaus & Comp.**, in Bonn durch den Herrn **Jonas Cahn**, in Leipzig durch den Herrn **H. C. Plaut**, in Breslau durch den **Schlesischen Bankverein**, in Frankfurt a. M. durch die Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**, in Hamburg durch die Herren **Haller, Söhle & Comp.**, in Cassel durch die **Hauptcasse der Hessischen Nordbahn**, in Elberfeld durch die Herren **v. d. Heydt, Kersten & Söhne** und durch **unsere Haupt-Casse**

erfolgen. — Werden mehrere Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben, nach Serien und Nummern geordnet, mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 22. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am 1. Juli cur. fälligen, halbjährigen **Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von gedachtem Tage ab bis zum 31. Juli cur. **Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** zu Berlin,
2) bei dem **Schaaffhausen'schen Bankvereine** in Köln,
3) bei der **Filiale der Bank für Handel und Industrie** zu Frankfurt a/M.

und fortlaufend:

4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn, soweit deren **Bestände** ausreichen, ingleichen
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 15. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1868 fälligen Actien-Coupons für das Verwaltungsjahr 1867 werden in Gemässheit des General-Versammlungs-Beschlusses vom 13. Juni 1868 **vom 1. Juli ab**, mit 12 fl. Ö. W. in Banknoten pr. Stück, bei nachbenannten Cassen eingelöst werden:

in Leipzig bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt**,
in Wien bei der **Niederösterr. Escomptegesellschaft**,
in Prag bei Herrn **Moritz Zdekauer**,
„ do. bei der **Directions-Cassa No. 1012/I Quai.**

Ferner werden die mit 1. Juli 1868 fälligen halbjährigen Silber-Zinsen-Coupons der Prioritäten mit Rthlr. 2. 15 Sgr., oder fl. 3. 75 kr. Ö. W. in Silber pr. Stück vom 1. Juli 1868 ab bei denselben vorbezeichneten Zahlungsstellen, so wie auch

1) in Hamburg bei der **Norddeutschen Bank**,
2) „ Berlin bei der **Berliner Handelsgesellschaft**,
3) „ Dresden bei Herrn **Michael Kaskel**,
4) „ Wien bei der **Anglo-Oesterr. Bank** eingelöst.

Prag, am 13. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Die von der X. ordentlichen Generalversammlung mit fünf Rubel für jede Stammactie der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1867 festgestellte Dividende ist in dem Zeitraum **vom 5. bis 31. Juli cr.**, abzüglich der bereits erhobenen Abschlagsdividende von einem Rubel fünfzig Kopeken per Actie bei den nachfolgenden Zahlungsstätten zu erheben:

in Warschau bei der **Hauptcasse der Gesellschaft;**
„ Breslau beim **Schlesischen Bankverein;**
„ Amsterdam bei Herren **Lippmann, Rosenthal & Co.;**
„ Berlin bei Hrn. **Feig & Pinkus;**
„ Frankfurt a/M. bei Herren **J. J. Weiller Söhne;**
„ Krakau bei Hrn. **Anton Hoelzel;**
„ Brüssel bei Hrn. **Brugmann Sohn;**
„ St. Petersburg bei Herren **Sterky & Sohn.**

Gleichzeitig kommt die auf die Genussscheine entfallende Dividende per Rubel und per Stück zur Zahlung.

Warschau, den 28. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

a) 600 000 laufende Fuss gewalzte Eisenbahn-Schienen,
b) 4 153 Centner oder 57 200 Stück Seitenlaschen,
c) 2 542 do. „ 460 000 Stück Hakennägel und
d) 1 027 do. „ 116 000 Stück Laschenschraubenbolzen

sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen resp. Kleineisenzeug“

versehen, bis zu dem,

am Dienstag, den 21. Juli d. J, Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln so wie in unserm Central-Büreau hieselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. Juni 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Königliche Preussische Ostbahn.

Die Lieferung von

a) 900 000 laufenden Fuss gewalzten Eisenbahnschienen;
b) 6 504 Centner oder 90 000 Stück gewalzten schmiedeeisernen Seitenlaschen;
c) 3 867 Centner oder 700 000 Stück Hakennägel;
d) 1 593 Centner oder 180 000 Stück Laschenschraubenbolzen;

e) 160 000 Stück eichenen Bahnschwellen;
f) 6 800 Stück eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen resp. Kleineisenzeug oder Eisenbahnschwellen für die Thorn-Insterburger und Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn"

versehen, bis zu dem, am

Mittwoch, den 22. Juli d. Js. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei, an unsern Büreau-Vorsteher Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. Juni 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

1) 140 Satz 5"ige Tiegelgussstahlachsen mit schmiedeeisernen Radsternen und Puddelstahlbandagen;
2) 16 Satz 5"ige Tiegelgussstahlachsen mit schmiedeeisernen Radsternen und Gussstahlbandagen;
3) 12 Satz $4^1/_2$"ige dergleichen;
4) 96 Stück Tragfedern aus Tiegelgussstahl für Personenwagen;
5) 240 Stück dergl. aus Tiegelgussstahl für Güterwagen;
6) 428 Stück Spiralfedern aus Tiegelgussstahl für Buffer und Zugapparate;
7) 328 Stück dergl. aus Tiegelgussstahl für Nothketten;
8) 80 Stück dergl. aus Tiegelgussstahl für Thürbuffer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in meinem Büreau einzusehen, auch können dieselben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Achsen, Rädern und Federn für Wagen"

bis zu dem am **14. Juli cur. Morgens 10 Uhr** in meinem Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden, an mich einzusenden.

Paderborn, den 26. Juni 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister
Welkner.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission sollen p. p.

86 000 Ctnr. alte ausrangirte Eisenbahn-Schienen und
4 600 Ctnr. altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl (Laschen, Schrauben, Nägel, Schienenstühle etc.),

welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn lagern, verkauft werden und ist dazu Termin auf

Montag, den 6. Juli Morgens 10 Uhr

im Büreau der Ober-Betriebs-Inspection angesetzt.

Offerten sind bis zum genannten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Materialien"

einzureichen und werden in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet und verlesen.

Die Verkaufsbedingungen sind auf den Stations-Büreaus zu Hannover, Harburg, Lüneburg, Bremen, Geestemünde, Göttingen, Cassel, Minden und Osnabrück ausgelegt, auch können dieselben auf portofreie Gesuche von der Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung hierselbst in Abschrift bezogen werden.

Hannover, den 12. Juni 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wex.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von **100 Stück 4rädrigen offenen Güterwagen von 200 Centner Tragfähigkeit mit Bremsen** im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Lieferung von Eisenbahnwagen" zum Submissionstermine am **Mittwoch den 15. Juli cr. Vormittags 10 Uhr** an den Königlichen Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus und werden auch, auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher Kanzleirath Bröse hier zu richtende Schreiben, unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 19. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
le Juge.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von **1894 Riegelschlössern**, jedoch **ohne Schlüssel und 1889 Stück Kugellaternen** für bedeckte Güterwagen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission von Riegelschlössern und Kugellaternen"

zum Submissionstermine

am Sonnabend, den 18. Juli cr., Vormittags 10 Uhr,

an den unterzeichneten Ober-Maschinenmeister einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeldlich mitgetheilt.

Hannover, den 27. Juni 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Badischer Eisenbahnbau.

Zur Ausführung neuer Eisenbahnen bedarf die diesseitige Verwaltung,

35 596 Zollcentner Eisenschienen,
5 800 Stück, oder $333_{,5}$ Centner Unterlagsplatten für Stossschwellen von Walzeisen,
11 600 Stück oder 1177 Centner Laschen von Puddelstahl,
23 400 Stück oder 246 Centner Laschenbolzen,
117 800 Stück oder 596 Centner Kloben,

beide von Schmiedeeisen, welche in den Monaten Januar, Februar und März 1869 kostenfrei zu Mannheim abgeliefert werden sollen.

Die Lieferung dieser Materialien soll im Submissionsweg vergeben werden.

Diejenigen, welche geneigt sind, dieselben im Ganzen, oder theilweise, oder einzelne Gattungen zu liefern, werden daher eingeladen, ihre Angebote in frankirten und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Schienen und Befestigungsmaterialien"

versehenen und verschlossenen Schreiben bis zum

Dienstag den 21. Juli 1868 Vormittags 10 Uhr

bei diesseitiger Stelle einzureichen, sowie der hierauf erfolgenden Eröffnung anzuwohnen.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen werden hierorts auf Verlangen zur Kenntnissnahme abgegeben.

Carlsruhe, 24. Juni 1868.

Grossh. Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.
Baer.

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die dritte Meile im 3. und 4. Loose der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung:

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 47 390 und 6300 Thaler,
2) von 2 und 4 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegeunterführungen und enthaltend circa 195 und 79 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demianiplatz No. 55 an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten und für jedes Loos getrennt, zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn" versehen bis spätestens zu dem auf den **15. Juli 1868, Mittags 12 Uhr** in unserm Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 30. Juni 1868.

Königliche Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Für Eisenbahn-Verwaltungen.

Ein seit 12 Jahren als Oberbeamter bei Oesterr. Eisenbahnen definitiv angestellter Ingenieur aus Sachsen, der seine Berufstüchtigkeit vom Schraubstock angefangen, in allen technischen Branchen des Eisenbahndienstes erworben, wünscht (nur um wiederholter Prétérition ausweichen zu können) zukünftig ein anderweites Engagement abzuschliessen. Der Gesuchsteller vermag im executiven Betriebsdienst oder bei Bahnerhaltung und Werkstättenbetrieb, nicht minder als in den verschiedenen Verwaltungsbranchen insbesondere aber im Conceptsfach, in Verfassung der Geschäftsberichte oder in Anlegung und Führung der Eisenbahn-Statistik, jedweder Anforderung zu entsprechen, auch stehen demselben ausser den eigenen Arbeiten vorzügliche Zeugnisse empfehlend zur Seite. — Die Redaction dieses Blattes hat die Güte eventuelle Anfragen entgegenzunehmen.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Germania,	Mittwoch,	8. Juli (Morgs.)	Cimbria,	Mittwoch,	29. Juli (Morgs.)
Allemania,	do.	15. Juli (Morgs.)	Saxonia,	do.	5. August (Morgs.)
Holsatia,	do.	22. Juli (Morgs.)	Westphalia (im Bau).		

☞ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**. **Fracht £ 2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten **4** Sgr., Briefe zu bezeichnen **„per Hamburger Dampfschiff"**

und zwischen **Hamburg** und **New-Orleans**,

auf der Ausreise **Havre** und **Havanna**, auf der Rückreise **Havanna** und **Southampton** anlaufend.

Saxonia,	Donnerstag,	1. October,	Saxonia,	Donnerstag,	31. December,
Bavaria,	Sonntag,	1. November,	Bavaria,	Montag,	1. Februar 1869,
Teutonia,	Dienstag,	1. December,	Teutonia,	Montag,	1. März. „

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. **Fracht £ 2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Die Dampf-Trassmühle von

Jacob Meurin,

Eigenthümer von Tufsteingruben, in Andernach am Rhein

empfiehlt den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen fein gemahlenen

Plaidter Trass und Tufstein

zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gas-Reservoirs und andern Wasserbauten.

Plaidter Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement,

nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die rascher erhärtenden künstlichen Cemente und kostet mit Berücksichtigung des nöthigen Kalkzusatzes nur ¼ des Preises dieser

Maschinen-Putz-Materialien.

Manilla-Putz-Werg à Ctr. 5 Rthlr., ergiebiger, klarer, und billiger als Putzwolle, als ein vorzüglich neues Putzmaterial für grössere Maschinen und Maschinentheile empfohlen wird. **Weisse u. bunte Putzwolle** billigst empfiehlt **H. Bruck's Fabrik** in Frankenstein i/Schles.

Muster gratis.

Der Berggeist

Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie.

(XIII. Jahrgang.)

Unaufhaltsam schreitet das vaterländische Berg- und Hüttenwesen in seinem Entwickelungsgange vorwärts und immer mehr tritt die ausserordentliche Bedeutung dieser vielfach unterschätzten Zweige des grossen wirthschaftlichen Ganzen hervor. Im Hinblick auf einen derartigen erfreulichen Aufschwung wird unsere, den Fachleuten wohlbekannte Zeitung sich mit gesteigertem Eifer bemühen, die Interessen des Berg- und Hüttenwesens nach allen Richtungen hin — in technischer, bergrechtlicher, commercieller, wie überhaupt allgemein volkswirthschaftlicher Beziehung — auf das umfassendste zu vertreten. Insbesondere wird das Blatt durch Zugabe von Beilagen in vermehrter Menge den Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchen.

Abonnements auf den „Berggeist" werden zum Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich von allen Kgl. Postämtern oder auch von den Buchhandlungen entgegengenommen.

Anzeigen, für welche sich das Blatt bei der grossen und anhaltend steigenden Verbreitung (die Zahl der über alle Bergwerks- und Hütten-Districte Deutschlands, so wie über England, Belgien, Frankreich und das weitere Ausland, wie Italien, Spanien, Portugal, Russland, Nord- und Süd-America ausgebreiteten Empfangsorte hat im II. Quartal 1868 Dreihundert bedeutend überschritten) vorzugsweise empfiehlt, werden mit 1½ Sgr. die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum berechnet.

Köln, Ende Juni 1868.

Die Expedition des Berggeist.
Wilh. Hassel.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Die 6 Haupt Formationen des Landes.

I Bunter Sandstein: Dieser nimmt den ganzen württemb. Schwarzwald ein u. liegt 400'–1000' Par. F. mächtig hoch über dem Urgebirge (Granit u. Gneis G) welches im Murg, Kinzig, Schiltach, Enz, Eyach, Alb u. Nagold-Thal zu Tage tritt.

II Muschelkalk: Dem bunten Sandstein 400'–500' mächtig aufgelagert, zieht v. Schwenningen b. Rottenburg abwärts, v. d. zw. Nagold u. Herrenberg durch, über das obere u. Stroh-Gäu sich ausbreitend, zur Enz u. dem Neckar, an dem er sich v. Cannstadt bis zur Landesgränze abwärts, in d. Thälern d. Murr u. Rems b. gegen Backnang u. Waiblingen aufwärts zieht, und sich am Kocher, d. Jaxt u. Tauber in weiten Flächen ausbreitet.

III Keuper: 800'–1000' mächtig auf dem Muschelkalke aufgelagert, zieht sich a. d. r. Neckar-Ufer v. Schwenningen abwärts, breitet sich v. Rottenburg an auch auf d. l. Ufer aus, bildet die Gehänge u. Thaleinschnitte des Schönbuchs, die Stuttgarter Berge, d. Asberg, Stromberg u. Heuchelberg, u. erstreckt sich a. d. r. Uf. in nordöstl. Richtung über d. Schur- u. Welzheimer-Wald, die Löwensteiner-, Waldenburger-, Limpurger- u. Ellwanger Berge.

IV Lias: 100'–400' mächtig über dem Keuper sich ablagernd, bedeckt die längs dem nordw. Fuße der Alp sich hinziehende Ebene, das Plateau des Schönbuchs, die Fildern, u. d. Plateaus des Schur- u. Welzheimer Waldes so wie der südl. Ellwanger Berge.

V Jurakalk: Dieser bildet die ganze Gebirgsmasse der Alp u. erstreckt sich südlich im Allgem. bis zur Donau.

VI Molasse: Breitet sich über die ganze Hochebene v. Oberschwaben aus, u. tritt z. Th. auch auf das linke Donau Uf. über.

Geognostische Grenzen.

Landesgrenze.

Vollendete württemb. Bahnen
Im Bau befindliche
Projectirte
Vollendete badische und bairische Bahnen
Im Bau befindliche
Projectirte

Die rothen Zahlen sind Höhen der Eisenbahnstationen in abgerundetem Metermaß.

Mergentheim
n. Würzburg
Boxberg
Osterburken
Niederstetten
Blaufelden
437
Mosbach
Neckarelz
Meckesheim
Künzelsau
Sinsheim
n. Heidelberg
Wimpfen
Jaxtfeld
Neckarsulm
Oehringen
Weinsberg
Heilbronn
158
Hall
Crailsheim
Bruchsal
111
n. Heidelberg
Karlsruhe
Durlach
Brackenheim
Maulbronn
Besigheim
Gaildorf
Ellwangen
Mühlacker
232
Pforzheim
Brötzingen
Vaihingen
Bietigheim
220
Marbach
Backnang
Ludwigsburg
293
Welzheim
Wasseralfingen
Aalen
Nördlingen
426
n. Nürnberg
Rhein
Rastadt
Neuenbürg
324
Zuffenhausen
Waiblingen
Cannstadt
220
Schorndorf
Gmünd
Unterkochen
Oberkochen
Oos
Gernsbach



Norddeutscher Lloyd.

Regelmässige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	11. Juli.	6. August.	D. Newyork	1. August.	27. August.
D. Hermann	18. Juli.	13. August.	D. Deutschland	8. August.	3. September.
D. Union	25. Juli.	20. August.	D. Hansa	15. August.	10. September.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 15. August an **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Juli.	1. August.	D. Baltimore	1. September.	1. October.
D. Berlin	1. August	1. September.	D. Berlin	1. October.	1. November.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 1. September an **55** Thlr. Courant.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

In **C. W. Kreidel's Verlag** in **Wiesbaden** erscheint und ist durch alle Buchhandlungen und Postanstalten des In- und Auslandes zu beziehen:

Organ
für die Fortschritte des Eisenbahnwesens

in technischer Beziehung.

Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Herausgegeben von

Edmund Heusinger von Waldegg.

Dreiundzwanzigster Jahrgang. Preis des Jahrgangs 6 Thaler.

Unsere Zeitschrift ist vom Jahrg. 1864 an das technische Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und erscheint in Quartformat in 6 Lieferungen von 5—6 Druckbogen Stärke, nebst Zeichnungen in Lithographie und Holzschnitt, auf deren Ausführung besondere Sorgfalt verwendet wird.

Probehefte sind durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Neue Folge. V. Band. 1868. Inhalt des IV. Heftes:

Original-Aufsätze: Absperrvorrichtungen an den Niveaukreuzungen frequenter Strassen mit frequenten Eisenbahnen. Von M. M. von Weber. — Bericht über die Anwendung der Strahlenpumpen auf der Wilhelmsbahn. Von Basson. — Verbesserungen an den Expansionssteuerungen mit einem Schieber. Von W. Volkmar. — Winn's Universal-Schraubenschlüssel. Von Klasen. — Entlastete Regulatoren für Locomotiven. Nach Mittheilungen von dem techn. Eisenbahn-Büreau des Preuss. Ministeriums für Handel, Gewerbe etc. — Clapet's entlasteter Regulator, angewandt bei einer Locomotive der Berlin-Hamburger Bahn. Von G. Gruson. — Die neue Laschenverbindung ohne Schrauben bei dem Oberbau der Kaiserin Elisabeth-Eisenbahn. Vom Herausgeber. — Beschreibung der ganz eisernen Güterwagen der Oberschles. Eisenbahn. Von Sammann. — Notizen über Krahne und Umladevorrichtungen auf der Pariser Ausstellung. Vom Herausgeber. — Die Kronprinz Rudolf-Bahn in Oesterreich. Von O. v. Lazarini.

Bericht über Fortschritte des Eisenbahnwesens. Bahnoberbau: Die Schienenfabrication auf der Pariser Ausstellung. — Die Schienenbiegmaschine von Millet & Rogé. — Die Anwendung des Steinwürfel-Oberbaues und der ganz eisernen Oberbaue auf den Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins.

Bahnhofs-Anlagen und Einrichtungen. Anordnung der Geleise im Pariser Nordbahnhof. — Einrichtung des Bahnhofs zu La Rapée. — Gleichzeitige Bewegung mehrerer Weichen im Bahnhof Stuttgart.

Maschinen- und Wagenwesen. Die Dampfpumpe von Brown & Wilson. — Locomotiv-Kolben mit Liederung von Dunbar. — Die Locomotiven der Queensland-Eisenbahnen. — Beitrag zur Geschichte des Deutschen Locomotivbaues, nebst einem Anhange, den gegenwärtigen Zustand der vorzüglichsten Locomotivbau-Anstalten Deutschlands betreffend. Von Rühlmann. — Antifrictions- und Oelschmiere. Von E. Beuther.

Signalwesen. Zugsignale auf der Pariser Ausstellung. — Kennard's Vorrichtung zum Feststellen von Weichen und Signalapparaten.

Allgemeines und Betrieb. Stroudley's Rampenschienen für entgleiste Eisenbahnfahrzeuge. — Maschine zum Bohren der Steinwürfel zu Schienenunterlagen von Decker & Comp. — Zeigerwaage für Passagiergepäck von A. C. Herrmann.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben.

Vulcan-Oel

aus den Quellen der

Volcanic-Oil-Company

in **West-Virginia, Nordamerica**

empfehle ich in 4 Sorten leicht, mittel, dicker und sehr dick, als vorzügliches Schmiermaterial für alle Arten von Maschinen, Wellen, Eisenbahnachsen etc. etc. zum Preise von $12\frac{1}{2}$ Thlr. Pr. Crt. Bei Entnahme von Originalfässern von circa 280 Pfd. Netto wird keine Fastage berechnet.

Um Irrthümern zu begegnen, mache ich darauf aufmerksam, dass Fabricanten in Düsseldorf, Bremen, Wien etc. dieses American. Vulcanöl der äusseren Erscheinung nach sehr ähnlich nachgeahmt haben. Jedes aus meinem Depôt stammende Fass trägt eine mit der Firma versehene Vignette.

Moreau Vallette, Königl. Hof-Spediteur.

Als **General-Bevollmächtigter** der **Volcanic Oil & Coal Company** in **West-Virginia**, Nordamerica, erkläre ich hierdurch zur Warnung vor Täuschungen, dass das allein von mir in Europa eingeführte, zuerst in der vorjährigen Exposition universelle in Paris bekannt gewordene Americ. ächte Vulcanöl in Preussen nur durch die Herren **Moreau Vallette** in Berlin, **C. Hesseler & Sohn** in Greifswald, **C. Kayser** in Breslau, **Ernst Schmidt** in Essen und **Wirth & Co.** in Frankfurt a/M. zu beziehen ist. Mein vom Norddeutschen Consulat in Philadelphia beglaubigtes Vollmachts-Certificat zum alleinigen Import des Vulcanöls nach Europa sowie andere Verträge mit der Compagnie habe ich bei Herrn **Moreau Vallette** in Berlin zur Einsicht deponirt.

H. G. Möhring,

General-Bevollmächtigter der Volcanic Oil & Coal Company in West-Virginia, Nordamerica.

Zur hohen Beachtung für Bruchleidende.

Der berühmte **Bruch-Balsam**, dessen hoher Werth selbst in Paris anerkannt, und welcher von vielen medicinischen Autoritäten erprobt wurde, welcher auch in vielen tausend Fällen glückliche Curen hervorbrachte, kann jederzeit direct brieflich vom Unterzeichneten die Schachtel à 2 Thlr. gegen Einsendung des Betrages, da die Postnachnahme nicht stattfinden kann, bezogen werden. Für einen nicht so alten Bruch ist eine Schachtel hinreichend.

J. J. Kr. Eisenhut in Gais, bei St. Gallen (Schweiz).

Von den vielen 1000 Zeugnissen folgt hier eines aus neuester Zeit.

Dem Herrn **J. J. Kr. Eisenhut** in Gais bei St. Gallen bezeuge ich hierdurch, dass ich den von ihm bereiteten Bruchbalsam in mehreren Fällen angewendet und stets günstige Erfolge nach dessen Gebrauch selbst bei ältern Personen und veralteten Leiden zu beobachten Gelegenheit gehabt habe.

Insbesondere aber empfiehlt sich der gedachte Bruchbalsam bei Kindern, wo ich in einigen Fällen in kurzer Zeit Heilung von Leistenbrüchen gesehen habe.

Alt-Berun, den 1. Juni 1868.

Reg.-Bez. Oppeln. Dr. Stark,
Königl. Stabs-Arzt,
(L. S.) Medic., Chirurg u. Geburtshelfer.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von

M. Schlochauer & Co.

in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Inserate in sämmtl. existirende Zeitungen werden zu **Original-Preisen** prompt besorgt. Bei grösseren Aufträgen **Rabatt**.

Annoncenbüreau von **Eugen Fort** in **Leipzig**.

Hierzu eine Beilage der Schieferbau-Actiengesellschaft Nuttlar betreffend: Pissoiranlagen, Wasch- u. Bade-Anstalten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Eisenbahn- Gebirgs u. Fluss-Karte des Königreichs WÜRTTEMBERG

Die 6 Haupt Formationen des Landes.

I Bunter Sandstein:

II Muschelkalk:

III Keuper:

IV Lias:

V Jurakalk

VI Molasse:

Geognostische Grenzen

Landesgrenze.

Vollendete württemb. Bahnen

Im Bau befindliche

Projectirte

Vollendete badische und bairische Bahnen

Im Bau befindliche

Projectirte

Die rothen Zahlen sind Höhen der Eisenbahnstationen in abgerundeten Metermaßs.

Es wurden vollendet:

1847 Bietigheim Süssen.
1848 Heilbronn Bietigheim
1850 Süssen Ulm und Ulm-Friedrichshafen.
Einzelne Strecken dieser Bahnen wurden schon früher eröffnet.
1853 Bietigheim Bruchsal
1859 Plochingen Reutlingen
1861 Cannstatt Wasseralfingen u. Reutlingen Rottenburg
1862 Heilbronn Hall
1863 Wasseralfingen-Nördl.
1864 Aalen Heidenheim u. Rottenburg-Eyach
1866 Heilbronn Jaxtfeld Goldshöfe Grailsheim Eyach-Horb
1867 Horb Thalhausen u. Hall Grailsheim.

Maafsstäbe

Kilometer

deutsche Meilen

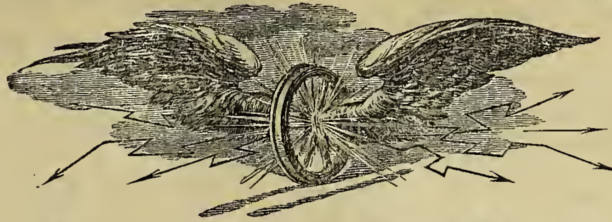
Württemb. Stunden

Beilage zu der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1868. Art. Anst. v. E. Hochdanz Verlag der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.

N°. 28.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 10. Juli 1868. (Schluss der Nummer: 9. Juli Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen General-Direction der Eisenbahnen wird die $3,_1$ Preuss. Meilen lange Bahnstrecke **Börssum-Jerxheim** mit der Zwischen-Station Mattierzoll am **1. Juli d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Mattierzoll ist $1,_9$ Preuss. Meilen von Börssum und $1,_2$ Preuss. Meilen von Jerxheim entfernt.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntnis setzen. — Berlin, den 30. Juni 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Skizze der Württembergischen Eisenbahnen.

Von Baurath Sonne in Stuttgart.

(Fortsetzung aus Nr. 27.)

II. Heilbronn-Hall-Crailsheim.

Hauptrichtung von West nach Ost.

In Verbindung mit der ausgeführten Strecke Heilbronn-Jaxtfeld, mit der Badischerseits im Bau begriffenen Bahn Jaxtfeld-Meckesheim und mit der nach dem neuesten Bayerischen Gesetzentwurf in Aussicht gestellten Strecke Crailsheim-Ansbach-Nürnberg ist die Bahn Heilbronn-Crailsheim bestimmt, die kürzeste Verbindung zwischen Mannheim (der Pfalz) nach Nürnberg (und weiter nach Prag und Breslau) zu vermitteln.

Ueber die strategische Bedeutung der fraglichen Bahn enthält die Allg. Zeitung (1867 p. 3419) folgende Bemerkung: „Die Linie Nürnberg-Crailsheim gebrauchen wir (die Bayern), um die Fränkischen Kreise, die für Bayern stets eine der ergiebigeren Zufuhrquellen an Truppen und sonstigen Kriegsbedürfnissen bleiben werden, über Heilbronn und Mühlacker mit den Pfälzischen Bahnen und Rastatt, sowie mit den Parallelbahnen hinter dem Schwarzwalde in Verbindung zu bringen."

Die Bahn hat zwischen Heilbronn und Weinsberg einen besonders schwierigen Tunnel (vgl. E.-V.-Z. 1862 p. 639). Man beabsichtigte Anfangs, um den Tunnelbau zu vermeiden, eine Einmündung bei Neckarsulm (etwa 1 Ml. nördlich von Heilbronn) in die Bahn Heilbronn-Jaxtfeld, ging aber hiervon ab, theils in Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse des Weinsberger Thals, theils zur Vermeidung einer Trennungsstation bei einem vergleichsweise unbedeutenden Orte. Ueber eine Betriebsstörung vgl. E.-V.-Z. 1863 p. 80.

Strecken		Länge
1) Heilbronn-Hall	zur Ausführung bestimmt 1858, Angriff 1859, Eröffnung August 1862	$7,_2$ Ml.
2) Hall-Crailsheim	zur Ausführung bestimmt 1865, Eröffnung December 1867	$4,_6$ „
	Sa. Länge Heilbronn-Crailsheim	$11,_8$ Ml.

Die Bahn ist eingeleisig mit Grunderwerb für 2 Geleise hergestellt, auch sind Tunnel und andere hauptsächliche Bauobjecte zweispurig angelegt.

Bedeutendere Stationen.

Weinsberg (2500 E.). Oberamtsstadt. Vorzüglicher Weinbau, bedeutender Obstbau; Keuperwerkstein- und Gypsbrüche. Im Oberamt: Holz- und Schindelhandel.

Oehringen (3400 E.). Oberamtsstadt. Neben ergiebiger Landwirthschaft ziemlich viel Kleingewerbe (Fabrication von eisernen Fensterbeschlägen, Essigfabrik, namhafte Bierbrauerei, Drainröhrenfabrik). Stark besuchte Schafmärkte.

Hall, „die alte Salzstadt", (6800 E.). Oberamtsstadt. Bedeutende Viehmärkte, Baumwollspinnerei, Stärkefabrik, hauptsächlich aber Salzsiederei. 3 Stunden von Hall die berühmte Steinsalzgrube Wilhelmsglück mit sehr reinem Salze. 1861/62 120 000 Ctr. allein an gemahlenem Steinsalz gefördert.

Crailsheim (2800 E.). Oberamtsstadt. Neben guter Landwirthschaft (starker Hopfenbau) viel Gewerbe (besonders Gerberei, eine bedeutende Glanzlederfabrik, Strumpfstrickerei und Baumwollweberei). Lebhafte Märkte in Victualien, Rindvieh, Schafen und Schweinen. Handel mit Schnittwaaren,

namhafte Bierbrauereien. Im Oberamt ergiebige Muschelkalk-, Werkstein- und Gypsbrüche.

III. Heidenheim-Aalen-Crailsheim-Mergentheim.

Hauptrichtung von Nord nach Süd.

Die Anschlüsse dieser Bahn in nördlicher Richtung sind bereits gesichert. Von Mergentheim nach Lauda (Station zwischen Heidelberg und Würzburg) wird Badischerseits gebaut. Hierdurch wird Verbindung mit Würzburg einerseits und (durch die Taubcrthalbahn) mit Wertheim andererseits erreicht. Weitere Fortsetzung nach dem Norden steht durch die von Bayern in Aussicht gestellte Strecke Gemünden-Schlüchtern bevor.

Nicht ebenso günstig steht es mit den Anschlüssen in südlicher Richtung. Gelegentlich der Verbindung der Württembergischen Bahnen mit den Bayerischen bei Nördlingen wurde von Bayern (s. Eb.-Z. 1861 p. 81) durchgesetzt, dass Württemberg auf eine südliche Fortsetzung der Bahn Aalen-Heidenheim für längere Jahre verzichtete.

„Die Kgl. Württemb. Regierung verpflichtet sich innerhalb eines Zeitraums von 12 Jahren, vom Tage der Eröffnung der Cannstatt-Nördlinger Eisenbahn an (also bis October 1875) keine Schienenverbindung zwischen dieser Bahnlinie und der Cannstatt-Ulmer Bahn herzustellen oder herstellen zu lassen, durch welche die Württembergische Bahnlinie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer würde als die Bayerische Bahnlinie von Nördlingen bis Lindau."

Diese Bestimmung verliert zwar ihre practische Schärfe dadurch, dass der mindestens ebenso dringende Bau von Eisenbahnen auf anderen Puncten des Landes die Thätigkeit der Württembergischen Regierung während der fraglichen zwölf Jahre vollauf beschäftigen wird, trotzdem gehört sie aber zu denjenigen, welche in der Geschichte der Deutschen Bahnen stets mit einem Trauerrande umgeben sein werden.

Man kann sich der Hoffnung nicht verschliessen, dass Bayern noch vor Ablauf des fraglichen Termins den Weiterbau der Bahn von Heidenheim nach Ulm (über Richtungen derselben vgl. E.-V.-Z. 1863 p. 21) gestatten werde, denn mit dem Anschluss an die Württembergische Südbahn Ulm-Friedrichshafen sind die fraglichen Bahnstrecken nicht allein als Hauptverkehrsstrassen, sondern auch für die Vertheidigung Deutschlands von hervorragender Bedeutung.

Die vollendete Bahn Ulm-Mergentheim setzt im Osten des Königreichs Württemberg in beinahe gerade Verbindung[5] den wichtigen Eisenbahnknotenpunct Würzburg mit dem Bodensee (der Ostschweiz) oder weiter die untere Elbe und die Weser mit den Alpen, kann also den Handel Bremens und Hamburgs an die Alpen fesseln. (E.-V.-Z. 1865 p. 331.)

Ueber die strategische Bedeutung der ganzen Bahnlinie spricht ein Aufsatz in der Allg. Zeitung (1867 p. 5418) folgendermaassen sich aus:

„Sie stellt hinter den Defileen des Orber Reisigs und Spessarts die nächste Verbindung mit Norddeutschland (Preussen) her, erleichtert, trotzdem, dass sie auf dem linken Tauber-Ufer läuft, die Vertheidigung dieses im Jahre 1866 so schnell verlassenen Abschnitts, verbindet Würzburg auf dem kürzesten Wege mit Ulm und wird mit einer rechts- oder sogar linksmainischen Zweigbahn Wertheim-Miltenberg-Aschaffenburg nicht nur eine allen ungünstigen Eventualitäten entrückte Verbindung zwischen den beiden Armee-Lagern Mainz und Ulm herstellen, sondern auch die nach dem Verlassen des Rheins oder der Störung seines Verkehrs nächste Verbindungslinie Emden-Münster-Hamm-Giessen-Frankfurt bis an den Fuss der Alpen verlängern."

[5] Allerdings erfährt, wie dem Verfasser von anderer Seite bemerklich gemacht ist, die fast gerade Richtung Friedrichshafen-Ulm-Würzburg bei jetziger Lage der Bahnen eine merkliche Ablenkung von Weikersheim an. Von diesem unfern Mergentheim belegenen Orte wendet sich die Bahn erst westlich nach Mergentheim und dann nordwestlich nach Lauda. Diese Verhältnisse dürften eine directe Verbindung Weikersheim-Bernsfelden-Würzburg demnächst erforderlich machen und würde dann die Strecke Weikersheim-Mergentheim-Lauda nur noch der Verbindung mit Wertheim dienen.

Strecken		Länge
1) Aalen-Heidenheim (Brenzbahn)	Ausführung beschlossen 1861, Eröffnung September 1864 . .	3,0 Ml.
2) Aalen-Goldshöfe, gemeinschaftlich mit der Bahn Cannstatt-Nördlingen	. . . .	1,0 „
3) Goldshöfe-Crailsheim (Obere Jaxtbahn)	Ausführung beschlossen 1865, Eröffnung November 1866 .	4,1 „
4) Crailsheim-Mergentheim	Ausführung beschlossen 1865, Eröffnung steht pro 1869 in Aussicht	7,9 „
	Sa. Länge Heidenheim-Mergentheim	16,0 Ml.

Anzahl der Geleise. No. 1 ist zweispurig angelegt, einspurig ausgeführt, No. 2 hat Doppelgeleis, No. 4 einspurig, jedoch die Strecke Crailsheim-Satteldorf, der Tunnel bei Niederstetten und die Fundation der grösseren Brücken auf zweispurige Anlage berechnet.

Bedeutendere Stationen.

Heidenheim, „eine der ersten, rührigsten und aufstrebendsten Fabrikstädte" (3800 E.). Oberamtsstadt. Bedeutender Fabrikbetrieb, mechanische Baumwollweberei, Kattunfabrik, Weberei- und Leinwandhandlung, Baumwollspinnerei, Tuchfabrik u. s. w. Chemische und Naturbleichen, viel Kleingewerbe, besonders Hafner (Töpfer), feuerfeste Ziegel. Im Oberamt: Bohnerze, Torf, Töpfererde.

Schnaitheim (2400 E.). Pfarrdorf. Hafnerindustrie, Steinbrüche.

Königsbronn (1300 E.). Hohofen, Hammer- und Walzwerk. Daselbst von der Station zum Hohofen eine 0,05 Ml. lange Industriebahn (E.-V.-Z. 1867 p. 321).

Oberkochen (1200 E.). Holzhandel, Töpferei.

Unterkochen (1600 E.). Pfarrdorf. Viele Industrie, Drahtzug, Papierfabrik, Pulvermühle, Hammerwerk.

Aalen siehe oben sub I. d.

Ellwangen (3600 E.). Oberamtsstadt. Neben Betrieb der Landwirthschaft (Hopfen) ziemlich viel Kleingewerbe (Baumwolle- und Leinenfabrication, Bierbrauerei, Gerberei, Messerwaarenfabrik u. s. w.). Bedeutende Viehmärkte. Im Oberamt: Schaf- und Gänsezucht, Holz.

Crailsheim siehe oben sub II.

Blaufelden (1200 E.). Baumwolle- und Leineweberei, bedeutender Schweinemarkt. Im Oberamt Gerabronn, dessen Verkehrsquellen: Ausgedehnter Feldbau, Flachs, Rindviehzucht, Pferde-, Schaf- und Schweinezucht. Holz (Absatz ins Badische).

Niederstetten (1700 E.). Feld-, Obst- und Weinbau.

Mergentheim (3000 E.). Oberamtsstadt. Neben guter Landwirthschaft und vortrefflichem Weinbau (Tauberweine) wird vieles Gewerbe betrieben (namentlich Gerberei, Bierbrauerei, mechan. Werkstätte, Messerschmiede, Fabrication von Orgeln). In geringer Entfernung Carlsbad (Bittersalzquellen) fleissig besucht. Im Oberamt auch Hopfenbau, Obstbau und Viehzucht.

IV. Heilbronn-Jaxtfeld-Osterburken.

Hauptrichtungen: Süd-Nord und Südwest-Nordost.

Ursprünglich war die Verbindung Heilbronn-Neckarelz (Station zwischen Heidelberg und Würzburg) projectirt (E.-V.-Z. 1863 p. 37). Diese Linie wurde indess, soweit sie die Strecke Jaxtfeld-Neckarelz betraf, auf Veranlassung der Badischen Regierung wieder verlassen, um die Gefahr einer Mümlings-Bahn (in Hessen-Darmstädtischem Gebiet) abzuwenden. „Eine solche würde von Mainz wie von Frankfurt aus nicht nur mit Heilbronn die kürzeste Verbindung herstellen, sondern weit nach Süden hin bis zum Bodensee eine sehr schwer zu bestehende Concurrenz für die sämmtlichen Badischen Hauptbahnen schaffen. Wenn einmal von Heilbronn nach Neckarelz und von Frankfurt her durch den Hessischen Odenwald nach Eberbach[6] gebaut wäre, so würde eine Verbindung Eberbach-Neckarelz die fast unvermeidliche Folge gewesen sein." (Commissionsbericht, erstattet an die Badische erste Kammer, siehe Badische Landeszeitung 1864, 3. August.)

Es traten nun an die Stelle der Bahnstrecke Jaxtfeld-Neckarelz die beiden Bahnen Jaxtfeld-Meckesheim (von Baden in Angriff genommen) und Jaxtfeld-Osterburken und ist nicht zu verkennen, dass diese Bahnen zweckmässige Verbindungen zwischen Heilbronn und Mannheim einerseits und zwischen Heilbronn und Würzburg andererseits herstellen. Ueber die Bedeutung der Bahn Osterburken-Jaxtfeld-Heilbronn für den durchgehenden Verkehr in der Richtung von Nord nach Süd vgl. auch die Bemerkungen sub I. b.

[6] Zur Zeit ist die Mümlings-Bahn bis Erbach (3 Meilen nördlich von Eberbach) gesichert, vergl. No. 8 und 10 des laufenden Jahrg. dies. Zeitung.

Hierbei wird übrigens die Frage gestattet sein, ob nicht im allgemeinen Deutschen Interesse eine von Nord nach Süd durchlaufende Bahn östlich vom Odenwalde mit Fortsetzung geradewegs auf Heilbronn aus ähnlichen Gründen wünschenswerth wäre, welche die Bahnen östlich vom Schwarzwalde (siehe weiter unten sub V) empfehlenswerth machen.

Strecken		Länge
Heilbronn-Jaxtfeld (Nordbahn)	Ausführung beschlossen 1865, Eröffnung September 1866 . . .	$1,_{50}$ Ml.
Jaxtfeld-Osterburken (Untere Jaxtbahn)	Ausführung beschlossen 1865, Angriff 1867, Vollendung für 1869 in Aussicht	$5,_{75}$ „
	Sa. Länge Heilbronn-Osterburken	$7,_{25}$ Ml.

Letztgenannte Strecke einspurig, es werden jedoch die bedeutendern Brücken zweispurig fundamentirt.

Specielle Angaben über die Bahn Jaxtfeld-Osterburken siehe E.-V.-Z. 1867 p. 556.

Gelegentlich der Bahn Heilbronn-Jaxtfeld sind drei kleine Industriebahnen zu erwähnen,

bei Heilbronn:

Station — Neckarhafen . . . . $0,_{489}$ Ml.

Station — Zollhof . . . . $0,_{108}$ „

bei Friedrichshall (Jaxtfeld)

Steinsalzschachthaus — Kochercanal (Pferdebahn) $0,_{160}$ Ml. (siehe E.-V.-Z. 1867 p. 321).[7]

Bedeutendere Stationen:

Heilbronn siehe Artikel I.

Neckarsulm (2600 E.). Oberamtsstadt. Holzhandel, Flösserei (zu Neckarsulm wird theils das den Neckar herabkommende Holz in kürzere und breitere Flösse umgebunden, theils wird daselbst Holz [aus dem Meinhardter Wald, den Löwensteiner Bergen etc.] erstmals in Flösse eingebunden); ergiebige Gypsbrüche, auch Weinbau und Viehzucht.

Jagstfeld (700 E.). Soolenbad, in unmittelbarer Nähe die bedeutende Saline Friedrichshall (1861/62 344000 Ctr. Steinsalz gefördert). Bedeutender Absatz in das Inland und Ausland.

Im Oberamt auch Zuckerrübenbau.

Züttlingen (500 E.). Bedeutende Zuckerfabrik.

Möckmühl (1800 E.). Obstbau, ziemlich viel Weinbau, Kunstmühle, Kleingewerbe.

Osterburken Badisch.

V. Pforzheim-Calw-Horb-Rottweil-Tuttlingen (Immendingen).

Die Station Pforzheim und die auf zweispurige Anlage berechnete Strecke Pforzheim-Mühlacker sind Badisch. Durch diese Strecke und ihre Fortsetzung nach Durlach (Carlsruhe) erhielt die Bahn von Ulm über Stuttgart nach Baden einen doppelten Anschluss an die Badische Rheinthalbahn (Eb.-Z. 1861 p. 22). Die Herstellung der Württembergischen Schwarzwaldbahnen und der Anschluss derselben bei Pforzheim, „dem Thore des Schwarzwaldes", erfuhr durch die Verhandlungen mit Baden einen längeren Aufenthalt (E.-V.-Z. 1863 p. 38).

Dass zwischen den Württembergischen Bahnen eine kurze Badische Strecke sich befindet, kann nicht ohne Uebelstände für den Württembergischen Betrieb bleiben, dieselben werden indess möglichst gemildert durch die Bestimmungen des Staatsvertrags vom 18. Februar 1865, welche einen durchgehenden Württembergischen Verkehr auf der Strecke Mühlacker-Pforzheim sichern:

„Die Badische Regierung wird, sobald die Enz- und Nagoldthalbahn dem Betriebe übergeben sein werden, der Herstellung eines directen Eisenbahnverkehrs zwischen Württembergischen Stationen über die Strecke Pforzheim-Mühlacker kein Hinderniss entgegen setzen und für diesen Verkehr über die gesammte Bahnstrecke:

a) keine höheren Taxantheile ansprechen als diejenigen, welche im Badisch-Württembergischen Verkehr überhaupt jeweils vereinbart sind und

b) den Durchgang Württembergischer Wagen keinen für die Kgl. Württembergische Eisenbahnverwaltung weniger vortheilhaften Bedingungen unterwerfen, als durch die über den Wagendurchgang zwischen der Württembergischen und Badischen Betriebsverwaltung, beziehungsweise im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen jeweils getroffenen Vereinbarungen festgesetzt sind."

Die Linie Bruchsal-Mühlacker-Pforzheim-Horb-Tuttlingen stellt, in Verbindung mit der Badischen Bahnstrecke Engen-Singen-Schaffhausen, welche voraussichtlich im kommenden Jahre vollendet werden wird, an der Westseite Württembergs eine Verbindung in nord-südlicher Richtung zwischen dem Rhein und der Mittelschweiz (Schaffhausen) her. (E.-V.-Z. 1865 p. 331.) Der Bau dieser ganzen Linie ist jetzt gesichert, seitdem neuerdings die Inangriffnahme der Strecken Pforzheim-Calw und Nagold-Horb beschlossen ist. Im Jahre 1865 wurde der Bau der genannten Strecken, in Rücksicht auf die „wirthschaftliche Verwendung der für Eisenbahnbauten bestimmten Geldmittel" vorerst noch hintenangesetzt.

Uebrigens hat Baden jetzt bekanntlich die directe Linie Mannheim-Carlsruhe genehmigt, durch welche in Verbindung mit der Kinzigthalbahn gleichfalls der Weg von Mannheim nach Schaffhausen abgekürzt wird.

Ueber die strategische Bedeutung der fraglichen Schwarzwaldbahnen (insbesondere, wenn dieselben eine Abzweigung durch das Murgthal auf Rastatt zu erhalten[8]) enthält die Allg. Zeitung (1867 p. 5418) eine Notiz. Für diese Bahnen findet gewiss der Grundsatz Anwendung, dass, um die Seiten des südwestdeutschen Vierecks zu vertheidigen — d. h. um die Ausgänge der durch die Gebirge führenden Engpässe zu beherrschen, die beabsichtigten Flussübergänge entdecken und vereiteln zu können u. s. w. — es nöthig ist, dass hinter diesen Vertheidigungslinien und mit ihnen parallel Schienenwege laufen, welche durch rückwärts gerichtete und womöglich convergirende Strahlen mit dem Innern des Landes, namentlich seinen grossen Städten, Festungen und sonstigen Vorrathsplätzen verbunden sind.

Ueber die Bedeutung der Schwarzwaldpässe bei Freudenstadt, welcher Ort demnächst mit den Schwarzwaldbahnen in Verbindung zu setzen sein wird, vgl. E.-V.-Z. 1863 p. 38. Auch Tuttlingen war ein wichtiger Pass in Kriegszeiten.

Strecken		Länge
1) Pforzheim-Calw	Ist während der Periode 1867/70 in Angriff zu nehmen	$3,_{55}$ Ml.
2) Calw-Nagold (1 und 2 Nagoldthalbahn)	Ausführung beschlossen 1865, Angriff 1866, Bis zum Jahre 1870 thunlichst dem Ausbau entgegen zu führen	$2,_{70}$ „
3) Nagold-Horb, wie ad 1		$3,_{16}$ „
4) Horb-Thalhausen (Station in der Nähe von Rottweil)	Ausführung beschlossen 1865, Eröffnung im October 1867 erfolgt	$4,_{90}$ „
5) Thalhausen-Rottweil (4 und 5 Obere Neckarbahn)	Ausführung beschlossen 1865, Soll 1868 eröffnet werden .	$1,_{0}$ „
6) Rottweil-Tuttlingen-Immendingen (Obere Donaubahn)	Ausführung beschlossen 1865, Angriff 1867, Soll 1869 eröffnet werden .	$5,_{05}$ „
	Sa. Länge von Pforzheim nach Immendingen	$20,_{36}$ Ml.

Die Bahn wird einspurig ausgeführt, mit Ausnahme verschiedener Tunnel, auch bei geeigneten Brücken wird auf zweispurige Anlage Rücksicht genommen.

Bedeutendere Stationen:

Pforzheim, Badisch (16500 E.).

Liebenzell (900 E.). Gewerbreiche Stadt, zwei besuchte Badeanstalten mit Thermen.

Calw (4400 E.). Oberamtsstadt, einer der gewerbsamsten Orte des Landes. Baumwolle- und Wollspinnerei, Tuchfabriken, Färbereien u. s. w. Ausgedehnter Holzhandel, Flösserei, auch Viehzucht, bedeutender Fruchtmarkt.

Im Oberamt: Waldbau, Kohlenbrennerei, Holzsamen- und Harzsammeln.

Wildberg (1500 E.). Ausgedehnte Zeugmacherei (Matrosenhandschuhe,

---

[7] Ausser den aufgeführten findet sich noch eine kleine Industriebahn in Württemberg bei Friedrichshafen (Station — Bodenseehafen) von $0,_{1}$ Meile Länge (a. o. O.).

[8] Rastatt-Gernsbach ist gesichert, vergl. No. 13 S. 147, No. 19 S. 238 und Nr. 21 S. 277 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung.

Beuteltuch, Patronzeuge), Tuchfabrication, Spirituosenfabrik, ausgedehnte Stickerei.

Nagold (2500 E.). Oberamtsstadt. Landwirthschaft, mechan. Spinnerei, viele Tuch- und Zeugmacher, namhafte Conditorei. Holzhandel, Holzflösserei. Im Oberamt auch Viehzucht, Holzverarbeitung.

Horb siehe oben sub I a.

Sulz (1900 E.). Oberamtsstadt. Baumwollenwaarenfabrik und andere Gewerbe. Flösserei. Saline, Hallerde (ein bittererdehaltiger Thongyps, welcher einen natürlichen Salzgehalt hat, nach dem Pochen noch mit Soole benetzt und als Düngemittel verwandt wird). Ergiebige Steinbrüche, bedeutende Wollmärkte, Vieh-, Schaf- und Fruchtmärkte.

Oberndorf (1750 E.). Oberamtsstadt. Neben Landwirthschaft namhafte Gewerbe. Langholzflösserei, Getreide-, Oel-, Schneid- und Gypsmühlen, stark besuchte Viehmärkte und Fruchtschranne.

Rottweil (4600 E.). Oberamtsstadt. Pulvermühle, Ziegeleien, Salpeterraffinerie, Gerbereien, Färbereien, Orgel- und Uhrenfabriken und andere Gewerbe. Bedeutender Productenhandel, besonders mit Getreide, namhafte Viehmärkte. Flösserei.

Spaichingen (2500 E.). Oberamtsstadt. Neben Feldbau und bedeutender Viehzucht ausgedehnte Schwarzwalder-Uhren-Fabrication, Orgelbauerei, Pianoforte- und Teppichfabrication. Holzhandel.

Tuttlingen (6400 E.). Oberamtsstadt. Neben namhafter Landwirthschaft bedeutende Industrie (mechan. Wollspinnerei, Gerberei, vorzügliche Messerschmiede und Schuhmacher mit starkem Absatz ins Ausland, bedeutende Baumwollmanufactur u. s. w.). Wollmarkt. Erheblicher Waarenabsatz in Baden, den Rheingegenden und der Schweiz. Marmorbruch. Im Oberamt: Holzreichthum, Viehzucht (auch Bienenzucht), Eisenerze (bei Weilheim) verhüttet im Hohofen zu Ludwigsthal (bei Tuttlingen).

Man erwartet von den Schwarzwaldbahnen einen erheblichen Einfluss auf die localen Verhältnisse des Schwarzwaldes und zwar namentlich in Betreff folgender Puncte:

1) Das Brennholz kann dem Wassertransport und ebendamit dem Werthverluste durch Auslaugen, dem Versinken und dem Diebstahle entzogen werden. (Ungeflösstes Brennholz kostet in Stuttgart 3 fl. pro Klafter mehr wie geflösstes.)

2) Es wird die Verarbeitung des Langholzes in den Schwarzwaldthälern erleichtert und ist anzunehmen, dass das gearbeitete Bauholz und die Schnittwaaren sich dem Eisenbahntransport zuwenden werden, das Langholzfloss dagegen mehr und mehr verschwinden wird. — Die Verluste, welche die Flösserei im Gefolge hat, sind erheblich; bei Langholzstämmen gehen allein 4—6% durch das Lochen verloren, dazu kann das Holz, wenn es auf Sägemühlen bearbeitetet wird, weit besser ausgenutzt werden, wie nach der Versendung in rohen Stämmen geschieht. Von den auf dem Langholzflosse als „Oblast" mitgenommenen Brettern geht viel verloren. Endlich erfordern die heutigen Handelsverhältnisse in den meisten Fällen rasche und präcise Lieferung, welche bei der Flösserei nicht zu ermöglichen ist.

3) Durch die Beseitigung des Langholzflosses, „der Pest für die Industrie der Schwarzwaldthäler", wird viel für die Wasserkräfte dieser Thäler gewonnen.

4) Die Eisenbahnen führen der Industrie und den Bewohnern der Schwarzwaldthäler ihre Bedürfnisse (namentlich Kohlen und Getreide) zu. (Bericht Moritz Mohl's vom 28. Mai 1865.)

5) Ist noch zu erwähnen, dass die Württembergischen Schwarzwaldbahnen an vielen Puncten den durch Naturschönheiten und Bäder berühmten Orten des Schwarzwaldes sich nähern, welcher Umstand nicht ohne Einfluss auf die Frequenz des Personenverkehrs bleiben kann.

Im Allgemeinen dürften diese Bahnen fast mehr Bedeutung durch Localverkehr, wie in Folge durchgehenden Verkehrs gewinnen.

Zweig- und Seitenbahnen.

a) Pforzheim-Wildbad (Enzbahn).

Diese Bahn ist Localbahn. Die Ausführung wurde 1865 beschlossen, die Eröffnung fand am 11. Juni 1868 (für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr) statt. Die eingeleisig ausgeführte Bahn ist $2{,}_6$ Meilen lang, wovon $0{,}_4$ Meilen (von Pforzheim bis Brötzingen) mit der Nagoldbahn gemeinschaftlich. Specielle Angaben E.-V.-Z. 1867 p. 543.

Stationen:

Neuenbürg (1900 E.). Oberamtsstadt. Viele Gewerbe (Sensen-, Sichel- und Strohmesserfabrik), Schmiedhammerwerk, Lederfabrication. Beträchtliche Langholzflösserei, Handel mit Langholz und Schnittwaaren. Mahl-, Oel-, Säg- und Fournierschneidmühlen, Bergbau auf Eisenerz (1861/62 9500 Ctr. gefördert). Im Oberamte ferner: Kohlenbrennerei, Harzsammeln, Potaschesiederei, Pech-, Theer-. Kienrussverfertigung etc.

Wildbad (2700 E.) Stadt mit ausgezeichneter Badeanstalt von Europäischer Berühmtheit (1860 3100 Kurgäste). Flösserei und Holzhandel.

b) Rottweil-Villingen.

Hauptrichtung: Südwest-Nordost.

Diese Bahn stellt neben der Bahn Rottweil-Tuttlingen-Immendingen einen zweiten Anschluss her an die Badische Schwarzwaldbahn (Singen-Engen-Donaueschingen u. s. w.). Dieser zweite Anschluss war Seitens Württembergs nicht erstrebt, wurde aber von Baden verlangt. Die Combinationen, unter welchen derselbe von Bedeutung für den durchgehenden Verkehr werden kann, haben für die nächste Zukunft noch keinen besonderen Werth. Es mag indess bemerkt werden, dass nach Ausbau der gesicherten Strecke Sigmaringen-Balingen und der für fernere Zeiten in Aussicht genommenen Strecke Balingen-Rottweil mit Hülfe der Bahn Rottweil-Villingen eine (zweite) ziemlich directe Verbindung zwischen Ulm und Offenburg hergestellt wird, was bei der Nachbarschaft Strassburg's von Wichtigkeit werden kann.

Die Ausführung der einspurig angelegten, $4{,}_{19}$ Meilen langen Strecke wurde 1865 beschlossen, die Eröffnung steht für 1869 in Aussicht. Specielle Angaben s. E.-V.-Z. 1867 p. 620.

Stationen:

Rottweil s. oben.

Schwenningen (3500 E.). Torfstich auf der Wasserscheide zwischen Donau und Rhein. Viel Gewerbe. Bedeutende Schwarzwalder-Uhren-Fabrication. Baumwoll- und Leinweberei. Mechan. Werkstätte, Werkzeugfabrik. In der Nähe die Saline Wilhelmshall mit Absatz nach der Schweiz.

Villingen Badisch.

c) Calw-Stuttgart (Zuffenhausen).

Hauptrichtung von West nach Ost.

Die Bahn verbindet den Württembergischen Schwarzwald mit Stuttgart und dem Osten (Bayern) und wird somit einer zweiten Verkehrsströmung aus dem Schwarzwalde gerecht, welche sich dem Osten zuwendet, während die Hauptströmung nach dem Rhein geht.

Ueber die verschiedenen Linien, welche mit der genannten in Concurrenz traten, vgl. E.-V.-Z. 1863 p. 38.

Die Bahn ist von Calw bis Zuffenhausen (Station zwischen Stuttgart und Bietigheim, ca. 1 Meile von Stuttgart entfernt) $6{,}_9$ Meilen lang und wird einspurig angelegt. Die Ausführung wurde 1865 beschlossen, der Angriff erfolgte im Jahre 1867, bis Weilerstadt steht die Eröffnung für 1869 bevor, im Uebrigen soll die Bahn bis 1870 soweit thunlich dem Ausbau entgegengeführt werden.

Stationen (geordnet nach der Richtung Stuttgart-Calw):

Leonberg (2200 E.). Oberamtsstadt. Verschiedene Gewerbe, namentlich viele Gerber. In der Nähe Eltingen (1700 E.), viele Mahl- und Gypsmühlen, lebhafter Handel mit Gyps.

Weilderstadt (Weil die Stadt [1600 E.]). Blühende Landwirthschaft, wie überhaupt im Strohgäu, einer der Kornkammern Stuttgart's. Vieles Gewerbe (Tuch-, Zeug-, Teppich- und Wattfabriken), bedeutende Gerberei, ausgedehnte Schweinezucht, vielbesuchte Märkte und eine Fruchtschranne.

Unfern davon Renningen und Zerlingen, woselbst bedeutende Steinbrüche, deren Keupersandstein selbst beim Kölner Dom verwandt wird.

Calw siehe oben.

(Schluss folgt.)

Chicago als Eisenbahn-Centrum.

Auf der Italienischen Halbinsel wird die Bedeutung der Ewigen Stadt auf den Sieben Hügeln durch ein Wort aus den ältesten Zeiten characterisirt: „Alle Wege führen nach Rom." In ähnlicher Weise wird es in nicht zu langer Zeit von der 30 Jahre alten Beherrscherin des Nordwestens von America heissen: „Alle Eisenbahnen laufen nach Chicago." Chicago ist jetzt bereits ein Eisenbahn-Centrum, wie die Welt kein zweites aufzuweisen hat, und immer erweitert sich noch nach allen Seiten das eiserne Zaubernetz. Chicago, das Kind der Eisenbahnen, steht jetzt als ihre Königin da, wie in dem Märchen von Dornröschen die holde Princessin, von allen Feen mit Gaben ausgestattet, diese selbst überstrahlt. Die Geschichte der Stadt und die Geschichte ihrer 14 Haupteisenbahnlinien laufen genau parallel mit einander, die Geschichte der letzteren ist in gewissem Sinne die Geschichte der ersteren. Wenn die Eisenbahnen Chicago schufen, so war auf der anderen Seite Chicago für sie wie geschaffen; und während andere Städte mit enormen Opfern sich nur in unbedeutendem Maassstabe zu Eisenbahnen verhalfen, brauchte Chicago nur den Schoss für den eisernen Regen offen zu halten, um davon überströmt zu werden. Milwaukee laborirt noch heute an den Schulden, welche es im Interesse von Eisenbahnen machte, die nur durch Extraunterstützung zu bewegen waren, nach Milwaukee zu pilgern, — St. Louis

längste Eisenbahn südlich ist nicht über 200 Meilen lang; und westlich auch nicht viel mehr, nach Norden zu bedient es sich hauptsächlich der Chicagoer Linien. Und während in Missouri die Eisenbahnen, eben weil sie nicht lang genug sind, immer wieder verkauft werden und immer wieder an den dafür mit Schulden belasteten Staat zurückkommen, ist Chicago zu allen seinen Eisenbahnen wie über Nacht gekommen, ohne dass die Stadt auch nur die geringste Anleihe zu dem Zweck gemacht oder mit ihrem Credit die Eisenbahn-Gesellschaften bei dem ersten Bau unterstützt hätte. Die Eisenbahnen brauchten Chicago noch mehr, als Chicago sie brauchte. Und so sehr ist das eine nüchterne und practische Wahrheit, dass es auf dem Geldmarkt jetzt für eine genügende und sichere Empfehlung eines Eisenbahnunternehmens gilt, Chicago zum Zielpunct zu haben. Die blosse Richtung auf Chicago ist ein genügender Börsenmagnet.

Es ist wie eine Geschichte aus Tausend und eine Nacht, diese Entwickelung des Chicago-Eisenbahnsystems. Es ist uns noch wie gestern, als die jetzt den ganzen Nordwesten bis zum Superior-See und St. Paul auf der einen, bis zu den Felsengebirgen auf der anderen Seite überschattende Northwestern-Bahngesellschaft eine Strecke von nur 40 Meilen befuhr, von Chicago bis Crystal Lake, und als die Ausdehnung der Bahn bis Jamesville ein Ereigniss war. Und doch sind seitdem erst 16 Jahre verflossen. Aber die Fortschritte des Chicago-Eisenbahnsystems in den letzten Jahren stehen denen der früheren Jahre nicht im geringsten nach; auf den Schultern ihrer Vorgänger fussend, übertreffen sie dieselben sogar. In den letzten drei Jahren sind nicht weniger als 2000 Meilen neuer Bahnstrecken, westlich vom Michigansee dem Chicago-System hinzugefügt. Kein Wunder, dass das Gebiet, welches unserer Stadt tributpflichtig, jetzt viermal so gross ist, als es vor fünf Jahren war. Und darin liegt eben mit die Erklärung der dauernden Grösse und des Wachsthums der Stadt, dass sie zu allen Jahreszeiten in beständiger Verbindung mit allen Theilen des Westens steht, während z. B. St. Louis einen ziemlichen Theil jedes Jahres davon abgeschlossen ist, sei es durch Eis oder niedrigen Wasserstand des Mississippi, oder auch durch den Mangel an genügenden Eisenbahnen. Diese stete und sichere Verbindung unserer Stadt ist es, die ihr auch für die Jahreszeit die westliche Kundschaft sichert, wo die Mississippi-Städte concurriren.

Betrachten wir kurz den Zuwachs der drei letzten Jahre. Da ist zunächst die neue Abtheilung der Northwestern auf der nördlichen Halbinsel, die Verlängerung derselben Bahn von Boonsboro bis Council Bluffs und Sioux City am Missourifluss; die St. Paul und Pacificbahn bis St. Cloud (Minnesota), die Linie von Mac Gregor bis St. Paul; die Winona und St. Peter Bahn bis Waseca; die Dubuque und Sioux City Bahn von Cedar Falls bis Jowa Falls; das grossartige Werk der Union Pacific Bahn von Omaha bis Cheyenne, eine Strecke von 515 Meilen; die Rock Island Linie von Brooklyn bis Des Moines; die Burlington und Missouri bis Osceloa; die Des Moines Valley Bahn bis Des Moines; die von Cameron bis Kansas City; die 336 Meilen der Union Pacific Linie bis Coyote; die St. Joseph und Council Bluffs Linie (beinahe fertig) und die von Bloomington nach Jacksonville. Ein Blick auf die Karte sagt deutlicher als alle Beschreibungen, was jene Eisenbahnvermehrungen für Chicago bedeuten, und welche weiteren Eisenbahnen sie mit innerer Nothwendigkeit südwestwärts und nordwestwärts und westwärts hervortreiben müssen. Von den nicht weniger colossalen, theils schon in Angriff genommenen, theils geplanten neuen Eisenbahnen erwähnen wir nur die im Bau begriffene von Des Moines nach Council Bluffs, die von Burlington nach demselben Punct am Missouri bestimmte, die Pacific von Cheyenne nach Denver, und die nördliche Pacific.

Die blossen Namen genügen, um ein neues Reich westlich von dem jetzt äussersten Grenzposten der Chicago-Eisenbahnen am Missouri River und an den Felsengebirgen vor den Augen des Lesers entstehen zu lassen.

Wenige Jahre noch, und Chicago, das jetzt bereits der grosse Markt von 9 Millionen Menschen ist, wird auch der Distanz nach ein weit grösseres Hinterland westlich von sich haben, als es New-York westwärts jemals hatte oder haben wird.

(Aus der Illinois Staats-Ztg. durch das Bremer Handelsblatt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

♂ Wien, am 6. Juli. Das Bedeutungsvollste, welches jetzt auf dem wirthschaftlichen Gebiete im dualistischen Oesterreich geschieht, ist die Entstehung zahlreicher neuer Bahnen, woran sich zugleich die erfreuliche Erscheinung knüpft, dass das Publicum bei der Erwerbung der Actien und Prioritäten sich sehr zahlreich betheiligt. In dem Momente, als die Zinsenreduction der Staatspapiere verhandelt wurde, stiegen die Curse der garantirten Bahnpapiere. Man wusste, dass viele neue Bahnen dies- und jenseits der Leitha entstehen werden, aber die Kauflust des Publicums stieg in dem Verhältnisse als neue Bahnconcessionen ertheilt wurden. Von den älteren Bahnen stehen die Nordbahn und Staatsbahn obenan, da diese Bahnen die besten Einnahmen unter den Oesterr. Bahnen erzielen. Staatsbahnactien stehen 257 ex Dividende und Nordbahn 179. Von den jüngeren Bahnen stehen gegenwärtig Carl-Ludwigbahn und Lemberg-Czernowitzer im Vordergrunde, indem die neuerworbene Concession der Lemberg-Czernowitzer Bahn von Suczawa nach Jassy event. Odessa eine günstige Perspective für die Ertragsfähigkeit dieser Bahnen eröffnet. Auch Elisabeth-Westbahn und Rudolfsbahn erfreuen sich einer grossen Beliebtheit auf dem Actienmarkte. Von den Bahnpapieren, welche nächstens auf den Markt gelangen, steht wohl die Oesterr. Nordwestbahn (Wien-Znaim-Iglau-Deutschbrod-Czaslau-Kolin-Jungbunzlau mit Zweigbahnen von Znaim an die Kaiser Franz Josefs-Bahn, von Deutschbrod nach Pardubitz und von einem geeigneten Puncte der Kolin-Jungbunzlauer Strecke nach Trautenau) an der Spitze. Im Laufe dieses Monats wird sie ihre Papiere in Paris und in Wien durch die Creditanstalt, welche vornehmlich dabei betheiligt ist, zur Emission gelangen lassen. Vorher dürfte jedoch die Alfödbahn an die Reihe kommen. Da wegen des günstigen Terrains, das von der projectirten Alföldbahn durchzogen wird, die Herstellungs- und Betriebskosten sehr billig sein werden, so stellt man diesem Schienenwege ein günstiges Prognosticon, und die Bewerbung um die Actien dürfte sich voraussichtlich sehr günstig gestalten. Bezüglich des Nordwest-Böhmischen Bahnnetzes, welches der Buschtěhrader Bahn concessionirt wurde und wobei der Staat sich mit einer Subvention von 5 Mill. Gulden betheiligt, ist man der Ansicht, dass die sonstige Geldbeschaffung nicht ohne Schwierigkeiten bewerkstelligt werden dürfte, indem der Geldmarkt mit vielen garantirten und guten Bahnpapieren überfüllt ist, und das neue Unternehmen der Buschtěhrader Bahn sonst keine Garantie geniesst,* indess es herrscht gegenwärtig eine derartige grosse Vorliebe für Bahnactien, dass ein günstiges Resultat auch für die Buschtěhrader Bahn erwartet werden dürfte.

Während ich dieses niederschreibe, wird die Subscription auf 45 000 Actien der Königl. Ung. pr. Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn mit dem Anschlusse an die Grosswardein-Klausenburger und an die Linie Essegg-Sissek-Fiume eröffnet. Die Alfölder Bahn wird somit repräsentirt durch die 51 Meilen lange Strecke Grosswardein-Essegg mit der kleinen Flügelbahn von dem letztgenannten Orte nach Villany. Das ist der eine Arm dieser grossen Alföld-Fiumaner Bahn. Der zweite Arm wird sich, wie bemerkt, in Essegg anschliessen, Croatien und Slavonien durchziehen, unmittelbar bis Fiume reichen, und in dieser Weise die Erzeugnisse des Ungarischen Südosten dem Meere zuführen. Das zum Bau dieser Bahn erforderliche Anlagecapital, für das die Königl. Ungarische Staatsverwaltung die Verzinsung und Amortisation mit 5 Procent in Silber garantirt, ist auf 36¾ Mill. Gulden veranschlagt und stellt sich somit per Meile auf 725 490 Gulden. Die gegenwärtig zur Emission gelangenden 45 000 Stück Actien repräsentiren 9 Mill. Gulden (im Ganzen beträgt das Anlagecapital 18 Mill. Gulden). Die Actien lauten auf 200 Gulden in Silber zum Emissionspreise von 72½ Procent oder 145 Gulden Oesterr. W.

* Die beste Garantie liegt in dem Unternehmen selbst. Die Red.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung und Staatsverträge.

* Osnabrück-Bremen-Hamburg. Der vom 20. Juni 1868 datirten Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der gedachten Linie entnehmen wir Folgendes: Das Unternehmen der Köln-Mindener Gesellschaft wird auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Osnabrück über Diepholz nach Bremen und Hamburg nebst einer festen Elbüberbrückung zwischen Harburg und Hamburg ausgedehnt. Dem Bahnkörper wird gleich die für ein doppeltes Schienengeleise erforderliche Breite gegeben; jedoch wird vorläufig blos zwischen Harburg und Hamburg ein doppeltes Geleise gelegt, dagegen auf der übrigen Bahnstrecke mit der Herrichtung des zweiten Geleises erst je nach sich herausstellendem Bedürfnisse vorgegangen.

Das Anlagecapital wird auf 28 000 000 Thlr. festgesetzt, dessen Vermehrung durch Aufnahme neuer Anleihen für den Fall vorbehalten bleibt, dass zur Vollendung des Baues oder nach Eröffnung des Betriebes sich ein Bedürfniss dazu herausstellen sollte. Die Beschaffung der 28 000 000 Thaler erfolgt durch Ausgabe a) von 65 000 neuen Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in Appoints von 200 Thlr. Nominalwerth, b) von 15 000 000 Thlr. 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen. Die neuen Stammactien Lit. B werden den Inhabern der bereits vorhandenen Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, und zwar je Eine Actie Lit. B auf je zwei vorhandene Stammactien zum Paricourse angeboten. Während der Bauzeit bis zum Schlusse des Jahres, in welchem die Venlo-Osnabrücker Eisenbahn, nebst der Abzweigung von Haltern nach der Köln-Mindener Hauptbahn, einschliesslich der festen Rheinbrücke bei Wesel, und die Bahn von Osnabrück nach Bremen und Hamburg, einschliesslich der Elbüberbrückungen zwischen Harburg und Hamburg, in Betrieb kommen, werden die Stammactien Lit. B mit 5 Procent p. a. aus dem Baufonds verzinst. Später beziehen sie aus dem erzielten Reinertrage jeden Betriebsjahres eine am 1. Juli des nächstfolgenden Jahres zahlbare Dividende in der Weise, dass sie vorweg

5 Procent nehmen. Reicht hierzu der erzielte Reinertrag nicht aus, so wird das Fehlende aus dem Reinertrage des Stamm-Unternehmens zugeschossen, so dass die Stammactien Lit. B vor jeder Dividende auf die alten Stammactien eine Dividende von 5% gesichert haben. Beträgt dagegen der Reinertrag des neuen Unternehmens mehr, als zur Gewährung von 5% Dividende auf die Stammactien Lit. B erforderlich ist, so wird der Ueberschuss dergestalt getheilt, dass a) zuvörderst dem Stamm-Unternehmen davon derjenige Betrag zugewiesen wird, um welchen sich durch den erzielten gesammten Reinertrag des neuen Unternehmens für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die statutenmässige Tantième der Mitglieder des Administrationsrathes und der Direction, ferner das an den Staat abzuführende Drittel des Reinertrages über 5% des gesammten Actiencapitals und die Eisenbahnabgabe erhöht; b) sodann dem Stamm-Unternehmen alles dasjenige erstattet wird, was aus dessen Reinertrage etwa in früheren Jahren zur Deckung der Betriebskosten und zur Ergänzung der Dividende der Stammactien Lit. B bis auf Höhe von 5% zugeschossen worden ist; c) endlich von dem weiteren Ueberschusse ein Drittel Behufs Gewährung einer 5% übersteigenden Dividende auf die Stammactien Lit. B verwendet wird, und die übrig bleibenden zwei Drittel dem Stamm-Unternehmen zufliessen. Sobald für ein Betriebsjahr auf die Stammactien Lit. B sich die Dividende gleich oder höher stellt, als auf die alten Stammactien, so soll der Unterschied zwischen diesen und den Lit. B aufhören, dergestalt, dass auf dieselben zwar für das bereits abgelaufene Betriebsjahr die verschiedene Dividende noch gezahlt wird, für die Folgezeit aber die Stammactien Lit. B sowohl in der Dividende als auch in allen sonstigen Beziehungen mit den alten Stammactien gleichgestellt, auch zu diesem Zwecke gegen neu auszufertigende Actien umgetauscht werden. Jeder Besitzer von mindestens 1000 Thlr. Stammactien Lit. B kann in der Generalversammlung ein Stimmrecht in allen Fällen ausüben, welche ausschliesslich die Osnabrück-Bremen-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft betreffen. Die Herstellung der Bahn einschliesslich der festen Elbüberbrückung zwischen Harburg und Hamburg hat längstens innerhalb 5 Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu erfolgen.

+ Gera-Eichicht. Ueber die Eisenbahn von Gera nach Eichicht (und zwar über Weida, Triptis, Neustadt a/O., Pösneck und Saalfeld) haben die Preussische und Sachsen-Weimarische Regierung (zugleich Namens der Sachsen-Meiningenschen, Schwarzburg-Rudolstädtischen und Fürstl. Reussischen [j. L.] Regierung) am 4. Decbr. 1867 mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, welcher nachstehende Bestimmungen enthält: Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt den Bau dieser Bahn als integrirenden Theil ihres Unternehmens. Nach Ertheilung der Concessionen soll der Bau sofort beginnen und binnen 3 Jahren vollendet werden. Das Anlagecapital wird auf 6 Mill. Thlr. angenommen und durch Ausgabe von Stammactien Litt. C beschafft, die mit $4^1/_2$% verzinslich sind. Die Gesellschaft soll nicht gehalten sein, den Bau früher zu beginnen, als es ihr gelingt, die Actien zu nicht weniger als 90 Procent unterzubringen. Für den Fall, dass der Reinertrag der Bahn nicht ausreichen sollte, das Anlagecapital mit $4^1/_2$ Procent zu verzinsen, leistet zunächst die Gesellschaft einen Zuschuss bis zu $^1/_4$ Procent, dann treten die betheiligten Staaten für die nächsten $3^1/_2$ Proc., zum Schluss wieder die Gesellschaft für die letzten $^3/_4$ Proc. ein. Diese Zinsgarantie repartirt sich nach Maassgabe der Länge der in den einzelnen Staaten gelegenen Bahnstrecken. Bis zu 5 Proc. wird der Reinertrag an die Inhaber der Stammactien Litt. C vertheilt. Uebersteigt derselbe 5 Proc., so soll von diesem Ueberschusse die Hälfte den betheiligten Regierungen behufs Abtragung der geleisteten Zuschüsse, $^1/_4$ den Stammactien des alten Unternehmens Litt. A, $^1/_4$ den Stammactien Litt. C zufliessen. Sind alle Zuschüsse der Staatsregierungen zurückerstattet, so wird der 5% übersteigende Ueberschuss zwischen den Stammactien Litt. A und den Litt. C je zur Hälfte vertheilt. — Die Zinsgarantie erlischt, wenn in 10 Jahren hintereinander ein Zinsenzuschuss der Regierungen nicht erforderlich gewesen ist. — Im Interesse der Einheitlichkeit des Unternehmens Gera-Eichicht mit einer Eisenbahn von Gera nach Hof wird der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft die Anwartschaft auf die Concessionirung einer Bahn von Triptis über Schleiz nach Hof (ca. $6^1/_2$ Meilen) innerhalb der Gebiete von Reuss, Weimar und Preussen unter denselben Bedingungen wie bei der Bahn Gera-Eichicht ertheilt. Die betreffende Berechtigung und Verpflichtung der Gesellschaft erlischt am 1. Mai 1869, wenn nicht bis dahin von der Fürstl. Reuss. Regierung bei den übrigen betheiligten Regierungen der Abschluss des Staatsvertrages unter fester Zusicherung der erforderlichen Subvention beantragt ist, resp. am 1. Mai 1870, falls nicht bis zu diesem Zeitpuncte der Gesellschaft durch die Preuss. Staatsregierung bekannt gemacht ist, dass der Staatsvertrag wegen Triptis-Hof abgeschlossen ist und die Zustimmung der betreffenden Landesvertretungen erlangt hat.

Das Preussische Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für das Anlagecapital der Bahn Gera-Saalfeld-Eichicht nach Verhältniss des Preussischen Längenantheils, ist vom 23. März 1868 datirt.

Ein zwischen den obengenannten Regierungen am 18. März 1867 abgeschlossener Staatsvertrag, dessen Bestimmungen die Paciscenten des obengedachten Vertrages als bindend anerkennen, enthält folgende Festsetzungen. Die Bahn soll von Gera aufwärts im Elsterthale bis Wolfsgefährt, über Weida, Niederpöllnitz, Triptis, Neustadt, Oppurg, Pösneck, Eichschenke, Wellenborn, Saalfeld im Saalthale aufwärts bis zur Einmündung des Loquitzbaches bei Eichicht führen. Das Längengefälle soll nirgends stärker als im Verhältniss 1:100 sein; der kleinste Krümmungshalbmesser soll für die Curven der Bahnhofsgeleise 50, für die Curven der freien Bahn auf horizontalen Strecken 80, im Maximum der Längenneigung von 1:100 aber 100 Preuss. Ruthen betragen. Das Terrain wird für 2 Geleise erworben, die Bahn aber mit Ausnahme der Brücken über der Bahn und der grösseren Bauwerke nur eingeleisig hergestellt. Die Regierungen verzichten auf den Widerspruch wegen Anlegung des zweiten Geleises für diejenigen Strecken, auf denen die jährliche Brutto-Einnahme 60 000 Thlr. erreicht hat.

Sachsen. Das „Dr. J." veröffentlicht das vom 26. Juni d. J. datirende Gesetz, die Ausgabe neuer 4procentiger Staatsschulden-Cassenscheine im Betrage von 2 Millionen Thaler betreffend, zur Ausführung mehrerer Eisenbahnanlagen. Wir theilen daraus das Wichtigste nachstehend mit:

Von dem Landtagsausschusse zur Verwaltung der Staatsschulden sind neue 4procentige Staatsschuldencassenscheine zum Nominalbetrage von überhaupt 20 Millionen Thalern mit 10 Mill. Thlr. in Abschnitten zu 500 Thlr. Lit. A, 5 Mill. Thlr. in dergleichen zu 100 Thlr. Lit. B, 3 Mill. Thlr. in dergleichen zu 50 Thlr. Lit. C und 2 Mill. in dergleichen zu 25 Thlr. Lit. D zur Ausfertigung zu bringen und an das Finanz-Ministerium zur weiteren Verfügung abzugeben. Diese neuen Staatsschuldencassenscheine sind am 2. Januar 1869 auszufertigen, mit Talons und Zinscoupons vom 1. Januar 1869 ab zu versehen. Die Zinsen werden halbjährlich (am 2. Januar und 1. Juli) ausbezahlt. — Diese Anleihe wird nach vorausgegangener halbjähriger Ausloosung, mit welcher zum 1. Juli 1873 der Anfang gemacht wird, allmälig zurückgezahlt. Der Mindestbetrag der halbjährlichen Tilgungssumme ist auf $^1/_2$% der Emissionssumme festgesetzt. Es kann aber der planmässige Tilgungsbetrag mehrerer Halbjahrstermine einer und derselben Finanzperiode nach Befinden auf Einmal ausgeloost und demgemäss früher zur Abzahlung gebracht werden. Im Uebrigen bleibt vorbehalten, nicht nur zu jeder Zeit eine höhere Tilgung entweder im Verlosungswege oder im Wege des Ankaufs aus freier Hand eintreten zu lassen, sondern auch unter Einhaltung halbjähriger Aufkündigung an einem der erwähnten beiden Zinstermine die ganze Anleiheschuld oder auch nur eine Serie derselben zurückzuzahlen.

+ Oesterr. Nordwestbahn. Die Concessionsbedingungen für die Oesterreichische Nordwestbahn sind durch das Gesetz vom 1. Juni 1868 in nachstehender Weise geregelt. Die Hauptbahn geht von Wien über Znaim, Iglau, Deutschbrod, Czaslau und Kolin nach Jungbunzlau; von ihr gehen 3 Zweigbahnen aus: von Znaim an die Franz Josefs-Bahn, von Deutschbrod nach Pardubitz, von einem geeigneten Puncte der Kolin-Jungbunzlauer Strecke nach Trautenau. (Genügt die über Jungbunzlau erzielte indirecte Verbindung mit der Böhmischen Nordbahn den Concessionären nicht, so können dieselben eine Abzweigung nach Bakov zum unmittelbaren Anschlusse herstellen.) Für dieses Netz kann vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinertrags von 5% in Silber nebst Tilgungsquote zugesichert werden, doch darf das Anlagecapital nicht über 985 000 fl. Ö. W. pro Meile betragen. Die Garantie tritt für jede der 3 Sectionen: a) Wien-Znaim mit Flügelbahn an die Franz-Josefs-Bahn; b) Znaim-Iglau-Deutschbrod-Kolin mit Flügelbahn nach Pardubitz; c) Kolin-Jungbunzlau mit der Flügelbahn nach Trautenau mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf jeder einzelnen in Wirksamkeit. Die in Folge der Garantie von der Staatsverwaltung gezahlten Beträge sind nur als mit 4 Proc. verzinsliche Vorschüsse zu betrachten. Sobald der Reinertrag des Bahnnetzes die garantirte Jahressumme überschreitet, ist die Hälfte des Ueberschusses an die Staatsverwaltung abzuführen; die Berichtigung der fälligen Zinsen geht der Erstattung der Vorschüsse selbst vor. Der Unterbau des Bahnnetzes kann auf die Anlage eines Geleises beschränkt werden; die Staatsverwaltung kann erst dann die Herstellung des Unterbaues für das zweite Geleis verlangen, wenn der jährliche Rohertrag in 2 Jahren hintereinander 120 000, resp. 140 000 fl. Silber pro Meile überschreitet. Die Concessionäre verpflichten sich, den Bau der Sectionen sub b) binnen 3 Monaten, sub c) binnen 6 Monaten, sub a) binnen einem Jahre zu beginnen und dieselbe in resp. 3, 4 und 5 Jahren in Betrieb zu setzen. Als Maximaltarif wird für Reisende pro Person und Meile in I. Cl. 30 kr., in II. Cl. 25 kr., in III. Cl. 15 kr., in IV. Cl. (Stehwagen) 9 kr., für Waaren aber (abgesehen von vollen Wagenladungen bei Getreide, Salz, Brennholz, Mineralkohle, Torf, Steinen) pro Centner und Meile in I. Classe 2 kr., in II. Cl. $2^1/_4$ kr., in III. Cl. 3 kr. bestimmt. Werden Prioritäts-Obligationen ausgegeben, so darf deren Verzinsung höchstens $^3/_5$ des garantirten jährlichen Reinertrages erfordern. Die Concession erlischt mit 90 Jahren vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf dem ganzen concessionirten Bahnnetze an; doch behält sich die Staatsverwaltung das Recht vor, die Bahn nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Ausstellung der Concessionsurkunde an einzulösen. Sollte die Staatsverwaltung nicht in der Lage sein, die Concession auf Grund dieses Gesetzes binnen 3 Monaten zu ertheilen, so wird dieselbe ermächtigt, den Bau des Bahnnetzes aus Staatsmitteln zu be-

ginnen; in diesem Falle wird ihr für das laufende Jahr eine Baudotation von 5 Mill. fl. bewilligt.

Projecte.

* **Preussische Eisenbahnprojecte.** Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft lässt im Auftrage des Kgl. Handelsministeriums die Revision resp. neue Bearbeitung von verschiedenen, die Verbindung der Hinterpommerscben mit der Kgl. Ostbahn bezweckenden Eisenbahnprojecten, darunter für die Linie Wangerin-Konitz, ausführen und werden die desfallsigen Arbeiten in nächster Zeit beginnen. Welche Eisenbahnlinie als Verbindungsglied zwischen der Hinterpommerschen und Königl. Ostbahn zur Ausführung gelangen wird, steht zur Zeit noch nicht fest, ebensowenig ist schon jetzt darüber Gewissheit vorhanden, ob der Bau durch die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt werden wird.

* **Ungarn.** Das Köngl. Ungar. Communicationsministerium hat dem Deputirten Ladislaus Kovács und Cons. die Bewilligung zu den Vorarbeiten für folgende Pferdebahnen auf die Dauer Eines Jahres ertheilt:

1) Waitzen-Gyarmat-Széchény-Losoncz, Rima-Szombat, Putnok, Miskolcz.
2) B.-Gyarmat-Ipolyság, Léva, Bélabánya, Belabánya-Schemnitz, Zolyom-Kremnitz.
3) Kremnitz-Bistritz.
4) Léva, Ujbars, Verebély, Neutrau, Szered.
5) Tornocz-Neutra, Topolcsán-Privígye, Mosócs-Szt. Márton, Szucsán, Kralován, Alsó-Kubin, Rosenberg.
6) Tapolczan, Trencsén-Teplitz.
7) Trencsén, Skalitz
8) Tapolczán-Pistján.
9) Rosenau, Szomolnok, Vagendrüssel, Iglau, Leutschau, Kézmark, Podolin, Lubló.
10) Leutschau, Szepesvárlaya, Eperjes-Varannó.
11) Szatmár, Megyes, Nagybánya-Dées.
12) Gyöngyös, Arokszálás, Apáthi (zur Theiss).
13) Gyöngyös, Erlau, Maklár, Poroszló, Füred, Debreczin.
14) Stuhlweissenburg, Zircs, Pápa, Kleinzell, Sárvár, Steinamanger, Rechnitz, Güns, Lekenhaus.
15) Güns (Steierische Grenze).
16) Stuhlweissenburg, Palóta, Veszprém, Füred, Kesztbely, Zalaegerszeg.
17) Tolnau, Szegszárd, Bonyhád, Fünfkirchen, Siklos (Hankány), Essegg.
18) Baja, Theresiopel-Kanizsa.
19) Baja, Zombor, Kula, Temerin, Neusatz.
20) Makó, Nagylak, Pécska-Arad.

Bau.

* **Preussische Ostbahn.** Der Bau der Eisenbahn von Schneidemühl über Konitz nach Dirschau bat unter der Leitung der Kgl. Direction der Ostbahn bereits begonnen.

* **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.** Am 20. Juni cr. sind die Arbeiten auf der Bahnstrecke Salzwedel-Stendal in Angriff genommen worden.

⊙ **Schweinfurt - Oerlenbach - Kissingen.** Die Baulinie der Oerlenbach-Kissinger Zweigbahn ist nun definitiv festgestellt, nachdem man die Ueberzeugung gewonnen hat, dass die Auffindung einer billigeren, zweckentsprechenden Linie nicht möglicb sei. Die genannte Strecke wird namentlich durch einen die Höhe von 110′ erreichenden, nahezu $0_{,375}$ Meilen langen Damm sehr vertheuert, und wird ein Capital von mehr als $1^1/_2$ Mill. fl. in Anspruch nehmen; überhaupt wird diese Bahn unter die ersten Gebirgsstrecken Bayerns gezählt werden müssen.

Oesterr. Südbahn. (Villach-Franzensfeste.) Das Handelsministerium hat unterm 19. vorigen Monats auf Grund der bis 29. April d. J. stattgehabten politischen Begehung der Trace für die Theilstrecke Villach-Lienz der Linie Villach-Franzensfeste den Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft zur Inangriffnahme des Baues der gedachten Theilstrecke ermächtigt. Wie das „Oesterr. C.-Bl." hört, hat die Südbahn-Gesellschaft alle Vorbereitungen getroffen, um den Bau der Theilstrecke Villach-Sachsenburg sogleich in Angriff zu nehmen.

* **Alföld-Bahn.** Am 11. und 13. d. M. findet zu Pest und Frankfurt a/M. die Subscription auf 9 Mill. fl. Ö. W. in 45 000 Actien der Kgl. Ungar. priv. Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn à 200 fl. zum Emissionscourse von $72^1/_2$% statt. Die Actien lauten auf Inhaber, sind in Stücken zu 200 fl. Ö. W. in Silber ausgestellt und mit Coupons, welche am 1. Januar und am 1. Juli jeden Jahres fällig werden, versehen. Den Actien ist ein 5% iges einkommensteuerfreies Reinerträgniss in Silber von der Kgl. Ungar. Staatsverwaltung garantirt. Auf die Actien werden die über 5% Zinsen hinaus entfallenden Superdividenden gegen Einlieferung des Coupons pro 1. Juli gleichzeitig mit der entsprechenden Zinsenquote hinausbezahlt. Die Actien werden innerhalb der Concessionsdauer im Wege der Verloosung al pari rückgezahlt und gegen die amortisirten Actien Genussscheine ausgegeben, welche an der Superdividende Antheil nehmen. Für die Verzinsung und Tilgung des gesammten Anlage-Capitals hat die Königl. Ungar. Staatsverwaltung laut § 20 der Concessions-Urkunde ein jährliches Reinerträgniss von 36 500 fl. Ö. W. in Silber per Meile, vom Tage der Betriebseröffnung auf den einzelnen Strecken an, für die ganze Concessionsdauer garantirt. Während der Bauzeit und bis zur Betriebseröffnung haften die Concessionäre für die Bezahlung der 5% Zinsen. Jeder Subscribent hat 10% des gezeichneten Nominalbetrages bei der Subscription als Caution zu erlegen. Der Emissionspreis von 145 fl. Ö. W. Bankvaluta für jede Actie ist in folgenden Terminen zu entrichten, und zwar vom 20. bis 25. Juli 1868 mit 35 fl., vom 5. bis 10. October 1868 mit 35 fl., vom 5. bis 10. Januar 1869 mit 35 fl., vom 5. bis 10. April 1869 mit 40 fl. pro Actie. Für jede geleistete Einzahlung wird die entsprechende Anzahl von auf vollbezahlte Actien lautenden Interimsscheinen ausgefolgt, und es steht jedem Subscribenten frei, einzelne Raten ganz oder theilweise vor deren Fälligkeitstermine einzuzahlen, und die entsprecbende Anzahl von Effecten zu beziehen. Bei Nichtzuhaltung der Raten verfällt die erlegte Caution und erlischt die gegenseitige Verbindlichkeit. Bei Einzahlung der letzten Rate werden die erlegten Baarcautionen in die Einzahlung eingerechnet, die in Effecten erlegten Cautionen ausgefolgt. Baarcautionen sowie bei den einzelnen Einzahlungs-Raten verbleibende baare Saldi, welche sich nicht durch Ausfolgung von Stücken begleichen lassen, werden bis zu ihrer Verrechnung als Einzahlung mit 3% verzinst. Die Actien-Interimsscheine werden mit Coupons, deren erster am 1. Januar 1869 fällig wird, ausgegeben, es haben demnach die Subscribenten bei Hinausgabe der Stücke die an denselben haftenden Zinsen in Oesterr. Währ. Bankvaluta zu vergüten. Jede Einzahlung sowie der Bezug der Stücke hat an denselben Stellen zu geschehen, wo die Einzeichnung stattgefunden hat. — Das Anlagecapital für das ganze Unternehmen ist auf $36^3/_4$ Millionen Silber präliminirt; das Actiencapital bleibt jedoch auf 18 Mill. beschränkt (wovon vorläufig nur 9 Mill. zur Zeichnung gelangen), die andere Hälfte soll in Prioritäten aufgebracht werden.

Eisenbahn - Betrieb.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. In der am 30. Juni zu Görlitz abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn wurde, so meldet der „G. A.", der Bericht des Verwaltungsraths über die Geschäftslage und den Betrieb der Bahn übergeben und die Wahl von drei Revisoren zur Prüfung der Rechnungsbilanz vorgenommen. Es waren ca. 3000 Stimmen vertreten, von welchen die Herren Stadtrath Breslauer in Görlitz 2588, Oberamtmann Rostock in Görlitz 2641 und Bauinspector a. D. Hoffmann in Görlitz 2466 Stimmen erhielten. Der Antrag auf Abänderung des Statuts, betreffs Verlegung des Sitzes des Verwaltungsrathes und der Direction von Görlitz nach Berlin wurde ohne Debatte mit 2518 gegen 455 Stimmen abgelehnt und dagegen der vom Herrn Bürgermeister Hortzschanski gestellte und von vielen anderen Actionären aus Görlitz unterstützte Antrag, welcher lautet: „Versammlung erwartet und verlangt, dass der Verwaltungsrath sofort die Verlegung des Sitzes der Direction nach Görlitz zur Ausführung bringt", mit 3439 gegen 315 Stimmen, ebenfalls ohne jede Debatte, angenommen.

* **Köln-Mindener Eisenbahn.** Die am 30. Juni d. J. zu Köln abgehaltene Generalversammlung der Actionäre der Köln-Mindener Bahn hat die Tantième des Administrationsraths auf 1 Procent festgesetzt und den nach Abzug der Dividende verbleibenden Restüberschuss von 4992 Thlrn. 22 Sgr. 10 Pf. nach einer der Direction geeignet scheinenden Vertheilung den bestehenden Unterstützungscassen für die Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft überwiesen. Ferner wurde die Direction zum bestmöglichen Ankauf der die Bahnhöfe Berge-Borbeck und Stadtbahnhof Essen verbindenden Privatbahn autorisirt. Die ausgeschiedenen Directions- und Administrationsraths-Mitglieder sind wiedergewählt, an Stelle des verstorbenen Administrationsraths-Mitglieds Mussard wurde der Rentner F. v. Wittgenstein neu gewählt. Ueber den Gescbäftsbericbt werden wir berichten, sobald uns derselbe vorliegt.

* **Warschau-Wiener Eisenbahn.** In der am 27. v. M. abgehaltenen X. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft waren 25 520 Stück Actien im Nominalwerth von 2 552 000 Rs. angemeldet worden, in der Sitzung selbst erschienen 38 Actionäre, welche ein Capital von 1 576 000 Rs. mit 15 760 Stück Actien repräsentirten, so dass die Versammlung, dem § 32 des Gesellschafts-Statuts gemäss als beschlussfähig zu erachten war. Den Vorsitz in derselben führte der Präsident des Verwaltungrathes, Baron v. Muschwitz, anwesend waren nächst dem die beiden Regierungscommissarien die Staatsräthe Bergiel und v. Hörschelmann. —

Nachdem die Actionäre von der Vorlesung des Jahresberichts pro 1867, welcher bereits in ihren Händen war, Abstand genommen, ersuchte der Präsident die Rechnungsrevisionscommission, ihren Bericht über den Befund bei Prüfung der Rechnungen aus dem verflossenen Betriebsjahre vorzutragen. Nachdem dies geschehen und berichtet worden war, dass die vorgelegten Rechnungen mit den Büchern und Belägen in Uebereinstimmung befunden worden, wurde auf Antrag dieser Commission der Verwaltung für das Jahr 1867 Decharge ertheilt. Hierauf wurde zur Feststellung der Dividende für dieses Jahr geschritten. Nach der Betriebsrechnung beträgt der zur Vertheilung auf 100 000 Stück Actien disponible Reinertrag nacb Abzug aller Lasten

504 760 Rs. 5 Kop. Der Verwaltungsrath beantragte und die Versammlung beschloss daher, die Dividende für das abgelaufene Betriebsjahr auf 5 Rs. pro Actie oder 8⅓ Proc. festzusetzen und einen Rest von 4 760 Rs. 5 Kop. auf nächstes Jahr zu übertragen. —

Den zweiten Punct der Tagesordnung bildete die Vorlage eines bei dem Verwaltungsrathe Seitens einer Anzahl von Actionären eingebrachten Antrages auf Ablösung der Gründerrente. —

Nach § 43 der Allerhöchst bestätigten Concessions-Urkunde geniessen nämlich die Gründer der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft und deren Rechtsnachfolger das Vorrecht, bis zum Ablauf des mit dem Gouvernement abgeschlossenen Concessionsvertrags von dem Netto-Ertrage eine Rente von 10% zu beziehen. Da es nicht in Abrede zu stellen ist, dass diese fortlaufende Ausgabe, zumal mit Rücksicht darauf, dass diese Gründerrente von den im Besitz der Gründer und deren Rechtsnachfolger befindlichen Actien völlig unabhängig und sonach rein persönlicher Natur ist, der auf die Actionäre zu vertheilenden Dividende einen wesentlichen Abbruch thut, welcher sich in dem Maasse steigert, als die noch lange nicht auf ihrem Culminationspunct angelangten Erträge der Warschau-Wiener Eisenbahn wachsen, so ist schon wiederholt Seitens der Actionäre der Wunsch laut geworden, auf eine Ablösung der die Erträge so hart bedrückenden Last hinzuwirken. In welcher Weise dieser Ausfall an Dividende seit Gründung der Gesellschaft bereits gestiegen ist, beweist ein Blick in den ersten Jahresbericht von 1858, in welchem Jahr bei einer Total-Einnahme von 1 168 800 Rs. 22 900 Rs. an Gründerrente gezahlt wurden, während dieselbe für das Jahr 1867, welches eine Einnahme von 2 410 025 Rs. nachweist, bereits die Summe von 56 300 Rs. erreicht hat. Da ein weiteres Verschieben der Ablösung dieser Gründerrente auf eine von Jahr zu Jahr steigende Erhöhung des zu diesem Zwecke erforderlichen Capitals einwirken muss, so dass dasselbe möglichen Falls für die Gesellschaft unerschwingbar werden dürfte, so ist Seitens einer Anzahl von Actionären der Verwaltungsrath ersucht worden, mit den Gründern, resp. deren Rechtsnachfolgern wegen Ablösung dieser Last in Verbindung zu treten und dieselbe auf Grund des § 43 der Concessionsurkunde, wonach eine derartige Ablösung unter Zustimmung der General-Versammlung der Actionäre zulässig ist, anzubahnen. Der Verwaltungsrath hat in richtiger Würdigung der Interessen der Actionäre diesen Antrag zu dem seinigen gemacht und ist in Folge dessen mit den Gründern in Unterhandlungen getreten und hat mit denselben ein Abkommen dahin getroffen, dass dieselben allen ihnen aus dem § 43 der Concessions-Urkunde zustehenden Prärogativen, wozu die Gründerrente in dem oben beschriebenen Umfange, der Bezug von zwei Dritteln der neu zu emittirenden Actien zum Paricourse und das Recht, lebenslänglich Mitglieder des Verwaltungsraths zu bleiben, zu rechnen ist, gegen die einmalige Ablösungssumme von 1 250 000 Rs. rückhaltslos entsagen. Der Verwaltungsrath legte dieses Abkommen der Generalversammlung mit dem Antrage vor, sich mit demselben einverstanden zu erklären und ihn zu autorisiren, die staatliche Genehmigung für dieses Abkommen sowohl, als auch für die Aufbringung der hierzu erforderlichen Geldmittel zu erwirken. Dieser Antrag wurde mit einer grossen Majorität angenommen.

Hierauf wurde zur Neuwahl zweier Verwaltungsraths-Mitglieder geschritten, da statutenmässig alljährlich eine solche Anzahl ausscheidet. Das Resultat derselben war, dass die Herren Fürst Hohenlohe und Graf Johann Renard mit Stimmenmehrheit neu und wieder gewählt wurden. Zum Schluss erfolgte die Wahl der Rechnungsrevisionscommission per Acclamation. Dieselbe besteht wiederum aus den Herren Banquier Jan Goldstand, Notar Stanislas Jasinski, Banquier Jacob Janasch und Maximilian Rubinstein. —

* **Warschau-Bromberger Eisenbahn.** In der am 27. v. M. im Conferenzsaal des Bahnhofsgebäudes zu Warschau abgehaltenen X. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft erschienen nach vorheriger statutenmässiger Deponirung der Actien 24 Actionäre, welche 350 000 Rs. repräsentirten. Den Vorsitz in der Versammlung, an welcher als Regierungs-Commissäre die Staatsräthe Biergiel und v. Hörschelmann theilnahmen, führte der Präsident des Verwaltungs-Rathes der Warschau-Bromberger Eisenbahn, Baron v. Musehwitz. Derselbe eröffnete die Sitzung, nachdem die Actionäre von der Vorlesung des Jahresberichtes pro 1867, welcher sich beseits in ihren Händen befand, Abstand genommen, mit dem Ersuchen an die Rechnungsrevisionscommission den Actionären den Befund der erfolgten Revision der Betriebsrechnungen für das abgelaufene Jahr vorzutragen. Nachdem dies geschehen, wurde auf Antrag der Commission Decharge ertheilt.

Aus diesem Bericht geht hervor, dass die Gesammteinnahme sich auf 583 942 Rs., die Ausgaben auf 414458 Rs. belaufen, somit ein Reinertrag von 169 484 Rs. erzielt worden ist. Da jedoch zur Verzinsung des 5 886 000 Rs. betragenden Anlagecapitals mit 4% und zur Amortisation desselben mit ½% 264 870 Rs. erforderlich werden, so muss das Gouvernement infolge der übernommenen Zinsgarantie für den fehlenden Betrag von 95 386 Rs. in Anspruch genommen werden.

Statutengemäss scheiden alljährlich zwei Mitglieder des Verwaltungs-Raths aus. Bei der vorgenommenen Neuwahl wurden die beiden ausscheidenden Mitglieder der Fürst Hohenlohe, Herzog v. Ujest und Graf Joh. Renard mit grosser Majorität von der Versammlung wiedergewählt.

Den Schluss der Sitzung bildete die Wahl der Rechnungsrevisionscommission pro 1868, in welche die bisherigen Mitglieder die Herren Jan Goldstand, Jacob Janasz, Maximilian Rubinstein und Herr Notar Stanislas Jasinski per Acclamation wiedergewählt.

* **Wiener Tramway-Gesellschaft.** Die Strecke Schottenring-Praterstern sammt der Verlängerung bis zu den Praterbädern ist im Anschluss an die Hernals-Dornbacher Linie den 30. Juni d. J. dem Verkehre übergeben worden.

* **Oesterr. Staatsbahn.** Vom 15. Juli 1868 angefangen, wird der neue Haltepunct „Praskowitz" auf der nördlichen Linie (zwischen den Stationen Lobositz und Zalesl) für den Personen- und Gepäckverkehr bei den gemischten Zügen No. 19 und No. 20 eröffnet.

* **Oesterr. Südbahn.** Vom 1. August d. J. an werden in der Station Rubbia auch Frachten aufgenommen und ausgefolgt werden.

* **Niederschlesisch-Märkische Bahn.** Bis zum 15. October werden von Berlin und Frankfurt a/O. nach den Stationen Greiffenberg, Reibnitz, Hirschberg und Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn Billets für die Hin- und Rückfahrt mit 6 wöchentlicher Giltigkeit ausgegeben. Billets II. Cl. haben auch für Schnellzüge Giltigkeit. Siehe off. Bekm. S. 392.

♂ **Oesterreich.** (Directer Personen- und Güterverkehr mit Norddeutschland.) In dem grossen Eisenbahnverkehre nach Norddeutschland ist gegenwärtig eine bedeutende Erleichterung eingetreten, indem seit 1. Juli d. J. ein directer Personenverkehr mit directer Gepäcks-Abfertigung zwischen Hamburg-Berlin, Magdeburg, Leipzig und Dresden einerseits und Teplitz, Aussig, Prag, Brünn, Wien und Pest andererseits besteht, wie in voriger Nummer S. 373 kurz erwähnt wurde. Für diesen Verkehr werden directe, bis zur Bestimmungsstation lautende Cartonbillets ausgegeben. Die Gültigkeitsdauer der Billets ist für den Verkehr zwischen Prag, Aussig und Teplitz einerseits und Dresden andererseits auf 5 Tage, für alle übrigen Stationen auf zehn Tage und zwar vom Datum des aufgedruckten Abfahrtsstempels an gerechnet, festgesetzt. Die bei diesem Verkehre betheiligten Bahnverwaltungen sind folgende: Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Aussig-Teplitzer Bahn, Sächsisch-Oestl. Staatsbahn, Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, Magdeburg-Leipziger Bahn, Berlin-Anhalter Bahn, und Berlin-Hamburger Bahn. Die Züge der einzelnen Bahnen sind hierbei mit Rücksicht auf ihren Anschluss, aber ohne Rücksicht auf ihre Gattung in drei Combinationen (A. B. und C.) gebracht und diesen entsprechend die Preise der Billets fixirt worden. Daraus folgt nun, dass der Reisende auf gewissen Strecken den Eil-, Schnell- oder Courierzug nur dann benutzen darf, wenn derselbe in der Fahrordnung des Zuges, für welchen das Billet gelöst worden ist, vorkommt. Es wird daher mit jedem Billet an den Reisenden zugleich ein Avis ausgefolgt, damit derselbe daraus das zu seiner Orientirung Nöthige entnehmen könne. Für das Reisegepäckübergewicht wird die Gebühr nach $^1/_{10}$ Centner in Thalerwährung berechnet. Für jede Gepäcksendung wird ferner, gleichviel ob das Freigewicht überschritten ist oder nicht, eine Expeditionsgebühr von 2½ Silbergr. eingehoben. Das Reisegepäck wird direct aufgenommen und cartirt, falls es dem Reisenden nicht etwa in einer Zwischenstation ausgefolgt werden soll, in welchem Falle es nur nach dieser Station zum allgemeinen Tarifpreise berechnet und cartirt wird.

* **Württembergisehe Staatsbahnen.** Zwischen Stationen der Württemb. Enzthalbahn und Badischen Stationen findet seit dem 1. Juli c. eine directe Abfertigung von Personen und Reisegepäck statt, und zwar werden nach und von Brötzingen, Birkenfeld, Rothenbach, Höfen, Calmbach nur Billete für gewöhnliche Personenzüge, nach und von Neuenbürg und Wildbad aber auch Fahrkarten für Schnellzüge ausgegeben.

Tarifwesen.

An Stelle des Tarifs vom 1. August 1864 für den Süddeutsch-Französischen Güterverkehr ist mit dem 1. Juli ein neuer stets über die kürzeste Route via Kehl oder via Forbach berechneter und über diese gültige Tarife auf den Württembergischen Bahnen ins Leben getreten, der directe Frachtsätze zwischen mehreren Württembergischen Stationen und Strassburg, verschiedenen Stationen der Französischen Ostbahn und den Westbahnstationen le Havre und Rouen und ausserdem Specialtarife für Esswaaren, Austern, Seefische, Getreide, Holz, Bier, Schafwolle, Schiefer und einigen weiteren Artikeln enthält; ebenso ist in demselben Verkehre auf den Pfälzischen Eisenbahnen unter Bezugnahme auf die Publication, gemäss welcher mit 1. Juli die Internationalen Deutsch-Oesterreichischen Gütertarife via Forbach d. d. 1. August 1864 und via Weissenburg d. d. 25. März 1865, sowie die hierauf bezüglichen Nachträge ausser Kraft treten, vom 1. Juli ab ein neues Reglement und neue Tarife via Forbach und via Weissenburg zur Einführung gelangt. —

In den directen Güter-Verkehr des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes sind vom 1. Juli c. ab aufgenommen:

1) die Station Döbeln der Leipzig-Dresdener Eisenbahn,
2) die Stationen Eberstadt, Bensheim und Weinheim der Main-Neckar-Eisenbahn und
3) die Station Hausach der Grossherzoglich Badischen Eisenbahn.

Ausserdem tritt für den Transport zum Export bestimmten, also mit Exportscheinen versehenen Zuckers und zwar ebenso des rohen wie des fabricirten, wenn derselbe in Quantitäten von mindestens 100 Ctrn. auf einen Frachtbrief und in Fässern verpackt aufgegeben wird, auf den Verbandbahnen zwischen den Stationen Oschersleben, Halle und Dresden einerseits und Ludwigshafen und Basel andererseits vom 1. Juli c. ab ein ermässigter Tarif in Kraft.

Gleichzeitig werden die Tarifbestimmungen des Verbandes durch folgende Zusätze ergänzt:

1) Muss wegen der Länge des verladenen Gutes zum Schutze des Zuges hinter dem beladenen Wagen ein leerer (Schutzwagen) eingestellt werden, so werden ausser der Fracht für diesen Wagen noch 10 Sgr. oder 35 Kreuzer pro Meile erhoben.
2) Wird für Gut in Quantitäten von mindestens 100 Ctrn., welches tarifmässig nur in offenen Wagen transportirt wird, die Stellung eines bedeckten Wagens ausdrücklich verlangt, so wird die Fracht aus dem Tarifsatze der Abtheilung A. auch dann berechnet, wenn der Tarif einen niedrigeren Tarifsatz aufweiset.

Diese Bestimmungen gelten aber nicht für die Rhein-Nahe-Eisenbahn, die Saarbahn und die Saarbrücken-Trierer Eisenbahn.

In der Tarifirung der Güter greifen nachstehende Ermässigungen Platz:

Theer, sowohl mineralischer als vegetabilischer, in Quantitäten von mindestens 100 Ctrn. wird aus Abtheilung A. in Abtheilung B. versetzt.

Nessel, roher (Drucknessel roher Cattun) wird in Quantitäten unter 100 Ctrn. in Classe II., in Quantitäten von mindestens 100 Ctrn. in Abtheilung A. transportirt.

Das Betriebs-Reglement für den Güterverkehr auf der Main-Weser-Bahn vom 1. Novbr. 1865 hat die aus der S. 392 abgedruckten Bekanntmachung ersichtlichen Zusätze und Abänderungen erfahren.

Auf den Sächsischen Staatsbahnen und den in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen ist vom 15. Juli d. J. an die Lieferfrist für gewöhnliche Frachtgüter bei Transporten auf eine Entfernung bis zu 20 Meilen auf zwei Tage herabgesetzt worden. Siehe öff. Bekm. S. 391.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Das von dem Fabricanten A. Nobel in Hamburg fabricirte Patent-Sprengpulver (Dynamit) gehört zu denjenigen Gegenständen, welche nach § 3 I. A. 3 Abschnitt B. des Betriebs-Reglements vom 3. Septbr. 1865 von der Beförderung auf den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen ausgeschlossen sind, und wird mithin auf der diesseitigen Eisenbahn zum Transport nicht angenommen.

Unter die im § 3 des Reglements für die Beförderung von Gütern etc. vom 1. April c. sub A. 4 bezeichneten vom Transport ganz ausgeschlossenen Gegenstände sind im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande noch Natronkokes (Braunkohlenkokes) und unter die in demselben § sub B. 6 genannten, nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände noch Zündschnüre aus der Fabrik von H. Müller in Engis a/M. in Belgien aufgenommen worden. — (s. auch die Bekanntmachung der Main-Weser-Bahn S. 392.)

Directer Viehverkehr der Köln-Mindener Bahn mit Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn. Vom 6. Juli ab wird bis auf Weiteres ein eigener Viehtransportzug an jedem Montage, mit Weiterbeförderung an selbem Tage bis Emmerich und Rotterdam, und ebenfalls ein solcher, als am Donnerstag abgehend, am Freitag von Emmerich nach Rotterdam abgesendet. Beide Züge haben in Rotterdam Anschluss an die nach England jeden Dienstag und Samstag abfahrenden Dampfboote. Es wird mit den Extrazügen von Deutz und Düsseldorf Vieh in ganzen Wagenladungen befördert, welches direct nach Rotterdam expedirt ist und dabei eine Ermässigung von 25 Proc. des im Norddeutschen Verbande geltenden tarifmässigen Transportpreises gewährt.

Zu den Tarifen für Steinkohlen- und Cokestransport von Stationen der Köln-Mindener Bahn nach Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn (via Hamm-Rheine-Salzbergen) vom 1. Novbr. 1867 tritt am 1. Juli d. J. ein Nachtrag, enthaltend Tarifsätze für Sendungen von den Stationen Courl und Dortmund nach den Stationen Harlingen, Franeker, Leeuwarden, Winschoten und Groningen in Kraft.

Grobe Maschinentheile und auseinander genommene Maschinen werden bei der Köln-Mindener Bahn hinfort als Gegenstände der Wagenladungsclasse A des Tarifs vom 15. August 1865 für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Rotterdam und Amsterdam einer-, und den Stationen Düsseldorf, Mülheim, Deutz (Köln) bezw. Köln-Giessener Stationen andererseits behandelt.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 8. Juli 1868. Auch in dieser Woche war das Geschäft recht lebhaft und fanden wiederum vielfache Verkäufe zu annehmbaren Preisen statt.

Kupfer weiter fest. Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton auf dem Englischen Markt; Americanisches und inländisches 26½—27½ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn fest. Banca-Zinn 33½ Thlr., 54½ fl. in Holland, Lamm-Zinn 33—33½ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink. W. H. Marke 6 7/12 Thlr. ab Breslau, geringere Marken 6½ Thlr., loco Waare 7½—8 Thlr. im Detail.

Blei weniger gefragt. Hiesige Notirungen: Sächsisches und Harzer 6 7/12 bis 6⅔ Thlr., Tarnowitzer 6¾ Thlr., Spanisch 6⅚—7½ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen. Markt ist fest und in Schottland angeregt. Preise werden weiter höher gehalten. Warrants 52 sh., Gartsherrie 57 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung 42½—44 Sgr. Englisches 38½—40, vom Lager 41½ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 41—42½ Sgr. nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen gute Nachfrage. Gewalztes 2 11/12—3⅓ Thlr., geschmiedetes 3½ bis 3¾ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Eisenbahnschienen. Inhaber halten auf höhere Notirungen. Bei der am 6. d. M. in Hannover stattgefundenen Submission von 86 000 Ctr. sind angemessene Preise angelegt worden. Hiesige Forderungen 51—53 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen mit 2¼—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks.** Mehreres verkauft. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17 bis 18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung 16½ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
11. Juli	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	396
14. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	10 Gepäckwagen	395
15. „	zu Bietigheim	Württb. Staatsb.	Wartsaal- und Restaurationsgebäude-Neubau	—
15. „	zu Crailsheim	dieselbe	Bahnwärterhäuser No. 1—25 der Section Schrozberg	—
15. „	zu Hamburg	Köln-Mindener E.	Wasserkalk für Elbbrücke bei Hamburg	—
15. „	zu Crailsheim	Württb. Staatsb.	Bahnwärterhäuser No. 26 bis 30 der Section Weikersheim	—
16. „	zu Cassel	Main-Weserbahn	300 Ctr. rohes und 500 Ctr. raffinirtes Rüböl	—
17. „	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Bahnhofanlage Arnsberg	—
18. „	zu Donaueschingen	Bad. Stsb.	Hochbauten Donaueschingen-Villingen	—
22. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Eiserne optische Telegraphen	395
27. „	zu Gotha	Gotha-Leinefelde	Erdarbeiten	393
28. „	zu Gotha	dieselbe	Kunstbauten	393
31. Aug.	zu Köln	Köln-Mindener E.	Bekleidungsmaterialien p. 1869	—

Briefkasten.

Herrn L. & C. in R.: Wir werden Erkundigung einziehen und Ihnen dann auf diesem Wege das Resultat derselben mittheilen. Wir hoffen jedoch die ausgeschriebenen Submissionen der Oesterr. Bahnen durch Vermittelung unseres Wiener Correspondenten wöchentlich im Kalender mittheilen zu können.

Herrn v. S. in M.: Officielle Mittheilungen über die Eröffnung der Bahnstrecken Engen-Donaueschingen und Meckesheim-Rappenau, sowie Call-Soetenich sind uns bis jetzt nicht zugegangen.

Herrn Baumeister Pl. in Berlin: Erhalten, für diese Nummer jedoch nicht möglich.

Herrn Secretär v. W. in Warschau: Besten Dank für die Berichte.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bekanntmachung,

die Abkürzung der Lieferungszeit beim Eisenbahn-Frachtverkehr betr., vom 26. Juni 1868.

Nachdem beschlossen worden ist, auf den Sächsischen Staatseisenbahnen und den in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen vom 15. Juli laufenden Jahres an die Lieferfrist für gewöhnliche Frachtgüter bei Transporten auf eine Entfernung bis zu zwanzig Meilen auf zwei Tage (statt zeither 3 Tage) herabzusetzen, so wird solches und dass hiernach die zusätzliche Bestimmung a. A. zu § 12 des allgemeinen Reglements für den Güterverkehr vom 1. März 1862 sich entsprechend abändert, bekannt gemacht.

Dresden, am 26. Juni 1868. Finanz-Ministerium. Freiherr von Friesen.

Bekanntmachung,

die Ausschliessung eines Frachtgegenstandes vom Eisenbahntransport betr.

Nachdem die unter dem Namen Amorçes im Handel befindlichen kleinen Zündblättchen oder Knallpatronen auf Grund gemachter Erfahrungen als gefährliche Präparate sich herausgestellt haben, sind dieselben denjenigen Gütern gleichgestellt worden, welche im Verwaltungsbereiche der unterzeichneten Directivbe-

hörden nach § 3 des Vereinsgüterreglements und den sich daran schliessenden Bestimmungen unter No. 2 von der Eisenbahnbeförderung unbedingt ausgeschlossen sind.

Leipzig, den 6. Juli 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction. **Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.**

König Christian VIII. Ostseebahn.

In der am 25. Juni d. J. abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind die statutengemäss aus dem Ausschuss getretenen fünf Mitglieder

Herren Ernst Dreyer in Altona,
W. Haack in Kiel,
Rechtsanwalt A. Lütkens in Pinneberg,
J. J. Messtorff in Neumünster,
Th. Reincke in Altona,

zu Mitgliedern des Ausschusses wieder gewählt worden und haben die Wahl angenommen.

Altona, den 6. Juli 1868.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Das gedruckte Protocoll der am 25. Juni d. J. abgehaltenen 39. General-Versammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft kann

in Altona auf dem Hauptbüreau im dortigen Bahnhofsgebäude, und
in Kiel bei dem Geschäftsführer, Herrn Kähler,

von den Herren Actionären an jedem Wochentage von Morgens 9 bis 12 Uhr abgefordert werden.

Altona, den 1. Juli 1868.

Theod. Reincke,
Vorsitzender des Ausschusses.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Am Freitag, den **17. Juli d. J.** Vormittags 10 Uhr findet im Stationsgebäude in Altona die 2. Ausloosung von 90 Stück 4procentigen Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission zum Nominalwerth von 30 000 Thlr. in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und eines protocollführenden Notars statt, zu welcher Verloosung den Inhabern der Prioritätsobligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 26. Juni 1868. **Die Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Bis zum **15. October** cr. werden von Berlin und Frankfurt a/O. nach den Stationen Greiffenberg, Reibnitz, Hirschberg und Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn Billets für die Hin- und Rückfahrt gültig, ausgegeben und zwar auf 6 Wochen

			II. Classe			III. Classe		
			zum Preise von					
von Berlin	nach	Greiffenberg	6 Thlr.	3 Sgr.	6 Pf.	4 Thlr.	11 Sgr.	6 Pf.
„ „	„	Reibnitz	6 „	23 „	— „	4 „	24 „	6 „
„ „	„	Hirschberg	7 „	— „	— „	5 „	— „	— „
„ „	„	Altwasser	8 „	10 „	— „	5 „	28 „	6 „
„ Frankfurt a/O.	„	Greiffenberg	4 „	6 „	6 „	3 „	— „	6 „
„ „	„	Reibnitz	4 „	25 „	6 „	3 „	14 „	— „
„ „	„	Hirschberg	5 „	3 „	— „	3 „	19 „	6 „
„ „	„	Altwasser	6 „	12 „	6 „	4 „	17 „	6 „

50 Pfd. Freigepäck.

Billets II. Classe haben auch für die Schnellzüge Gültigkeit.

Berlin, den 2. Juli 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Main-Weser-Bahn.

Das Betriebs-Reglement für den Güterverkehr auf der Main-Weser-Bahn vom 1. November 1865 hat die folgenden Zusätze und Abänderungen erfahren, welche im Anschluss an die Bekanntmachung vom 4. April 1867 weiter zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden:

1) Zündblättchen (zu Kinder-Pistolen) sind, als sehr leicht explodirend, vom Transport ganz ausgeschlossen (zu § 3 A).
2) Leere Säcke sind zum Transport nur dann zuzulassen und anzunehmen, wenn sie in ordentlich, beziehungsweise kreuzweis und mit einem dauerhaften Etiquet von Holz versehenen Packen, aufgegeben werden (zu § 2).
3) Zu den leicht entzündlichen und feuerfangenden und deshalb vom Transport ausgeschlossenen Gegenständen gehören auch: „Natron-Coaks" (Abfälle von der Parafin-, Solaröl- und Soda-Fabrication) und „die sogenannten Pharaoschlangen" (zu § 3 A).
4) Den nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Artikeln: „Aether, Naphta und absoluter Alkohol" wird auch das in neuerer Zeit unter den Namen „Ligroine" in den Handel gebrachte flüchtige Oel, gleichgestellt (zu § 3 B. Ziffer 1).
5) „Die Zündschnüre" aus der Fabrik H. Müller & Comp. in Engis s/M., Belgien, werden unter den für den Transport von Streichzündhölzern bestehenden Beschränkungen zur Beförderung zugelassen (zu § 3 B 4).
6) der Artikel „Schwefelkohlenstoff" soll bei der Aufgabe in eisernen widerstandsfähigen, festen und dichten Umschliessungen zum Transport für die Folge auch dann zugelassen werden, wenn die betreffenden Behälter bis = 1000 Pfund von diesem Stoffe fassen. —
7) Zu § 3 A.
Postzwangspflichtig sind
Alle versiegelte, zugenähte oder sonst verschlossene Briefe.
Alle Zeitungen politischen Inhalts.
8) Zu § 3 B.
Die nur bedingungsweise transportirt werdenden Gegenstände werden mit Adresse „Bahnhof restante" zum Transport nicht angenommen.
9) Patent-Sprengpulver (Dynamit) von A. Nobel in Hamburg ist als explodirend vom Transport ausgeschlossen (zu § 3 A). —

Cassel, am 25. Juni 1868.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

K. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction beehrt sich den P. T. Herren Besitzern von Obligationen der Gesellschaft bekannt zu geben, dass die **11. Ziehung von 2289 Stück Obligationen**, welche auf Rechnung des Jahres 1868 zur Tilgung zu gelangen haben, **Freitag den 7. August d. Js. um 1 Uhr Nachmittags** im Geschäftslocale der Gesellschaft in **Wien** Minoritenplatz No. 7 im Beisein zweier Notare und der hierzu abgeordneten Mitglieder des Verwaltungsrathes öffentlich vorgenommen werden wird.

Wien, am 28. Juni 1868.

Von der General-Direction.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe neuer Actien-Coupons.

Wir beehren uns hiermit zur Kenntniss der Herrn Actionäre zu bringen, dass die Ausgabe von Couponsbogen zu den Actien-Interimsscheinen der Gesellschaft von heute ab bei der General-Direction der Südbahn (Wien, Südbahnhof) stattfindet. Zu diesem Behufe sind die Interimsscheine in den Stunden von 10 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags von einer arithmetisch geordneten Consignation begleitet bei der genannten Stelle gegen Depôtschein zu hinterlegen.

Die Formulare zu den Consignationen werden sowohl bei der General-Direction am Südbahnhofe als bei der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe unentgeltlich ausgegeben.

Zusendungen per Post können nicht angenommen werden.

Wien, 20. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am **1. Juli d. J.** die Bahnstrecken **Fulda-Neuhof** und **Wächtersbach-Steinau** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und gleichzeitig für die Bahnstrecken **Bebra-Neuhof** und **Hanau-Steinau** die weiter unten folgenden Fahrpläne in Kraft treten.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Hunde, Güter und Privatdepeschen von und nach den neu in Betrieb gesetzten Stationen sind die auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn bereits eingeführten Reglements maassgebend; die Tarife sind in den Expeditionen käuflich zu haben.

A. Fahrplan der Strecke Bebra-Neuhof.

Von Bebra nach Neuhof.		I. Vormittag. U. M.	III. Nachmittag. U. M.	V. Nachmittags. U. M.	Vormitt. U. M.
Bebra	Abfahrt	6.36	12.42	8.20	—
Mecklar	„	6.48	12.52	8.32	—
Hersfeld	„	7.4	1.6	8.48	—
Neukirchen (Rhina)	„	7.28	1.27	9.12	—
Burghaun	„	7.47	1.42	9.31	—
Hünfeld	„	7.59	1.52	9.43	—
Steinau	„	8.22	2.13	10.6	—
Fulda	„	8.28	2.33	10.17 Ankunft	6 Abfahrt
Neuhof	Ankunft	9.	2.53	—	6.22

Von Neuhof nach Bebra.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Neuhof	Abfahrt	9.	1.55	5.37
Fulda	„	9.31	2.25	6.8
Steinau	„	9.43	2.36	6.20
Hünfeld	„	10.8	2.58	6.45
Burghaun	„	10.19	3.7	6.56
Neukirchen (Rhina)	„	10.36	3.21	7.13
Hersfeld	„	11.	3.41	7.37
Mecklar	„	11.12	3.51	7.49
Bebra	Ankunft	11.23	4.	8.

B. Fahrplan der Strecke Hanau-Steinau.

Von Steinau nach Hanau.		I. Vormittags. U. M.	III. Vormittags. U. M.	V. Nachmittags. U. M.
Steinau	Abfahrt	5.	10.30	4.30
Salmünster	„	5.14	10.44	4.44
Wächtersbach	„	5.29	10.59	4.59
Gelnhausen	„	5.51	11.21	5.21
Meerholz	„	5.59	11.29	5.29
Langenselbold	„	6.14	11.44	5.44
Hanau	Ankunft	6.32	12.2	6.2

Von Hanau nach Steinau.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Hanau	Abfahrt	7.38	2.20	8.10
Langenselbold	„	8.1	2.43	8.33
Meerholz	„	8.17	2.59	8.49
Gelnhausen	„	8.28	3.10	9.
Wächtersbach	„	8.52	3.34	9.24
Salmünster	„	9.8	3.50	9.40
Steinau	Ankunft	9.22	4.4	9.54

Diese Züge haben directen Anschluss nach und von Frankfurt.

Cassel, den 25. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke von Langensalza bis Mühlhausen 4 Loose und zwar

1) Loos No. IV mit 11 920,0 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf . . . . 21 803 Thlr. 17 Sgr. — Pf.
2) Loos No. V mit 24 105,7 Schachtruthen wie vor . . 29 578 „ 16 „ 8 „
3) Loos No. VI mit 19 584,1 Schachtruthen wie vor . . 21 265 „ 15 „ 5 „
4) Loos No. VII mit 16 728,7 Schachtruthen wie vor . . 15 456 „ 4 „ 5 „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem am

27. Juli c. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 26. Juni 1868. **Der Abtheilungs-Baumeister.**
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke von Langensalza bis Mühlhausen im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen 4 Loose und zwar:

Loos No. IV mit circa 133 Schachtruth. Mauerwerk,
„ „ V „ „ 739 „ „
„ „ VI „ „ 772 „ „
„ „ VII „ „ 375 „ „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem am

28. Juli cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 26. Juni 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Bekanntmachung,
ausgelooste Partial-Obligationen und Schuldscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie betreffend.

Vom **1. December d. J.** an können die am 1. Juli c. notariell ausgeloosten 90 Nummern der Partial-Obligationen unserer Anleihe vom 1. December 1839 und 1. Juni 1841

Lit. A und B à **50** Thlr. von 1839.

206. 271. 449. 479. 504. 604. 620. 643. 693. 722. 938. 945. 1071. 1090. 1139. 1181. 1220. 1448. 1519. 1597. 1700. 1814. 1891. 1938. 2159. 2241. 2322.

à 100 Thlr.

2613. 2738. 2769. 2949. 2983. 3011. 3075. 3147. 3359. 3380. 3652. 3810. 3928. 3949. 4060. 4164. 4173. 4180. 4222. 4236. 4334. 4403. 4593. 4879. 4929. 5060. 5099. 5293. 5435. 5462. 5541. 5547. 5562. 5565. 5604. 5609. 5633. 5798. 5925. 6016. 6033. 6056. 6432. 6490. 6506. 6527. 6647. 6716. 6949. 7248. 7371. 8696. 8721. 8871. 9173. 9265. 9324. 9417. 9506. 9652. 9801. 9864. 9963.

II. Serie à 50 Thlr. von 1841.

206. 271. 449. 479. 504. 604. 620. 643. 693. 722. 938. 945. 1071. 1090. 1139. 1181. 1220. 1448. 1519. 1597. 1700. 1814. 1891. 1938. 2159. 2241. 2322. 2613. 2738. 2769. 2949. 2983. 3011. 3075. 3147. 3359. 3380. 3652. 3810. 3928. 3949. 4060. 4164. 4173. 4180. 4222. 4236. 4334. 4403. 4593. 4879. 4929. 5060. 5099. 5293. 5435. 5462. 5541. 5547. 5562. 5565. 5604. 5609. 5633. 5798. 5925. 6016. 6033. 6056. 6432. 6490. 6506. 6527. 6647. 6716. 6949. 7248. 7371. 8696. 8721. 8871. 9173. 9265. 9324. 9417. 9506. 9652. 9801. 9864. 9963.

mit 129 Thlr. für je 100 Thlr. Nominalbetrag, ingleichen die bei dieser Ausloosung ebenfalls gezogenen 10 Serien oder 500 Schuldscheine unserer Anleihe vom 1. December 1854, nämlich:

Serie 17	No.	801 —	850
„ 29	„	1401 —	1450
„ 31	„	1501 —	1550
„ 80	„	3951 —	4000
„ 94	„	4651 —	4700
„ 118	„	5851 —	5900
„ 199	„	9901 —	9950
„ 224	„	11151 —	11200
„ 256	„	12751 —	12800
„ 291	„	14501 —	14550

mit je 100 Thlr. für jeden Schuldschein gegen Rückgabe des Hauptdocuments nebst Talons und Coupons vom **1. December 1868** ab bei unserer Hauptcasse allhier erhoben werden.

Gleichzeitig werden folgende, in früheren Jahren ausgelooste, noch unerhoben gebliebene Partial-Obligationen, als

Lit. A à 50 Thlr.

No. 1041	ausgeloost im Jahre 1860
„ 445 2016 2254	„ „ „ 1863
„ 86 388 1183	„ „ „ 1866
„ 400 765 1537 2252 . . .	„ „ „ 1867

Lit. B à 50 Thlr.

No. 964	ausgeloost im Jahre 1860
„ 1996	„ „ „ 1863
„ 896 2261 2314	„ „ „ 1864
„ 1609 2072	„ „ „ 1865
„ 388 425	„ „ „ 1866
„ 400	„ „ „ 1867

à 100 Thlr.

No. 5130	ausgeloost im Jahre 1860
„ 6631	„ „ „ 1861
„ 4352 5845 6439 9297 . . .	„ „ „ 1862
„ 2927 3000 5438 7883 . . .	„ „ „ 1863
„ 3252 3313 8861	„ „ „ 1864
„ 3657 4031 4397 7015 8009 8145 8319 9707	„ „ „ 1865
„ 3325 5919 7409 8263 8505 9077	„ „ „ 1866
„ 4526 6923 9264 9508 9729 9758	„ „ „ 1867

II. Serie à 50 Thlr.

No. 2645 4423	ausgeloost im Jahre 1860
„ 3306 6150 6459 9871 . . .	„ „ „ 1861
„ 2047 8919	„ „ „ 1862
„ 3216 6470 6471 7049 7290 7883	„ „ „ 1863
„ 1094 2445 6338	„ „ „ 1864
„ 663 3686 7680 9707 . . .	„ „ „ 1865
„ 933 2002 2644 3251 3255 4090 4098 4232 5209 6992 7926 8293 8413 8948 9070	„ „ „ 1866
„ 2170 3394 5453 7601 8132 8669 8909	„ „ „ 1867

sowie nachstehende, in den Jahren 1858, 1859, 1865, 1866 und 1867 ausgelooste, ebenfalls noch unerhobene Schuldscheine, als:

1858.

Serie 98. No. 4890. 4891. 4892.

1859.

Serie 169. No. 8422. 8423. 8435. 8436. 8437. 8438.

1865.

Serie 8. No. 352. 375.
„ 40. „ 1956. 1957. 1958. 1959. 1960.
„ 68. „ 3378.
„ 70. „ 3455. 3467.
„ 131. „ 6528.
„ 280. „ 13967. 13968. 13975. 13976. 13977. 13995. 13997.

1866.

Serie 6. No. 252. 253. 257. 258. 259. 260. 272. 285. 286. 289. 290.
„ 21. „ 1011 bis 1025. 1043.
„ 36. „ 1751. 1752. 1753. 1754. 1755. 1756. 1785. 1786. 1787. 1793. 1797.
„ 107. „ 5346.
„ 150. „ 7458 7459. 7460. 7461. 7464. 7465. 7466. 7469. 7476. 7484. 7485. 7486.

1867.

Serie 1. No. 15. 29. 39.
„ 24. „ 1155. 1160. 1162. 1163. 1167. 1179. 1180. 1181. 1183. 1184. 1185. 1186. 1187. 1193.
„ 71. „ 3509. 3512 bis 3536. 3546. 3548.
„ 120. „ 5953. 5963. 5964. 5965. 5968. 5983. 5984. 5985. 5986. 5987. 5993. 5999. 6000.
„ 130. „ 6451. 6452. 6453. 6467. 6469. 6480. 6482. 6486.
„ 149. „ 7410. 7417. 7418. 7434. 7444. 7445.
„ 232. „ 11553. 11578 bis 11595.

hierdurch wiederholt und mit dem Bemerken ausgerufen, dass die von diesen Partial-Obligationen und Schuldscheinen seit deren Rückzahlungstermine etwa noch erhobenen Zinsen bei deren Einlösung vom Capitale gekürzt werden und dass die Beträge der von der Ausloosung vom 1. Juli 1866 noch rückständigen Partial-Obligationen und Schuldscheine, wenn dieselben nicht bis zum **1. August d. J.** zur Präsentation bei unserer Hauptcasse gelangen würden, alsdann auf Kosten der resp. Inhaber bei hiesigem Königl. Bezirksgerichte deponirt werden.

Die noch unerhoben gebliebenen Beträge der in den Jahren 1858 bis 1865 ausgeloosten Partial-Obligationen und Schuldscheine befinden sich bereits im bezirksgerichtlichen Depositum.

Leipzig, den 3. Juli 1868.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Dr. Einert, Vorsitzender.
Dr. O. L. Erdmann, f.d. Bevollmächtigten.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1868 fälligen Actien-Coupons für das Verwaltungsjahr 1867 werden in Gemässheit des General-Versammlungs-Beschlusses vom 13. Juni 1868 **vom 1. Juli ab**, mit 12 fl. Ö. W. in Banknoten pr. Stück, bei nachbenannten Cassen eingelöst werden:

in Leipzig bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt**,
in Wien bei der **Niederösterr. Escomptegesellschaft**,
in Prag bei Herrn **Moritz Zdekauer**,
„ do. bei der **Directions-Cassa No. 1012/I Quai**.

Ferner werden die mit 1. Juli 1868 fälligen halbjährigen Silber-Zinsen-Coupons der Prioritäten mit Rthlr. 2. 15 Sgr., oder fl. 3. 75 kr. Ö. W. in Silber pr. Stück vom 1. Juli 1868 ab bei denselben vorbezeichneten Zahlungsstellen, so wie auch

1) in Hamburg bei der **Norddeutschen Bank**,
2) „ Berlin bei der **Berliner Handelsgesellschaft**,
3) „ Dresden bei Herrn **Michael Kaskel**,
4) „ Wien bei der **Anglo-Oesterr. Bank** eingelöst.

Prag, am 13. Juni 1868.

Der Verwaltungsrath.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die fälligen Zins-Coupons der 4- und 5procentigen Altona-Kieler, sowie der $4^1/_2$procentigen Schleswigschen Prioritätsobligationen werden vom **1. Juli d. J.** an bis weiter jeden Donnerstag, Freitag, Montag und Dienstag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude eingelöst. Die Coupons müssen mit einem Nummerverzeichniss der Reihenfolge nach eingeliefert werden.

Altona, den 25. Juni 1868.

Die Direction.

Königliche Preussische Ostbahn.

Die Lieferung von

a) 900 000 laufenden Fuss gewalzten Eisenbahnschienen;
b) 6 504 Centner oder 90 000 Stück gewalzten schmiedeeisernen Seitenlaschen;
c) 3 867 Centner oder 700 000 Stück Hakennägel;
d) 1 593 Centner oder 180 000 Stück Laschenschraubenbolzen;
e) 160 000 Stück eichenen Bahnschwellen;
f) 6 800 Stück eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen resp. Kleineisenzeug oder Eisenbahnschwellen für die Thorn-Insterburger und Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn"

versehen, bis zu dem, am

Mittwoch, den 22. Juli d. Js. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei, an unsern Büreau-Vorsteher Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. Juni 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Eiserne optische Telegraphen.

Die Lieferung, Aufstellung und Gebrauchs-Einrichtung von **70 Stück eisernen optischen Telegraphen** für die Bahnstrecke Neunkirchen-Saarbrücken soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm technischen Büreau zur Einsicht offen und können von dort Abdrücke derselben unentgeltlich bezogen werden.

Portofreie und versiegelte Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen, werden von uns bis **Mittwoch den 22. Juli** entgegengenommen, an welchem Tage Vormittag $^1/_2$12 Uhr die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserm Geschäftszimmer hierselbst erfolgen wird.

Saarbrücken, den 3. Juli 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von

10 Stück Gepäckwagen mit Bremsen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf **Dienstag den 14. Juli cr. Vormittags 10 Uhr** in dem Büreau des Ober-Maschinen-Meisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Gepäckwagen"

daselbst eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in unserem Gentral-Büreau zur Einsicht aus und werden auch, auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher Canzleirath Bröse hierselbst zu richtende, Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 27. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
le Juge.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von **1894 Riegelschlössern**, jedoch **ohne Schlüssel** und **1889 Stück Kugellaternen** für bedeckte Güterwagen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission von Riegelschlössern und Kugellaternen"

zum Submissionstermine

am Sonnabend, den 18. Juli cr., Vormittags 10 Uhr,

an den unterzeichneten Ober-Maschinenmeister einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeldlich mitgetheilt.

Hannover, den 27. Juni 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Badischer Eisenbahnbau.

Zur Ausführung neuer Eisenbahnen bedarf die diesseitige Verwaltung

35 596 Zollcentner Eisenschienen,
5 800 Stück, oder $333_{,5}$ Centner Unterlagsplatten für Stossschwellen von Walzeisen,
11 600 Stück oder 1177 Centner Laschen von Puddelstahl,
23 400 Stück oder 246 Centner Laschenbolzen,
117 800 Stück oder 596 Centner Kloben,

beide von Schmiedeeisen, welche in den Monaten Januar, Februar und März 1869 kostenfrei zu Mannheim abgeliefert werden sollen.

Die Lieferung dieser Materialien soll im Submissionsweg vergeben werden.

Diejenigen, welche geneigt sind, dieselben im Ganzen, oder theilweise, oder einzelne Gattungen zu liefern, werden daher eingeladen, ihre Angebote in frankirten und mit der Aufschrift:

„Lieferung von Schienen und Befestigungsmaterialien"

versehenen und verschlossenen Schreiben bis zum

Dienstag den 21. Juli 1868 Vormittags 10 Uhr

bei diesseitiger Stelle einzureichen, sowie der hierauf erfolgenden Eröffnung anzuwohnen.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen werden hierorts auf Verlangen zur Kenntnissnahme abgegeben.

Carlsruhe, 24. Juni 1868.

Grossh. Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.
Baer.

Königlich Schlesische Gebirgsbahn.

(Zweigbahn Ruhbank-Landeshut-Landesgrenze.)

Für die dritte Meile im 3. und 4. Loose der vorgenannten Zweigbahn soll die Ausführung:

1) der Erd-, Fels- und Planirungsarbeiten, veranschlagt auf rund 47 390 und 6300 Thaler,
2) von 2 und 4 Stück kleineren Bauwerken, bestehend in Durchlässen, Brücken und Wegeunterführungen und enthaltend circa 195 und 79 Schachtruthen Mauerwerk,

im Wege der öffentlichen Submission an Unternehmer verdungen werden.

Pläne, Berechnungen und Submissionsbedingungen sind in unserm Centralbüreau, Demianiplatz No. 55 an den Wochentagen von 9 bis 1 Uhr einzusehen. Von den Submissionsbedingungen können auf Erfordern auch Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Ueber die localen Verhältnisse wird an Ort und Stelle unser Abtheilungs-Baumeister Porsch in Landeshut Auskunft geben.

Die Offerten, welche für jede der oben genannten Arbeiten und für jedes Loos getrennt, zu fassen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission für Bauausführungen zur Schlesischen Gebirgsbahn" versehen bis spätestens zu dem auf den **15. Juli 1868, Mittags 12 Uhr** in unserm Centralbüreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Unternehmungslustige haben durch vor dem Termine einzureichende Atteste ihre Qualification nachzuweisen.

Görlitz, den 30. Juni 1868.

Königliche Commission
für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Westfälische Eisenbahn.*

Die Lieferung von 4 Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau hier einzusehen und von dem Eisenbahn-Secretair Meyer gegen Erstattung der Copialien zu beziehen. Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis zu dem **am 11. Juli c. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienen Submittenten werden eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 26. Juni 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.











Erster Preis Chemnitz 1867.





Die Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Joh. Zimmermann in Chemnitz

NAPOLEON III EMPEREUR

JOHANN V. G. G. KOENIG VON SACHSEN

empfiehlt sich zur Lieferung von:

Werkzeugmaschinen und Holzbearbeitungsmaschinen

in bekannter Qualität.

Die Werkstätten sind ausschliesslich für den Bau von Werkzeugmaschinen als Specialität eingerichtet, und werden jetzt wieder bedeutend vergrössert, wodurch selbe eine Ausdehnung erreichen, welche in dieser Branche einzig dasteht.

Das Etablissement ist hierdurch im Stande, den grössten vorkommenden Anforderungen prompt zu genügen.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.



Ritterkreuz des Albrechtsordens.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	11. Juli.	6. August.	D. Newyork	1. August.	27. August.
D. Hermann	18. Juli.	13. August.	D. Deutschland	8. August.	3. September.
D. Union	25 Juli.	20. August	D. Hansa	15. August.	10. September.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 15. August an **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Juli.	1. August.	D. Baltimore	1. September.	1. October.
D. Berlin	1. August	1. September.	D. Berlin	1. October.	1. November.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise. bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 1. September an **55** Thlr. Courant.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten von vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. Proben werden auf Verlangen gratis abgegeben.

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Eisenbahn-Waggon-Decken,

wasserdicht gummirt, gelb, braun und schwarz complet fertig mit Ringen versehen.

Wasserdichte Segeltuch-Pläne

empfiehlt die Fabrik roher Leinen von

M. Schlochauer & Co.,

in Berlin, Oranienburg.-Str. 54.

Schauwecker's

patentirter Oeltropfapparat

für Schieber und Kolben der Locomotiven und Dampfmaschinen bewirkt 15 bis 25 Procent Kohlenersparniss oder entsprechende Mehrleistung. Zeugnisse und Prospect werden auf Wunsch gratis zugesendet. Bestellungen bei

F. Schauwecker,

Werkmeister der Bayerischen Ostbahn in Weiden, für Baden, Württemberg und die Schweiz jedoch, allein bei **Böhler** & **Grossmann** in Pforzheim.

Ventilator-Feldschmieden,



Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf $2\frac{1}{2}$zölliges Quadrateisen in 8—10 Min. Preis von 30 Thlr. an. In allen Grössen vorräthig bei

Roessemann & Kühnemann,

Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Hierzu eine Beilage von A. de Cartier in Auderghem bei Brüssel, betreffend: Eisen-Mennig.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien — B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. Juni 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	0	4	B.	36 3/4	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7		4	L.	150	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/8	10	9	5	4	B.	114	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 13/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	4	B.	100 3/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	10	oh.Z.	W.	310	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	7	4 1/2	F.	125 1/4	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	7 1/2	4	B.	134	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/8	13 7/12	4	B.	208 1/2	% à 200 ,,
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	76 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	96	% à 200 ,,
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	9 1/2	4	B.	169 1/4	% à 200 ,,
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	194 3/4	% à 100 ,,
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/8	7 5/6	8	8 7/12	8	4	B.	137	% à 200 ,,
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	154 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/6	8	4	B.	116 3/4	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/8	5 5/12	5 1/2	5 1/12	4	B.	94 3/4	% à 100 ,,
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/32	5	W.	720	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/8	11	8	6 1/2	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	3 1/2	B.	130 1/2	% à 200 ,,
Cosel-Oderberg (Wilhelmsh.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/8	4	4	B.	94 1/4	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	96	% à 100 ,,
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	100 1/4	% à 100 ,,
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9 1/2	4	W.	203 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4 1/2	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	4 1/4	oh.Z.	W.	126	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/6	8 2/8	10 1/8	9 2/8	8 5/6	9 1/6	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	4	F.	134 1/2	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	15 10/21	5	W.	180	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb.* ca. 5	—	—	—	—	—	—	5	W.	162 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	161 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	3	5	W.	142 1/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	290	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	264 1/2	% à 100 ,,
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	184 1/2	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	1/2	4	L.	47	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	—	% à 25 ,,
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	4	H.	—	% à 200 ,,
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	4	F.	156	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	13	4	B.	161	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	B.	72 1/2	% à 100 ,,
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	18	4	L.	216 1/4	% à 100 ,,
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	200 1/4	% à 100 ,,
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	90 1/2	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	69	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	88 3/4	% à 200 ,,
Mecklenburgische	2 1/8	2 1/2	3 1/2	3	3	2 1/2	4	B.	71 5/8	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	89 1/2	% à 100 ,,
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	87 1/4	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	4 1/2	F.	107 1/4	% à 500 ,, ,,
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88 1/2	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	5	B.	75 3/4	% à 100 ,,
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	77 1/2	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	92 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/8	12	13 2/3	3 1/2	B.	184 1/2	% à 100 ,,
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/8	12	13 2/3	3 1/2	B.	164 1/2	% à 100 ,,
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8 1/2	5	W.	264	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	5	W.	179 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	5	B.	76	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	76	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nord. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	4 1/2	W.	148	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Nordb. * m. 40% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	85	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	75 3/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	90	% à 200 ,,
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	118 1/4	% à 250 ,,
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	—	% à 250 ,,
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	28 5/8	% à 200 ,,
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5		5	B.	82 1/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—	—	5	W.	152 1/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Stargard-Posen *	6	4 5/8	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	94	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	7	oh.Z.	F.	314	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	7 2/8	7 3/5	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	4	L.	140 1/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	122 1/2	% à 100 ,,
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.)*	—	—	—	—	—	—	4	L.	—	% à 100 ,,
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	152	fl. ö.W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	6	5	W.	183	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/8	8 1/3	8 1/3	5	B.	58 1/2	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5.20	5.60	5.60	5.60	5 6/10	5 6/10	oh.Z.	Ba.	478 3/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7.25	7	8	8	7 1/2	,,	Ba.	650	fs. pr. 500 ,, ,,
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	,,	Ba.	32	fs. pr. 500 ,, ,,
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	oh.Z.	P.	885	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	,,	P.	1223 3/4	fs. pr. 400 ,, ,,
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	,,	P.	552 1/2	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8		,,	P.	600	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7		,,	P.	563 3/4	fs. pr. 500 ,, ,,
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12		,,	P.	938 3/4	fs. pr. 500 ,, ,,

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	84	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	82 1/4	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	90	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	77 1/2	% à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	5	B.	83 1/2	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/4	%
do. III.	4 1/2	L.	98 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/8	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102 3/8	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i.S.	L.	99 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	L.	99	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	93	%
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	77 3/4	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3 1/2	B.	77 3/4	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	93	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. V. Serie	4 1/2	B.	90 1/2	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	88	%
do. Nordbahn	5	B.	97 3/4	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	92	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	82 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	90	%
Berlin-Anhalt	4	B.	90 3/4	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	97 3/4	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	95 1/2	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	90 1/4	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	90 1/4	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87 1/2	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	84 3/4	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	97 3/4	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 5/8	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/8	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 1/4	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
Böhmische Nordbahn *	5 i.S.	W.	89	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i.S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	84 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i.S.	L.	78	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	101 1/2	%
do. do.	4	B.	81 3/4	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 3/4	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B.	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 1/2	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 1/2	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	82 1/2	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. verschieden
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	—	% fl. S. W. à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84 3/8	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	83 7/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	78 1/4	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	74	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	68	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	88 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000,
	ö.W. 5	W.	87	do. pr. 100 fl. ö.W. 500, 1000.
ditto	5 i.S.	W.	100	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	86 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	101 1/4	do. pr. 100 fl. C. M. à 300 fl.
ditto *	5 i.Silb.	W.	84 3/4	do. pr. 100 fl. ö.W
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	83	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W.	81 3/4	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	104 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 5/8	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 5/8	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	71 1/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	88 1/2	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	95	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68 1/2	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	95	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	89	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86 1/4	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 3/4	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	—	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87 3/4	%
do. III. Ser.	4	B.	83 3/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	94 1/4	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99 1/2	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	85 1/2	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3 1/2	B.	78 1/4	%
do. C.	4	B.	85 3/4	%
do. D.	4	B.	85 3/4	%
do. E.	3 1/2	B.	77 1/2	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	93 1/4	%
do. G.	4 1/2	B.	92	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	119 1/2	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	117 1/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	99 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	208 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	78 1/2	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	87	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.
Rheinische	4	B.	84 1/2	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. *	3 1/2	B.	78	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	90 7/8	%
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	90 7/8	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	96 1/2	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92	%
Riga-Düneburg * 4 1/2	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86 1/2	% à 200 ,,
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	80 7/8	% à 200 ,,
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	77 7/8	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	77 1/4	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	77 1/2	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	91 1/4	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i.S.	W.	81	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	46 1/4	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	88 1/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	96	%
do. III. Emiss.	4	L.	87 3/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	96	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	85 1/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Warschau-Terespol	5	B.	—	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	76	% à 50, 200 u. 100 Thlr.

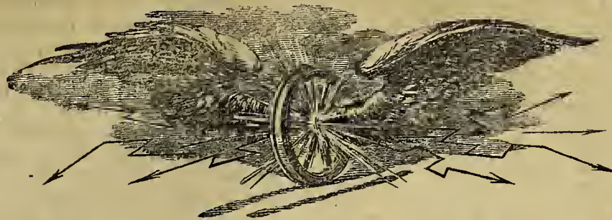
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-…

N°. 29.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 17. Juli 1868. (Schluss der Nummer: 16. Juli Vormittags 11 Uhr.)

Zur Situation des Gütermarkts.

Wir gedenken unter dieser Rubrik Uebersichten über die Lage des Gütermarktes, soweit derselbe die hauptsächlichsten Frachtartikel betrifft und somit für das Eisenbahntransportgeschäft von Wichtigkeit ist, in regelmässig fortlaufender Reihe zu geben. Wir werden also dasjenige, was in den einzelnen Börsen- und Marktberichten zerstreut und ungeordnet für diesen Zweck von Interesse erscheint, sorgsam sammeln und sichten, um für die Wochenberichte ein klares Bild über die Situation der Hauptverkehrsbranchen zu gewinnen.

Die Eisenbahnen sind unstreitig am eigentlichen Waaren- und Producten-Markt in weit höherem Maasse interessirt als an der Lage der Effectenbörse, bei der sie als Gesellschaften zunächst immer nur ein ganz bestimmtes Specialinteresse besitzen. Für die Coursbewegung ihrer eigenen Actien haben sie natürlich einen klareren Fernblick als das Publicum, weil sie ihren Waarenverkehr wöchentlich übersehen. Aber gerade für diesen Cours der eigenen Actien hat eben die allgemeine Situation des Marktes und die specielle Conjunctur einzelner Fracht-Hauptkategorien das entscheidende Gewicht und wir brauchen kaum anzudeuten, was eine Missernte in Ungarn, Russland, Frankreich oder England für einzelne Linien heutzutage bedeuten will. Die Bahnverwaltungen werden deshalb zweifelsohne schon immer sorgsam den Barometer der effectiven und der präsumptiven Güterbewegung beobachtet haben. Wir kommen daher wahrscheinlich nur dem Bedürfnisse nach ungleich erleichterter Uebersicht entgegen und vermögen so durch Regelmässigkeit der Berichte die Verwaltungen besser auf den Standpunct klarer Uebersichtlichkeit zu erhalten.

Was zunächst die Lage des Markts ganz im Allgemeinen anlangt, so bezeichnet sie sich vor wie nach am besten als matt und schleppend und hat sich seit der Leipziger Ostermesse, welche die Situation unserer Zustände schon ganz klar signalisirte, in der Hauptsache nicht verändert. Man darf sich hierüber durch eine gelegentliche Bewegung nicht täuschen, die entweder von der einmal sich auf kurze Stunden zu einem kleinen Manoeuvre aufraffenden Hausse- oder Baissespeculation entrirt wird oder von Termin-Abrechnungen oder Märkten herrührt, und alsbald wieder verschwindet, wie eine Blasenwelle im Sumpfe. Das „Journal des Débats" spricht sich mit der für eine Französische Zeitung anerkennenswerthen Objectivität dahin aus, dass „der Markt Europas so lange nicht gesunden werde, so lange Frankreich mit seiner Militärreorganisation in ostensibler Weise und ohne Aufhören gegen Deutschland demonstrire und den Anspruch erhebe, die benachbarte Nation unter seine Vormundschaft zu stellen." Die Aufregung des Geldmarktes durch die Oesterreichischen Finanzmaassregeln hat sich bereits schon sehr gelegt. So wenig irgend Jemand die Maassregeln vertheidigen wollen wird, so haben wir uns doch von Anfang an nicht darüber getäuscht, dass der Oesterreichische Credit nicht nur nicht leiden wird, wie die Pariser Makler für denselben an allen Europäischen Börsen prognosticirten, sondern dass er durch die, wenn auch für die ausländischen Gläubiger schmerzhafte Operation gewinnen muss. Als Oesterreich im Jahre 1866 die ersten Schlachten verlor, stiegen seine während der Rüstungen tiefgesunkenen Papiere. Seit Abschluss der Finanzoperation ist die Haussebewegung constant und dieselbe hat sich auch den Eisenbahnactien mitgetheilt. Die Börse hofft eben nunmehr auf endliche Ordnung der Finanzen und nur die Erfüllung dieser Hoffnung wird die Operation vergessen lassen. In den folgenden Jahren werden natürlich nicht wieder 25 Millionen aus dem Verkauf unbeweglichen Staatseigenthums zu hoffen sein. Die Herstellung der Bilanz ist geradezu die Lebensbedingung des Staates, wie sie die Bedingung für die Reconvalescenz des Oesterreichischen Waarenmarktes ist.

Wenn in Oesterreich, im Gegensatz zu Deutschland, die Industrie seit dem Kriege sehr lebhaft arbeitete, so ist dies eben ein Zeichen des vor und während des Krieges zurückgehaltenen Consums und der Production. Ausserdem darf nicht übersehen werden, welch' ungeheure Getreidemassen Ungarn im vorigen Jahre und noch bis in die letzten Monate auf die Deutschen und Französischen Märkte geworfen und dadurch eine potenzirte Kaufkraft gewonnen hat, welche die Webstühle Brünn's und des Reichenberger Industrie-Centrums seitdem in lebhafter Bewegung erhält. Umgekehrt wird bekanntlich jede Missernte auch zu einer Krisis der Industrie. Die officielle Statistik giebt den Export Oesterreichs ohne Ungarn für 1867 in Garten- und Feldfrüchten an mit 95,8 Millionen Gulden oder um 50,6 Mill. fl. höher, als er sich 1866 stellte. Aus Ungarn transportirte die Staats-, die Südbahn und Donauschifffahrt 10,6 Mill. Centner Weizen und 5,8 Mill. Ctr. andere Fruchtgattungen. — Der Export des gegenwärtigen Jahres war noch weit colossaler, und der Sturz so vieler Getreide-Firmen in Deutschland hängt eben damit zusammen, dass die Börse in Deutschland nicht entfernt geglaubt hatte, dass

Ungarn noch über so gewaltige Vorräthe disponire. Dieser Export auf deu Bahnen stellte sich in Millionen

		März	April	Mai
Marchegg		1,33	1,00	1,20
Bruck a. L.		0,35	0,50	0,43
Pettau		0,47	0,57	0,58
Oedenburg		0,36	0,88	0,38
Sissek		0,29	0,20	0,15
Sa.	Ctr.	2,80	2,85	2,74
Total . .	„	8,19		
Januar . .	„	3,19		
Februar .	„	3,28		
Sa.	Ctr.	14,66		
August bis Decbr. 1867	Ctr.	15,77 auf den Bahnen		
und	„	1,09 „ „ Dampfschiffen		
Total . .	„	31,52 pro August bis Mai.		

Natürlich ist die nächst wichtige Frage die nach dem Ausfalle der nächsten Ernte. Wir gehen deshalb zu dieser Frage nicht nur in Betreff Ungarns, sondern Europa's und America's überhaupt über. Da wir einmal an der Donau sind, wollen wir auch hier zuerst Umschau halten. Noch vor Kurzem lauteten die Berichte über die ursprünglich vielverheissenden Getreidefluren besorgnisserregend, die Preise zogen an, besonders Roggen und Hafer. Aus Galizien, wo man keine günstigen Ernteaussichten hat, kam Nachfrage und unterstützte die Preise. Seitdem sind aber die Berichte völlig anders geworden, die Witterung war wiederum die günstigste, nachdem viele Gewitter über das Laud gegangen. Von Gerste und Roggen hoffte man, wenn nicht Regenzeit in den Drusch fiele, das Beste, vom Weizen glaubte man den zu erwartenden Ertrag höher als im Vorjahre. Es liegen uns mehr als 20 Einzelberichte aus den einzelnen Theilen des transleithanischen Königreichs vor, die sämmtlich auf das sehr verheissende Resultat des Schnittes hinauslaufen. (Nur über die unerschwinglichen Schnitterlöhne wird vielfach geklagt.) Was das zweite für den Getreidemassenverkehr maassgebende Land, Russland, aulangt, so constatiren wir zunächst mit nicht zurückhaltbarer Freude den trefflichen Felderstand Finnlands, dieses seit 9 Jahren 5 mal von der furchtbarsten Noth heimgesuchten Landes. Nach dortigen Blättern erinnert man sich lange nicht mehr solcher Aehrenfelder. So manches Feld daneben steht unbebaut und kahl — der laut redende Zeuge des verhungerten Bauers. Aus Russland kommen neuerdings über verschiedene Gouvernements sehr trübe Berichte. Es ist hier wie in Deutschland die Dürre, welche die Anfangs günstigen Aussichten sehr bedeutend herabgestimmt hat. In Livland und Kurland glaubt man den Roggenbedarf nicht als gedeckt ansehen zu dürfen und die Rückwirkung der Hitze auf Flachs und Saat wird als nichtminder ungünstig angesehen. Ganz Aehnliches verlautet aus dem Witebskischen und aus den Gouvernements Wilna, Kowno, Grodno und Cherson. Der Einfluss dieser Nachrichten auf den Markt macht sich bereits in einer Haussebewegung in Hafer, Roggen, Leinsaat und Flachs geltend und die Erwartung ist auf noch weiteres Steigen gefasst. Vom Odessaer Markt erhalten wir dieselbe Tendenz avisirt. Die Hitze peitscht aber in Russland stets mit doppelter Ruthe, weil sie auch die Weide, auf welche die Grossen Viehheerden einzig und allein angewiesen sind, ausbrennt. Der an mehreren Stellen bereits ausgebrochene Milzbrand unter Rindvieh und Pferden ist schon das traurige Symptom des verbrannten Futters. Die Odessaer Bahn verfrachtet fast nur Getreide und hängt somit im Export nach der Küste fast ganz ab von der Ernte. Ohne Export ist aber nirgends ein Import. Die Dünaburg-Witebsker und Grosse Russische resp. Französische Bahn, sowie die Norddeutschen (Transit-) Linien für Belgien, Holland, England werden sich also auf Ausfälle gefasst zu machen haben. Schon jetzt gehen sehr bedeutende Massen Producte nicht mehr dem Rigaer Hafen zu, sondern biegen bei lebhafter Conjunctur ab auf die westlich gerichtete Düuaburg- Wirballener Linie (Grande Soc. des chem. de fer russ.).

Der Ungarische Export wird abhängen von der Ernte Deutsch-Oesterreichs, Deutschlands und Frankreichs.

Korn und Weizen hat in den cisleithanischen Ländern trotz der Hitze wenig gelitten, da ihre Entwickelung bei deren Eintritt schon zu weit vorgeschritten war, Sommerweizen, Hafer und Gerste etwas mehr. Im Allgemeinen glaubt man für Böhmen eine gute Mittelernte, für Mähren und Niederösterreich eine Ueber-Mittelernte prognosticiren zu können.

Die Berichte aus dem östlichen Norddeutschland lauteten fast ebenso traurig als die aus Russland — eine Gleichheit des Felderstandes und Witterungseinflusses, welche schon die Sarmatische Ebene mit sich bringt. Das Wintergetreide hatte der Dürre besser widerstanden, im Sommergetreide gab es aber viele ausgebraunte Stellen, und der Lein, dieses jüngste Schooskind der Mutter Erde, war noch so verkümmert und klein, dass man um den Flachsmarkt besorgt ist. Noch hoffen die neuesten uns eben während des Schreibens zugehenden Berichte von dem seit einigen Tagen fallenden Regen Manches gutgemacht zu sehen, wie auch der Telegraph schon von Odessa berichtet, dass sich das Getreide und die Weide wieder etwas erholt haben.

Im Allgemeinen hat in gana Deutschland die Dürre die Bildung der Körner zu rasch vorwärts getrieben', wir können aber sicher, wenn keine lange nasse Witterung eintritt, auf eine gute Ernte rechnen.

Im nördlichen und mittleren Frankreich sind die Aussichten ausgezeichnet, wie in Deutschland, haben auch hier strichweise Hagelschläge stattgefunden, ohne Einfluss auf den Markt zu üben; im Süden hat die Dürre etwas geschadet, doch erwartet man ein befriedigendes Resultat. Der Weinstock steht prächtig in allen Theilen des Landes. Auch aus England lauten die Berichte verheissend.

Von America erhalten wir gleichgünstige Berichte über Weizen, Mais und Baumwolle und glauben die transatlantischen Blätter, dass bedeutende Massen dieser Producte an die Europäischen Märkte werden geworfen werden.

Nach allen diesen Berichten, wie wir sie gedrängt wiedergegeben haben, ist im gegenwärtigen Jahre nicht entfernt an eine so enorme Productenbewegung zu denken, wie sie das vorige Jahr wegen des grossen Erntedeficits im Norden Deutschlands, in Frankreich und England aufwies. Es ist ebensowenig eine raschere Gesundung des Marktes zu erwarten, da der Französische Chauvinismus den Verlust des Prestige spät verschmerzen und noch längere Zeit das Säbelrasseln fortsetzen wird, wenn es auch jetzt schon, wie die „Times" treffend sagt, „langweilig zu werden beginut."

Ein sehr wichtiger Vorgang, auch von den Eisenbahnen nicht zu übersehen, liegt in dem Ablauf der Deutschen und Russischen Wollmärkte. Letztere hängen natürlich mit den übrigen Europäischen Märkten zusammen. Die Colonialwollen strömen bereits in so bedeutenden Massen auf die Deutschen Märkte, zum Theil mit unter dem Einfluss des durch den Schutzzoll Nordamericas erschwerten Eingangs in die Nordamericanischen Staaten, dass der Preisrückschlag schon am Anfange 4—6 Thlr., später 8—14 Thlr. betrug. Nur die feineren Sorten erlitten nicht so tiefen Sturz. Viele Berichte steifen sich auf die schlechte Conjunctur, viele auf die schlechte diesjährige Wäsche. Die Wahrheit ist, dass der Grund und Boden Westeuropa's allmälig so hohe Preise und eine so dichte Bevölkerung erlangt hat, dass von Jahr zu Jahr mehr Weide unter den Pflug genommen und das Schaaf he- oder verdrängt worden ist. Der Pflug ist überall der grösste Feind sowohl des Waldes als Schaafes. Unsere Landwirthschaft hat die altberühmte Schaafzucht mit grosser Liebe und Zähigkeit festgehalten, nur, wie sich jetzt sehr deutlich zeigt, zu lange. Sie wird übergehen müssen zur Erzielung von möglichst vie Fleisch am Schaaf, und die Feinwollproduction ganz aufzugeben haben, da sie einfach zu theuer kommt. Nur extensive Landwirthschaft in dünnbevölkerten Gegenden wird noch feinere Wollen cultiviren können.

Die Frachtbewegung der Wollen wird hierdurch eine ganz veränderte Richtung nehmen und es ist vorauszusehen, dass Berlin und Leipzig, also die beiden Plätze in der Nähe von Wollwaaren-Fabricatious-Centren, zu Hauptmärkten werden und der Wollfrachtverkehr, bisher so ziemlich über ganz Deutschland nach Maassgabe des Grundbesitzes, ausgebreitet, allmälig sich zusammenziehen wird auf die Linie Hamburg-Berlin-Leipzig und die bedeutenden Tuchfabrikstädte Preusseus und Sachseus.

Skizze der Württembergischen Eisenbahnen.*

Von Baurath Sonne in Stuttgart.

(Schluss aus Nr. 28.)

VI. Ulm (Mengen)-Sigmaringen.

Hauptrichtung: Nordost-Südwest.

Die Bahn findet eine Fortsetzung in der Badischen Bahn Mengen - Mösskirch - Stockach - Radolfzell, wovon die Strecke Stockach-Mösskirch in nicht ferner Zeit eröffnet werden soll. Sie setzt Ulm mit Schaffhausen und Basel in Verbindung und stellt demnach die alte Heerstrasse Ulm-Basel wieder her. In den bedeutenden Knotenpunct Ulm einmündend, ist sie dazu bestimmt, die Bahnen vom Norden, Nordosten und Osten mit denjenigen der Mittel- und Westschweiz, des südlichen Frankreichs, sowie (in Verbindung mit der nachstehend zu besprechenden Linie) mit den Bahnen des Württembergischen und Badischen Schwarzwaldes zu verbinden.

Die fragliche Bahn hat als Verbindung zwischen Ulm und Basel auch hervorragende strategische Bedeutung, indem sie gestattet, bei einem etwaigen Angriff von Lyon und Besançon aus Truppen von Ulm nach Lörrach zu werfen (Allg. Ztg. 1867 p. 5418). Ist aber dabei die Durchschneidung des Schweizer Gebiets bei Schaffhausen nicht ohne Bedenken? (vgl. den Entwurf einer Bahn Ulm-Basel in Eb.-Z. 1849 p. 116, woselbst für diese Hauptoperationslinie nach dem Südwesten Deutschlands eine Linie Mösskirch-Engen-Waldshut empfohlen wird.)

* Die mit Nr. 27 ausgegebene Karte der Eisenbahnen etc. Württembergs wird im Einzelverkauf mit $2^1/_2$ Sgr. pro Stück berechnet. Die Redaction.

Strecken der Donauthalbahn:

		Längen
	Ausführung beschlossen 1865,	Bausectionen
Ulm-Blaubeuren-Ehingen	Angriff 1866,	Blaubeuren
	Eröffnung wird (theilweise)	u. Ehingen
	in 1868 stattfinden	6,75 Ml.
weiter nach Sigmaringen soll die Bahn in 1867/70 soweit thunlich dem Ausbau entgegengeführt werden		5,75 „
	Sa. Länge Ulm-Sigmaringen	12,5 Ml.

Die Bahn wird einspurig ausgeführt, es wird indess zwischen Ulm und Blaubeuren auf ein zweites Geleis Bedacht genommen werden. Tunnel und Brückenpfeiler zweispurig.

Stationen:

Ulm s. Artikel I.

Blaubeuren (2000 E.). Oberamtsstadt. Feldbau, ausgedehnte Viehzucht. Gewerbe in Geweben, Leder, Papier. Kochgerstefabrication, bedeutende Bleiche. Die Umgend ist reich an Cementfabriken. Im Oberamt Ackerbau (Haber, Hanf und Flachs). Getreide, Mehl, Bier, Bauholz und Schnittwaaren, sowie Cement sind die massenhaftesten Artikel Ulms und seiner Umgebung.

Schelklingen (1100 E.). Gute Töpfererde und beliebtes Töpfergeschirr.

Ehingen (3300 E.). Oberamtsstadt. Feldbau (Flachs, Hopfen und Raps). Viehzucht. Mehrere Fabriken (Stärkefabrik, Essigsiederei). Im Oberamt Holz und Torf. Die sonstigen Stationen (Munderkingen, Riedlingen, Mengen und Sigmaringen) werden erst später vom Bahnhau erreicht werden.

VII. Leutkirch-Aulendorf-Herbertingen (Allgäubahn).

Hauptrichtung: Südost-Nordwest.

Bei Herbertingen (kleine Station in der Nähe von Mengen) ist der Anschluss an Ulm - Sigmaringen und findet die Bahn ihre Fortsetzung von Sigmaringen nach Ebingen und Balingen. Die Strecke von Balingen in der Richtung auf Ebingen soll in 1867/70 in Angriff genommen werden. Zuletzt würde dann die Strecke Ebingen-Sigmaringen folgen.

Ueber die Anschlüsse an der Ostgrenze Württembergs ist noch nichts bestimmt, es gehört indess ein doppelter Anschluss über Memmingen nach München und in östlicher Richtung nach der Brennerbahn nicht zu den Unmöglichkeiten. In erstgedachter Beziehung kann die Bahn für die Route Wien-Paris vielleicht von Bedeutung werden.

Nach Herstellung der für fernere Zeiten in Aussicht genommenen Strecke Balingen-Horb würde die Bahn eine wichtige Verbindung nach dem Nordwesten abgeben (E.-V.-Z. 1865 p. 331). Die in Ausführung begriffene Strecke hat zunächst mehr den Character einer Localbahn. Es ist dies der Theil Altshausen-Aulendorf-Waldsee, Ausführung seit 1865 gesichert, Eröffnung voraussichtlich 1868. Die übrigen Theile der Strecke Leutkirch-Herbertingen sollen in 1867/70 soweit thunlich dem Ausbau entgegengeführt werden.

Stationen, welche in nächster Zeit die Bahnverbindung erhalten, sind demnach:

Altshausen (1900 E.). Bedeutende Runkelzuckerfabrik (mindestens 350 000 Ctr jährlich Bahntransporte). Gute Landwirthschaft. Torfstiche.

Aulendorf, Station an der Bahn Ulm-Friedrichshafen (1200 E.). Blühende Landwirthschaft und Viehzucht, bedeutender Flachsbau. Torfgewinnung.

Waldsee (2300 E.). Oberamtsstadt. Feldbau und Viehzucht (Lohgerberei, Bleiche). Torfgewinnung, bedeutende Fruchtmärkte.

Ueberhaupt ist der Allgäu ausgezeichnet durch Forstwirthschaft, Viehzucht und Viehhaltung mit Milchwirthschaft, also auch bedeutende Käse-, Butter und Schmalzbereitung.

Wir haben somit den Versuch gemacht, die Stellung der Württembergischen Bahnen zu den Bahnen Deutschlands zu skizziren und zugleich die zahlreichen Elemente für den Localverkehr derselben anzudeuten. Bahnen, zu deren Ausführung in den nächsten Jahren noch nicht geschritten werden soll, sind im Allgemeinen unerwähnt geblieben, auch wenn deren spätere Herstellung bereits vertragsmässig gesichert ist, so z. B. Aulendorf-Pfullendorf zum Anschluss an die Badische Bahn Pfullendorf-Stockach und Friedrichshafen-Immenstaad (oder Markdorf) zum Anschluss an die Badische Bodenseegürtelbahn. Die Angaben sind entnommen, soweit sie den durchgehenden Verkehr betreffen, fast durchweg aus früheren Mittheilungen der Eisenbahn-Zeitung und und der Eisenbahn-Vereins-Zeitung und in Betreff der Elemente des Localverkehrs aus „Das Königreich Württemberg“, einige auch aus Eisenbahnberichten Moritz Mohl's; sie sind hier nur geordnet und zusammengestellt. Fast das Einzige, was unsererseits dazugethan ist, sind einige Fragen in Betreff des durchgehenden Verkehrs bei Kriegszeiten, welche sich in der Frage gipfeln, ob vielleicht, eine Verständigung der Nachbarländer vorausgesetzt, die Reihenfolge bei Erbauung der Bahnen und hier und da vielleicht auch die Richtung einer Bahnstrecke eine andere sein würde, wenn die Rücksichten auf Kriegsbereitschaft der Deutschen Bahnen in den Vordergrund gestellt würden. Der Verfasser hält diese Frage, deren Beantwortung er nicht unternimmt, für eine der wichtigsten unserer Tage.

Es folgen nunmehr, um das Bild der Württembergischen Bahnen noch etwas mehr zu vervollständigen, einige Notizen über die Technik des Baues und Betriebes derselben.

Zwei Berichte des Ministers von Varnbühler (Beilagen zum Staatsanzeiger für das Königreich Württemberg vom 2. und 18. Octbr. v. J.) sind bei Nachstehendem benutzt.

An den Stellen, wo bei älteren Bahnen Holzbrücken zur Anwendung gekommen sind, werden durchweg eiserne Brücken angeordnet. „Man konnte hierbei um so unbedenklicher vorangehen, als der niedere Stand der Eisenpreise und die Concurrenz einer grossen Zahl für den Brückenbau eingerichteter Werkstätten, die Ausführung der Eisenbrücken mit einem Kostenaufwand ermöglichen, welchem gegenüber der Holzbau kaum noch eine wesentliche Ersparniss selbst bei der ersten Anlage nachweist.“

Seit Wiederaufnahme des Eisenbahnbaues i. J. 1857 sind für neue Bahnen nicht weniger wie 243 eiserne Brücken, theils aufgestellt worden, theils in der Ausführung begriffen. Der Durchschnittspreis von 1 Ctr. eisernen Brückenoberbaues (Schmied-, Walz- und Gusseisen ineinander gerechnet) stellt sich in den letzten zehn Jahren auf 13 fl. 10 Kr. (7 Thlr. 16 Sgr.), während die jüngsten Preise zwischen 10 und 11 fl. (5 Thlr 21 Sgr. und 6 Thlr. 9 Sgr.) sich bewegen.

Wenn beim Bau der Bahnen in den Thälern die Alternative einer Ueberbrückung oder einer Flusscorrection sich ergiebt, so wird in zweifelhaften Fällen zu letzterer gegriffen, nach dem Grundsatze, dass die Verwaltung nicht allein den nächst liegenden Zweck des Eisenbahnbaues, sondern auch allgemein wirthschaftliche Gesichtspuncte ins Auge zu fassen habe. Wenn gleichzeitig mit dem Eisenbahnbau der Lauf der Flüsse, deren Thäler die Eisenbahn durchzieht, verbessert werden kann, so wird damit einer Reihe wirthschaftlicher Zwecke gedient: die Gefahren der Ueberschwemmungen mindern sich, die Wasserkräfte werden der Industrie dienstbarer gemacht, der Versumpfung der Thäler wird gesteuert.

Wie bedeutend die betreffenden Arbeiten an vielen Stellen sind, erhellt aus folgenden Zahlenangaben: die Neckarregulirungen zwischen Eyach und Schwenningen messen zusammen 23 500′ (9 750^{m}) in der Länge. Die Correctionen der Nagold zwischen Calw und der Stadt Nagold 9 400′ (2 690^{m}), diejenigen der Jaxt auf der obern Jaxtbahn 6 700′ (1 910^{m}), die der Donau (Bahn Ulm-Sigmaringen) 12 700′ (3 640^{m}) u. s. f.

Beim Oberbau hält die Verwaltung noch an einem rundlichen Schienenprofil fest (vergl. 2. Supplementband des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens Tafel 79). Der Anwendung von Steinwürfeln ist eingehende Aufmerksamkeit geschenkt und scheint schon jetzt ausser Zweifel gestellt, dass eine ausgedehntere Anwendung dieser Construction ausführbar und zweckmässig ist. Die Verwendung von Würfeln statt der Querschwellen wurde für alle neuen Bahnstrecken angeordnet, wo die Beschaffung geeigneter Steine zu annehmbaren Preisen möglich ist. Auch auf älteren Bahnstrecken werden an geeigneten Stellen die Schwellen durch Würfel ersetzt. Besondere Sorgfalt wird auf die Befestigung der Schienen auf den Würfeln verwandt und werden mit Erfolg durchgehende Schrauben statt der Hakennägel da angewandt, wo bei weicheren Steinen zu befürchten ist, dass diese durch die starke Beanspruchung beim Eintreiben der Dübbel und Nägel zersprengt werden.

Oberbau ganz aus Schmiedeeisen (System Köstlin und Bat-

tig) ist auf einer 1590m langen Probestrecke zwischen Goldshöfe und Aalen hergestellt. Ueber das Verhalten dieses eisernen Oberbaues haben die seitherigen Erfahrungen das genügende Material noch nicht geliefert, um eine Entscheidung der Frage: ob und in welcher Ausdehnung dasselbe bei den Württembergischen Staatseisenbahnen eingeführt werden soll, schon jetzt treffen zu können (vergl. den oben angezogenen Bericht und verschiedene Artikel in dem techn. Organ des Vereins).

Die Stationen haben manche höchst compendiöse und zweckmässige Anordnungen. Weil keine Coupeewagen und keine Trittbretter an den Langseiten der Wagen üblich sind, so kann man selbst an Hauptgleisen Rampen anordnen, welche bis zur Höhe der Wagensohle reichen. Dieselben pflegen auf kleineren und mittleren Stationen mit den Perrons in unmittelbarer Verbindung zu stehen und bieten einen geeigneten Platz für den Güterschuppen. Hierdurch wird das Verladen und Ausladen von Eilgut etc. in vielen Fällen sehr erleichtert.

Restaurationen sind zweckmässiger Weise nur auf grösseren und auf Trennungsstationen vorhanden, im Ganzen bei der jetzigen Ausdehnung des Bahnnetzes nur 16.

Man arbeitet dahin, die Dienstwohnungen aus den oberen Geschossen der Bahnhofsgebäude möglichst auszuscheiden und dieselben in mehrere abgesonderte Gebäude nebeneinander zu legen. „Dies wird sich entschieden dann empfehlen, wenn es gelingen sollte, durch Verwendung billigerer Baumaterialien und durch minder massive Construction den Mehraufwand auszugleichen, der durch die grössere Baufläche und die Nothwendigkeit der Herstellung weiterer Fundamente und Dächer sich ergiebt.

An Orten, woselbst eine abnorme Steigerung der Miethpreise zu fürchten ist, werden Wohnungen für die Arbeiter aus der Classe der Klein-Handwerker u. s. w. beschafft; so ist z. B. bei Herstellung der Reparaturwerkstätte zu Aalen auf den Bau von Wohnungen für 54 Arbeiterfamilien und für 162 ledige Arbeiter Bedacht genommen. Probeweise sind drei Gebäude hergestellt, deren Disposition eine vollständige Abscheidung ihrer Bewohner, sowie eine Ausstattung mit einigen Ruthen Gartenland bezweckt. Die Preise für diese Wohnungen sind mässig, incl. der Kosten für Grunderwerb und Zubereitung der Baustelle 1660 bis 2080 fl. (950 bis 1190 Thlr.) pro Wohnung.

(Ueber Logirhäuser für Eisenbahnabreiter vergl. E.-V.-Z. 1867 p. 605, über die Wohnung für Werkstättenarbeiter zu Friedrichshafen vergl. die ausführliche Mittheilung mit Zeichnung Eb.-Z. 1857 p. 29).

Der Construction der Abortsanlagen und der Heiz- und Ventilationseinrichtungen wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

In der Nähe von Ulm sind Versuche mit Verwendung des Cementbaues zu Bahnwärterhäusern gemacht. Für Gegenden, wie Oberschwaben, in denen bei grossem Reichthum an Sand und Kies der Baustein fast ganz fehlt, während andererseits verschiedene Seitenthäler der Donau durch Cementfabrication sich auszeichnen, verdient die genannte Bauweise ohne Zweifel Beachtung (vergl. die oben namhaft gemachten Berichte).

Beim Signalwesen bedient man sich durchweg sehr einfacher Vorrichtungen, es sind weder durchgehende optische Signale noch electrische Läutewerke (vereinzelte Fälle ausgenommen) eingeführt. Signalfahnen, Laternen und Huppen (Hörner) sind die gewöhnlichen Signalmittel. Die Stationen der frequentesten Bahnstrecken sind mit Semaphoren versehen, welche die Zeichen: Langsam und Halt geben. Ueber die automatischen Tunnelsignale vergl. von Weber Signal- und Telegraphenwesen p. 185.

Ueber die Organisation des Eisenbahnbaues hat die Vereins-Zeitung neuerdings (1868 p. 35) einen Aufsatz gebracht, welcher die Schnitzeln des Verfassers (E.-V.-Z. 1867 p. 673) wesentlich ergänzt, namentlich auch durch Besprechung eines dem Verfasser bislang ganz unbekannten Verfahrens, der eigentlichen Preislisten-Entreprise. Der letztere Name war im Aufsatze des Verfassers unglücklicher Weise für genau dasselbe System gewählt, welches man in Württemberg Accordbau auf Nachmessung nennt.

Ergänzungsbauten. Die von Jahr zu Jahr Statt gehabte Steigerung des Verkehrs hat namhafte Ergänzungsbauten erforderlich gemacht.

Die Ausführung eines zweiten Gleises auf den Strecken Bietigheim-Plochingen und Geislingen-Ulm wurde bereits im Jahr 1858 beschlossen (Eb.-Z. 1858 p. 54). Hierauf folgten die Strecken Mühlacker-Bietigheim und Plochingen-Geislingen seit dem Jahre 1861 (E.-V.-Z. 1861 p. 314), so dass die ganze Hauptbahn von Südost nach Nordwest auf $18_{,8}$ Ml. Länge mit Doppelgleis versehen ist.

Ferner hat seit dem 1. Juli 1864 die Strecke Cannstatt-Fellbach auf der Remsthalbahn ein Doppelgleis von $0_{,8}$ Ml. Länge und die Strecke Aalen-Goldshöfe ein solches von $0_{,9}$ Meilen Länge. Im Ganzen sind ca. 22% der Württembergischen Bahnen mit Doppelgleis versehen, da die Länge der am Schluss des Jahres 1867 betriebenen Bahnen auf $92_{,2}$ Meilen gestiegen ist.

An sonstigen Ergänzungs- und verwandten Bauten sind zu nennen:

Der Umbau des Bahnhofs Stuttgart, wozu im Jahre 1861 1 750 000 fl. bewilligt wurden (E.-V.-Z. 1861 p. 618; ausführliche Nachrichten in Förster's Bauzeitung 1867 p. 351).

Der Bau einer grossen Reparaturwerkstätte in Aalen.

Die Trajectanstalt über den Bodensee (E.-V.-Z. 1867 p. 621).

und endlich die in neuester Zeit genehmigten Umbauten der Bahnhöfe Heilbronn, Bietigheim, Plochingen und Ulm, wofür zunächst $3^1/_2$ Millionen Gulden vorgesehen sind. Der Umbau der Bahnhöfe Bietigheim und Plochingen wird das Durchlaufen der Personenzüge der untern und obern Neckarbahn nach Stuttgart ermöglichen; zur Zeit endigen dieselben an den genannten Stationen.

Ueber den Betrieb der Württembergischen Bahnen finden sich in diesen Blättern zahlreiche Notizen, meistens Verkehrserleichterungen betreffend.

Man vergleiche über Ausdehnung des directen Personen- und Gepäckverkehrs die Jahrgänge 1862 p. 122; p. 458 und p. 131; 1863 p. 80, p. 200, p. 301 und p. 636; 1864 p. 80 und p. 542, p. 211 und p. 312, p. 339; 1865 p. 383; 1866 p. 491; 1867 p. 47 und p. 496.

Ueber Tarifermässigungen und die neue Transportordnung die Jahrgänge: 1862 p. 962, 1863 p. 199, 1866 p. 313, 1867 p. 198, 1868 p. 286.

Ueber Retour- und Rundreisebillets, sowie über zulässige Unterbrechung der Fahrten die Jahrgänge: 1862 p. 171, 1862 p. 458 (Billets zu einer Rundreise in der Schweiz), 1862 p. 808.

(Ausser den Rundfahrbillets nach der Schweiz werden auch solche zu einer Rundreise Stuttgart, Heilbronn, Heidelberg, Bruchsal, Stuttgart ausgegeben).

Als beachtenswerth sind ferner zu erwähnen: die Bestimmungen über unentgeldliche Benutzung der Bahn und der Telegraphen in Brandfällen E.-V.-Z. 1863 p. 200, über Anstellung von Frauen und Mädchen, E.-V.-Z. 1866 p. 130, über Zulassung von Placaten in Personenwagen daselbst 1866 p. 178 u. 1868 p. 354.

Ueber die Abonnementskarten der Württembergischen Bahnen hat die Vereins-Zeitung noch nicht berichtet und lassen wir die betreffenden Bestimmungen nachstehend folgen:

Abonnementskarten werden für jede beliebige Strecke der Württembergischen Bahnen ausgegeben. Sie berechtigen den auf der Karte genannten Abonnenten zur Fahrt nach beiden Richtungen auf der betreffenden Bahnstrecke mit allen Zügen des Fahrtenplanes, in welchen Wagen der abonnirten Classe mitlaufen. Ueberlassung der Karte an Andere ist jedoch nicht gestattet und zieht sofortigen Einzug der Karte und Ausschluss von weiterem Abonnements nach sich. Die Abonnementspreise werden berechnet nach der einfachen Taxe, die in einer Richtung für die betreffende Strecke und die vom Abonnenten gewünschten Wagenclasse besteht, in der Art, dass das Abonnement auf ein Jahr das 300fache, auf ein Halbjahr das 180fache, ein Vierteljahr das 90fache, einen Monat das 36fache der einfachen Taxe beträgt. Monatskarten werden nur für Kalendermonate, die übrigen von beliebigen Anfangsterminen an ausgestellt.

Interessant ist auch die neue Bahnhofsordnung für Stuttgart, durch welche u. A. die sehr zweckmässige Anordnung getroffen ist, dass ausser den Reisenden nur die mit besonderen Eintrittskarten versehenen Personen Zutritt zu den Wartesälen und der

Halle haben. Die Karten kosten 3 kr. und werden an den Billetschaltern den ganzen Tag über ausgegeben.

Mittheilungen über Betriebs-Ergebnisse findet man E.-V.-Z. 1863 p. 270.

(Daselbst auch Angabe der Tarifeinheitssätse, welche dem Vernehmen nach jetzt allgemein sollen durchgeführt werden, während bislang noch auf einzelnen Strecken der älteren Bahnen die sehr niedrigen früheren Sätze — vergl. Artikel I dieses Aufsatzes — bestanden).

ferner E.-V.-Z. 1865 p. 434 und 1867 p. 97.

Ueber die Resultate des Rechnungsjahres 1866/67 ist in diesen Blättern kürzlich (No. 7 des lauf. Jahrgangs) berichtet worden.

Als Hauptresultate der letzten Jahre ist Folgendes hervorzuheben.

Es haben betragen:

im Jahre 1863/64:

1) die Länge der am Schluss des Jahres in Betrieb gewesenen Bahnlinien . . . . 71,3 Meilen,

2) das Gesammtanlage-Capital mit Hinzurechnung der aus Betriebseinnahmen bestrittenen Aufwandes für Neubauten, Anschaffung von Betriebsmitteln etc. . . . . . 69 057 500 fl.

3) der Reinertrag . . . . 3 306 500 fl.

mithin:

4) die Verzinsung des Anlage-Capitals . . . . . 4,8 %.

im Jahre 1864/65:

1) die Bahnlänge am Jahresschluss . . . . 76,0 Meilen
2) das Gesammtanlage-Capital . . . . 76 785 700 fl.
3) der Reinertrag . . . . 3 304 200 fl.
4) die Verzinsung . . . . 4,3 %.

im Jahre 1865/66:

1) die Bahnlänge am Jahresschluss . . . . 76,0 Meilen
2) das Gesammtanlage-Capital . . . . 79 749 300 fl.
3) der Reinertrag . . . . 4 023 600 fl.
4) die Verzinsung . . . . 5 %.

im Jahre 1866/67:

1) die Bahnlänge am Jahresschluss . . . . 82,7 Meilen
2) das Gesammtanlage-Capital . . . . 84 960 500 fl.
3) der Reinertrag . . . . 4 043 200 fl.
4) die Verzinsung . . . . 4,76 %.

Wir schliessen hiermit unsere Studie über die Württembergischen Eisenbahnen. Dieselbe bringt vergleichsweise wenig Neues, kann aber trotzdem, wie wir hoffen, einigen Nutzen stiften, weil die zahlreichen Notizen, die wir gesammelt und geordnet haben, bislang allzuzerstreut in diesen Blättern und an anderen Orten sich fanden. Dass der Artikel von einer Karte begleitet werden konnte, welche den zeitigen Stand der Bahnbauten genau wiedergiebt, ist durch die Güte des Herrn Oberbaurath Morlok in Stuttgart möglich geworden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 14. Juli. Nach mehrwöchentlicher Abwesenheit nehme ich heute meine Referate über den hiesigen Eisenbahn-Actien-Markt wieder auf. Die Zwischenzeit war reich an Bewegungen, die Course sind in ihrer Totalität gestiegen, periodisch entwickelte sich auch ein lebhaftes Geschäft, an welchem sich sowohl die Speculation als auch das Capital betheiligten. Nichtsdestoweniger fehlte dem Markte die ihm früher eigen gewesene Spannkraft, das Capital bedarf der Anregung und diese kann allein durch die Speculation gegeben werden; leider rechnet diese mit Factoren, welche nicht Jedermann als „berechtigt" acceptirt und die gleichwohl von durchgreifendem Einflusse „für die Börse" sind. Die Speculanten folgen zunächst der Praxis „mit dem Strome zu schwimmen"; sie werden vom Augenblicke beherrscht und vermeiden deshalb jede eigene Kritik ihrer Operationen, weil sie sonst zu dem Geständnisse gezwungen würden, „gegen jede berechtigte Meinung" zu verstossen. Die Herren Speculanten fanden es ihren Interessen entsprechend, Oesterreichische Effecten in den Vordergrund zu schieben und denselben eine so grosse Aufmerksamkeit zu widmen, dass für die inländischen Eisenbahn-Actien wenig übrig blieb. Unter den mit Vorliebe behandelten Oesterreichischen Effecten befanden sich auch Oesterr. Südbahn-Actien, welche in einer verhältnissmässig kurzen Zeit nicht weniger als ca. 10 Thlr. pro Stück gestiegen sind. Ich habe schon früher die Ansicht vertreten, dass die Actie all zu sehr gedrückt war, in dem niedrigen Course wurde weniger die Lage des Unternehmens, als die Schwierigkeit escomptirt, es bei seiner colossalen Ausdehnung eingehend heurtheilen zu können. Auf diese Schwierigkeit gestützt, hatten die Baisse-Speculanten eine systematische Discreditirung des Unternehmens ins Werk gesetzt und zwar mit solchem Erfolge, dass eine Entwerthung der Actien und Prioritäten eintrat, der letzteren bis zu einem Puncte, der eine weitere Emission nicht zuliess und der Verwaltung die Nothwendigkeit auferlegte, auf anderem Wege ihre finanziellen Bedürfnisse zu decken. Auf diese Weise entstanden die mit sehr hohen Zinsen ausgestatteten Bons, aus deren Emission man die schwersten Angriffe gegen das Unternehmen ableitete. In neuester Zeit haben sich die Ansichten geklärt, die Speculation hat ihre Baisse-Position aufgegeben und damit nicht allein die stattgehabte Cours-Steigerung, sondern auch einer ausserordentlichen Ausdehnung des Geschäfts in den Actien, später auch in Prioritäten den Impuls gegeben.

Eine sehr grosse Bewegung entwickelte sich in Cosel-Oderberger Stamm-Actien, welche von 88¼ am 31. Mai bis 107 gestiegen sind und gestern 106¼ schlossen. Die Einnahmen der Bahn sind so gut, dass sie, wenn sie in bisheriger Steigerung fortdauern, die Hausse rechtfertigen würden. Im ersten Semester betrug das Plus 275 672 Thlr. oder ca. 96 Procent. Aber die ersten sechs Monate vorigen Jahres schlossen mit 16 979 Thlr. Minder-Einnahme, das Plus erreichte deshalb einen grossen Procentsatz, es fällt ferner der Moment ins Gewicht, dass der Verkehrs-Aufschwung mit der Entwickelung der Verhältnisse in Oesterreich im Zusammenhange steht und diese nicht auf so fester Basis ruht, um die Resultate als dauernde Rente capitalisiren zu können. Bedeutend gestiegen sind ferner Berlin-Hamburger, welche in so festen Händen liegen, dass jede Nachfrage eine erneuerte Cours-Besserung erzeugt. Bergisch-Märkische stiegen auf ihre guten Einnahmen und wohl auch darauf, dass man die Vortheile erkannt hat, welche der Erwerb der Hessischen Nordbahn für das Unternehmen in sich trägt; endlich weil wieder Köln-Mindener gegen dieselben getauscht wurden. Gegen letztere wirkten sowohl die nicht befriedigenden Einnahmen, als auch die Belastung des Unternehmens durch die Uebernahme des Baues der Bahn von Osnabrück nach Hamburg mit der Elbbrücke. Oberschlesische fanden in ihren Einnahmen eine Stütze, dasselbe gilt von den Mainz-Ludwigshafener, während Anhaltische theils in Folge der Minder-Einnahme, theils weil man die Concurrenz der Halle-Sorauer Bahn fürchtete, weichend waren. Bis auf die neueste Zeit ist die Gefahr einer Concurrenz im Eisenbahnwesen in allen Fällen überschätzt worden, der Beweis neuesten Datums liegt in den Einnahmen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, welche trotz der concurrirenden „Schlesischen Gebirgsbahn" im ersten Semester nur 1856 Thlr. weniger als voriges Jahr eingenommen hat. Wenn sich nichtsdestoweniger der Cours nicht erholen konnte, so liegt der Grund in dem Misstrauen des Capitals gegenüber den Erweiterungs-Projecten der Verwaltung. Rechte Oderufer- und Tarnowitzer fanden eine grössere Aufmerksamkeit; weil die Mehr-Einnahme der letzteren, welche heute nur als Localbahn betrachtet werden kann, eine gute Rentabilität der „Rechten Oderuferbahn", in welcher bekanntlich die Oppeln-Tarnowitzer aufgeht, gestattet. Weiter besteht für Thüringer eine sehr gute Meinung, welche auf dem durch die Neubauten des Unternehmens und die Ruhrthalbahn bevorstehenden Verkehrs-Zufluss basirt. Schliesslich muss ich der Nahebahn gedenken, welche in den letzten Tagen „lebhaft" und steigend waren; die Situation des Unternehmens ist eine sehr eigenthümliche, ungeachtet die Meile mehr als 1 Million Thaler kostet, ist es in verschiedenen Richtungen so ungenügend ausgestattet, dass von einer Rente der Stammactien keine Rede ist. Die Mittel für diese Ausstattung wären nun durch eine neue, mit einer Staatsgarantie ausgestatteten Prioritäts-Anleihe zu schaffen. Die Aussichten für eine solche Garantie finden eine Unterstützung in der strategischen Bedeutung der Bahn, welche nach Vollendung der Bebra-Hanauer und dem Bau einer Bahn von Hanau nach Offenbach noch steigen wird. Ja man geht noch weiter, indem man sogar den Ankauf der Bahn durch den Staat ins Auge fasst, und zwar gestützt auf die allerdings berechtigte Ansicht, dass dem Staat für die Uebernahme einer neuen Belastung auch der Vortheil der Rentabilität zufallen müsse.

In Prioritäten war das Geschäft schwach, auch Russische finden nicht mehr die frühere Theilnahme, seitdem sich die Versicherungen, es würden neue Staatsgarantien vorläufig nicht mehr ertheilt werden, nicht bewährt haben.

♂ Wien, am 14. Juli. Noch nie war die Börse der Barometer des öffentlichen Lebens als eben jetzt, da die Factoren der Legisla-

tive feiern. Ist es nicht bemerkenswerth, dass in dem Momente, als der Reichsrath die Finanzgesetze votirt hatte und die Couponsteuer bewilligte, sämmtliche Börseneffecten und Papiere bei dem mächtigen Capitale beliebt wurden? Ist es nicht ein seltsames Zusammentreffen, dass Angesichts der den modernen Fortschritt verfluchenden Päpstlichen Allocution, die Errungenschaften der Neuzeit, zu denen auch die Eisenbahnen zählen, Triumphe über Triumphe feiern? Die beste Antwort auf diese Allocution ist die Subscription auf die Alföld-Actien, welche in der ersten Stunde nach ihrer Eröffnung schon den Betrag der aufgelegten Summe von 9 Millionen fünfzigfach überstiegen hatte. Im Ganzen wurden 1200 Millionen subscribirt. Alföld-Actien stehen bereits 16 über pari. Ausland hat sich bei der Subscription sehr stark betheiligt, woraus entnommen werden kann, dass es sich mit Vorliebe Oesterreichischen Papieren zuwendet. Bei den anderen jungen Bahnen wurde erst auf die Prioritäten und nachher auf die Actien subscribirt; bei der Alföldbahn ging man jedoch anders zu Werke, indem die Subscription auf die Prioritäten erst in einigen Monaten erfolgen soll. — Eine andere, das in- und ausländische Capital herausfordernde Subscription ist nahe bevorstehend. Wenn der Papst nur wieder einen frischen Fluch gegen Oesterreich loslassen würde, sei es in einer Allocution, in einer Concylica oder in einem Syllabus, dann ist gewiss auch für die Subscription der Oesterr. Nordwestbahnactie ein glücklicher Tag zu erwarten. Tempora mutantur! Der Päpstliche Fluch bringt jetzt Segen. Die Nordwestbahn benöthigt ein Capital von 70 bis 80 Millionen und ist als die grösste der jungen Eisenbahnen Oesterreichs anzusehen. Für das Unternehmen ist ein Consortium Pariser Capitalisten und die hiesige Creditanstalt thätig. Der günstige Erfolg der gegen Ende dieses oder Anfang folgenden Monats zu eröffnenden Subscription ist so viel als gewiss. — Von den Bahnpapieren erlangten vornehmlich Nordbahnactien einen Aufschwung, indem sie von 1812 auf 1970 stiegen. Diese Avance ist leicht dadurch erklärlich, weil das Papier bereits in festen Händen sich befindet und nur in wenigen Stücken an der Börse schwebend ist. Durch eine Nachfrage kann der Cours sofort bedeutend gehoben werden und ein Angebot drückt ihn nieder. Die Einnahmen werden pro 1868 sehr erfreulich sich gestalten. Der Kohlenverbrauch steigert sich mit jedem Tage, und da das Ostrauer Becken das Bedürfniss nicht befriedigen kann, so müssen die Preussischen Gruben den Rest liefern, deren Product eine längere Meilenzahl auf der Nordbahn durchläuft. Der Stettiner Verkehr gewinnt jeden Tag an Bedeutung und gehört gegenwärtig ausschliesslich dieser Route. — Staatsbahn stiegen von 256 auf 258 ex divid. Ein grosser Export von Körnerfrüchten steht wieder bevor und die einheimische Industrie macht Riesenfortschritte, wodurch der Staatsbahn die Transportelemente wachsend zufallen. — Südbahn gingen von 182 auf 186. Elisabeth-Westbahn und Carl-Ludwig-Bahn stagnirten erstere 162 und letztere mit 210. Lemberg-Czernowitzer gingen von 182 auf 185, Böhmische Westbahn von 155 auf 156. Pardubitzer waren mit 150 vernachlässigt. Theissbahn stiegen von 154 auf 156, Buschtěhrader zu 500 Gulden Conv.-Münze nominal von 715 auf 726, Aussig-Teplitzer zu 200 von 292 auf 296, Graz-Köflacher zu 200 fl. C. M. von 128 auf 141, indem die Einnahmen sich bedeutend günstiger im laufenden Jahre als im Vorjahre gestalten. Bis Ende Juni d. J. betrugen nämlich die Einnahmen 242802 fl. 34 kr., hingegen im Vorjahre während desselben Zeitraumes 138547 fl. 33 kr. Die Kronprinz-Rudolfsbahn zu 200 fl. in Silber von 144 auf 146. Diese Bahn ist dazu berufen, um den Binnenverkehr zwischen dem Adriatischen Meere und den oberen Donauländern zu vermitteln. Sie zweigt bei Linz in St. Valentin ab, berührt Steyer, den Haupthandelsort der innerösterreichischen Eisenindustrie und läuft über Preg, Knittelfeld, Unzmarkt, Neumarkt, Friesach in einer Länge von 23 Meilen bis Villach, wo sie mit der Südbahn in Berührung tritt. Von Villach geht die Rudolfsbahn in einer Länge von 4 Meilen nach Tarvis, einem wichtigen Knotenpuncte der Zukunft für den Transit zwischen dem Adriatischen Meere und der Nord- und Ostsee. Von Tarvis geht die Bahn nach Görz, der letzten bedeutendsten Stadt des Deutschthums im Süden und gewinnt dann die Küste der Adria. Als Zweigbahnen sind zu erwähnen St. Michael-Leoben $1{,}_6$ Meilen, St. Veit-Klagenfurt $2{,}_6$ M. lang, beide um den Anschluss an die Südbahn herzustellen und endlich Launsdorf-Mösel 3 M. lang. Im Ganzen beträgt die Länge der Rudolfsbahn 80 M. Im Jahre 1867 waren 25 Meilen im Bau, nämlich St. Valentin-Steyer und St. Michael-Villach, die mit Ende 1868 dem Betriebe übergeben werden müssen. Der Bau dieser Linie ist in den Händen eines Consortiums Brassey, Gebrüder Klein und Schwarz, welches denselben, mit inbegriffen die vollständige Instruirung, um den Pauschalbetrag von 840000 fl. circa pro Meile übernommen hat. — Franz-Josefbahn zu 200 fl. stiegen von 162 auf 165. — Ein reger Umsatz machte sich in den Actien der Ungarischen Nordbahn (Pest-Losoncz) geltend, welche jetzt in Actien einer Bergwerksgesellschaft umgewandelt werden sollen. Die bestehenden Actien in der Zahl von 20000 repräsentiren zum Course von 90 einen Werth von 1800000 fl. Eine Englische Gesellschaft hat einen jährlichen Pachtzins von 250000 fl. für die Ausnützung der Bergwerke angeboten, wodurch ein Erträgniss von 13 bis 14 % erzielt werden würde. — Die Pressburg-Tyrnauer Bahn wird nächstens ebenfalls von der Ungarischen Regierung eingelöst werden. Eine Differenz waltet noch bezüglich des Kaufpreises ob, indem die Regierung 600000 fl. bietet und die Actionäre 800000 fl. verlangen. Eine Missstimmung machte sich gestern an der Börse in Folge der Insolvenzerklärung eines der bedeutendsten Börsenagenten (Max Pollak) geltend. In Folge dessen wurden während der Börsenstunden 240000 fl. an rückständigen Differenzen bei der Börsenkammer angemeldet. Diese Catastrophe wirkte auch lähmend auf den Eisenbahn-Actien-Markt.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

+ **Alföld-Fiumaner Bahn, Grosswardein-Essegger Theil.** Durch Gesetz vom 20. Juni 1868 ist den cumulativ verpflichteten Unternehmern, nämlich: der Ungar. Creditbank, der k. k. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, der Darmstädter Handels- und Gewerbebank, dem Samuel Haber, Grafen Georg Karolyi, Grafen Alexander Karolyi, Moritz Königswarter, Baron Anselm Rothschild, Friedrich Schey, Anton Schnapper, S. M. Schossberger & Söhne, Baron Simon Sina, Hermann Todesko & Söhne, August Trefort, Albert Wodianer und Moritz Wodianer auf Grund des mit ihnen am 13. November 1867 abgeschlossenen Vertrags für den Bau der von Grosswardein nach Essegg führenden Strecke und einer von Essegg über Baranyavár nach Villány sich abzweigenden Flügelbahn Concession auf 90 Jahre ertheilt und zugleich ein jährliches reines Einkommen von 36500 fl. Ö. W. in Silber pro Meile garantirt.

Parlamentarisches.

≍ **Grossherzogthum Hessen. Abtretung des Hessischen Theils der Main-Weser- und Frankfurt-Offenbacher Bahn, sowie Erbauung einer Bahn von Offenbach nach Hanau.** Durch den mit dem Königreiche Preussen abgeschlossenen Friedensvertrag vom 3. Septbr. 1866 war die Betriebsverwaltung der Main-Weserbahn zwischen Giessen und der Kurhessischen Grenze in rechtsverbindlicher Weise abgetreten worden; ausserdem hatte sich die Gossh. Hessische Regierung in dem diesem Vertrage beigefügten Schlussprotocolle sub No. 10 bereit erklärt, wegen Abtretung der Verwaltung und des Betriebs der auf ihrem Gebiete gelegenen Strecke von Giessen nach Frankfurt mit der Königl. Preussischen Regierung in weitere Verhandlungen treten zu wollen.

Bei Gelegenheit der in jüngster Zeit wegen der Anschlüsse der von der Grossh. Regierung concessionirten Oberhessischen Bahnen auf Kgl. Preuss. Gebiete — bei Fulda und Gelnhausen — stattgehabten Verhandlungen regte nun die Preussische Regierung diese Frage wiederum an, resp. machte die Vereinbarungen über die vorgenannten Anschlüsse von der Abtretung des Hessischen Theiles der Main-Weserbahn gegen entsprechende Concessionen abhängig. Um nun, bei etwaiger Nichtgewährung des Anspruches der Preuss. Regierung, sowohl die Zwecke der Oberhessischen Bahnstrecken als Glieder des Deutschen Eisenbahnnetzes wie auch eine weitere Vereinbarung über den Bau einer Bahn von Offenbach nach Hanau zum Anschluss an die Bebra-Hanauer Bahn, welche directe Verbindung für das Grossherzogthum Hessen bezw. die diesseits des Mains gelegenen beiden Provinzen, wie überhaupt für den südwestlichen Theil Deutschlands von ganz besonderem Nutzen ist, nicht in Frage zu stellen, brachte die Grossh. Hess. Regierung das in obengenanntem Schlussprotocoll gemachte Zugeständniss zur Ausführung und schloss mit der Kgl. Preuss. Regierung einen Vertrag ab, wonach der auf Hessischem Gebiete gelegene Theil der Main-Weserbahn mit dem kommenden 1. August der Preuss. Regierung in Verwaltung und Betrieb überlassen ist. Der fragliche Vertrag, welcher nachstehend näher angegeben ist, hat bereits am 30. Juni l. J. die Genehmigung der bei den Kammern der Stände des Grossherzogthums erhalten und trittsonach mit besagtem Termine in Kraft.

Art. 1. Die Grossh. Hessische Regierung überträgt vom 1. August 1868 ab, auf ewige Zeit die Verwaltung und den Betrieb des in Ihrem Staatsgebiete gelegenen Theiles der Main-Weser-Bahn, sowie die Verwaltung alles dazu gehörigen Eigenthums an die Königl. Preussische Regierung. Die Königl. Preussische Regierung nimmt diese Uebertragung an und wird, nachdem die übrigen Theile der Main-Weser-Bahn in Folge der Einverleibung des ehemaligen Kurfürstenthums Hessen und des Gebietes der vormals freien Stadt Frankfurt in Ihr Eigenthum übergegangen sind, das gesammte Main-Weser-Bahn-Unternehmen einheitlich verwalten und betreiben.

Art. 2. Zu dem Behufe wird die Königl. Preussische Regierung eine Königliche Direction einsetzen, deren Sitz und Firma die Königl. Preussische Regierung bestimmt. Diese Direction wird aus höchstens 4 Mitgliedern bestehen, von welchen die Königl. Preussische Regierung den Vorsitzenden, resp. dessen Stellvertreter, ein administratives und das technische Mitglied zu ernennen befugt ist, während der Grossh. Hessischen Regierung das Recht vorbehalten bleibt, auch Ihrerseits ein, mit einem administrativen Decernat zu betrauendes Directionsmitglied zu ernennen und der Königl. Preussischen Regierung zu bezeichnen. Dieser Beamte erhält Sitz und Stimme in der Direction und hat im Domicil derselben Wohnsitz zu nehmen. Er fungirt gleichzeitig als ständiger Commissarius der Grossh. Hessischen Regierung zur Vertretung Ihrer

aus diesem Vertrage sonst originirenden Gerechtsame. Ungeachtet seiner Mitgliedschaft in der Königl. Direction bleibt er Grossh. Hessischer Unterthan und Staatsdiener und erhält, gleich den übrigen Directionsmitgliedern, seine Competenzen aus den Intraden der Bahn nach denselben Grundsätzen, welche für die übrigen Directionsmitglieder als maassgebend aufgestellt werden.

Die einzusetzende Königl. Direction wird die Geschäfte nach den von der Königl. Preussischen Regierung zu erlassenden Instructionen in collegialischer Form führen und die ihr obliegenden Entscheidungen nach Majoritätsbeschlüssen fassen. Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden, resp. in Abwesenheitsfällen seines Stellvertreters, den Ausschlag. Von dem Tage ab, an welchem diese Direction eingesetzt wird und in Wirksamkeit tritt, begiebt sich die Grossh. Hessische Regierung, insoweit in dem gegenwärtigen Vertrage nicht Ausnahmebestimmungen getroffen worden sind, der Einwirkung auf die Verwaltung der Main-Weser-Bahn und stellt insbesondere die von derselben für die im Grossh. Gebiete belegene Bahnstrecke eingesetzte Specialdirection ihre Functionen ein.

Art. 3. Die auf der Grossh. Hessischen Bahnstrecke zur Zeit fungirenden, oder sonst im Interesse der Main-Weser-Bahn von der Grossh. Hessischen Regierung angestellten Beamten treten mit ihren gegenwärtigen Besoldungen, Emolumenten und sonstigen Rechten in den Dienst der Königl. Preussischen Regierung. Sie scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes und sind den Gesetzen und Behörden des Orts unterworfen, wo sie ihren amtlichen Wohnsitz haben, unterstehen aber rücksichtlich der Disciplinarbehandlung ausschliesslich der Königl. Preussischen Regierung, beziehungsweise deren zuständigen Organen.

Die Grossh. Hessische Regierung behält Sich übrigens das Recht vor, diejenigen dieser Beamten, welche den Rücktritt in den Grossh. Hessischen Dienst wünschen, bei geeigneter Gelegenheit aus dem Königl. Preussischen Dienst zurückzuberufen. Der Austritt aus dem letzteren kann in einem solchen Falle jedoch erst dann stattfinden, wenn für den Ersatz Sorge getragen ist, was jeweilig mit thunlichster Beschleunigung und längstens binnen drei Monaten geschehen wird.

Bei künftigen Anstellungen für die innerhalb des Grossh. Gebietes belegenen Bahnstrecken wird die Königl. Preussische Regierung Angehörige des Hessischen Staats thunlichst berücksichtigen. Hinsichtlich des Unterthanen- und Disciplinar-Verhältnisses gelten für diese Beamten dieselben Normen, wie für die aus dem Grossherzoglichen in den Königlichen Dienst übergetretenen Beamten.

Wenn die Grossh. Hessische Regierung aus polizeilichen Gründen die Entfernung eines auf ihrem Gebiete stationirten Beamten von seiner Stelle für geboten erachten sollte, so wird Sie der Königl. Preussischen Regierung hierüber Mittheilung machen und diese dann ein solches Ansinnen sobald als thunlich berücksichtigen.

Art. 4. Rücksichtlich der Vertheilung der Reinerträge bewendet es bei dem bisher beobachteten Grundsatze, wonach das gesammte Anlagecapital, welches von jedem der bei dem Main-Weser-Bahn-Unternehmen betheiligten Staaten, beziehungsweise deren Rechtsvorgängern bis zum Schlusse des der Rechnungsaufstellung vorhergehenden Jahres auf die in ihren resp. Gebieten belegenen Bahnstrecken aufgewendet worden ist, den Vertheilungsmaassstab für die Ueberschüsse abgiebt, welche nach Abzug der gesammten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten von den Gesammteinnahmen übrig bleiben.

Die von der Königl. Preussischen Verwaltung alljährlich bis zum 1. Mai aufzustellende Betriebsrechnung wird zunächst der Grossh. Hessischen Regierung zur Einsicht mitgetheilt. Etwaige Monita der Grossh. Regierung, die nicht durch Benehmen zwischen dem von derselben zu bestellenden Commissarius und der Königl. Preussischen Eisenbahn-Direction sich begleichen lassen, sind durch unmittelbares Benehmen der beiderseitigen Regierungen zum Austrag zu bringen. Der der Grossh. Regierung zustehende Antheil an den Betriebsüberschüssen wird alljährlich nach Feststellung der Jahresbetriebsrechnung unverweilt an die von der Grossh. Regierung zu bezeichnende Casse abgeführt werden.

Art. 5. Die von der Direction alljährlich aufzustellenden Verwaltungsetats sollen zeitig und spätestens 6 Wochen vor Beginn des Etatsjahres und vor ihrer definitiven Feststellung durch die Königl. Preussische Regierung Seitens der Letzteren der Grossh. Hessischen Regierung mitgetheilt werden.

Die von dieser in Bezug auf die Etatsaufstellung etwa geäusserten Bedenken und gestellten Anträge werden Seitens der Königl. Preussischen Regierung einer eingehenden Erörterung unterzogen und thunlichst berücksichtigt werden.

Art. 6. Man ist darüber einverstanden, dass das Unternehmen fortwährend in einem den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustande erhalten und diesen Anforderungen entsprechend betrieben werden soll. Sollten sich zu diesem Zwecke Ergänzungsbauten, Vermehrung der Betriebsmittel und andere dergleichen Aufwendungen als nothwendig herausstellen, welche eine Erhöhung des Anlagecapitals für das Gesammt-Unternehmen bedingen, so wird hierüber zuvor eine Verständigung zwischen den hohen contrahirenden Regierungen herbeigeführt werden.

Art. 7. Die Landeshoheit bleibt für die Bahnstrecke im Grossh. Hessischen Gebiete der Grossh. Regierung ausschliesslich vorbehalten. Dieselbe verpflichtet sich jedoch, der Königl. Preussischen Regierung in den durch das Main-Weser-Bahn-Unternehmen bedingten Fällen das Expropriationsrecht zu verleihen. Die Hoheitszeichen an der Bahnstrecke im Grossh. Gebiete sind nur die der Grossh. Hessischen Regierung.

Art. 8. Die im Grossherzogthum Hessen zum Schutze der Eisenbahnen und Telegraphen und des Betriebes derselben jeweilig bestehenden gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen finden gleichmässig auch auf die in Rede stehende Bahnstrecke nebst Bahn-Telegraphenleitung Anwendung.

Da jedoch im Interesse der einheitlichen Verwaltung der Main-Weser-Bahn die Handhabung der Bahnpolizei nach übereinstimmenden Grundsätzen dringend wünschenswerth ist, so wird die Grossh. Hessische Regierung das von der Königl. Preussischen Regierung festzustellende Bahnpolizeireglement, soweit nicht locale Verhältnisse einzelne Abweichungen unvermeidlich machen möchten, auch für die Bahnstrecke in Ihrem Gebiet in Kraft setzen.

Das Bahnpolizeireglement wird für jedes Staatsgebiet besonders publicirt.

Art. 9. Alle privatrechtlichen Ansprüche, welche in Veranlassung des Betriebs und der Verwaltung der im Grossh. Hessischen Gebiete gelegenen Bahnstrecke gegen die Königl. Preussische Betriebsverwaltung erhoben werden, unterliegen der Entscheidung der Grossh. Gerichte. Zu dem Ende soll die Stadt Giessen als juristisches Domicil der Königl. Preussischen Verwaltung in dem Grossherzogthum betrachtet werden. Verbrechen und Vergehen bezüglich der obigen Bahnstrecke oder der Transporte auf derselben, werden ebenfalls von den zuständigen Grossh. Behörden untersucht und nach den Grossh. Gesetzen beurtheilt.

Art. 10. Die Handhabung der Bahnpolizei auf der im Grossh. Gebiete belegenen Bahnstrecke erfolgt durch das in den Bahnpolizeireglements bestimmte Königl. Preussische Eisenbahn-Personal. Dieses Personal ist auf Präsentation der Direction (Artikel 2) von den competenten Grossh. Behörden in Pflicht zu nehmen. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecke den betreffenden Grossh. Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Art. 11. Die Festsetzung der Tarife, die Feststellung des Fahrplanes und die Erlassung aller sonstigen, die Verwaltung und den Betrieb der Main-Weser-Bahn betreffenden Verordnungen ist ausschliesslich Sache der Königl. Preussischen Regierung, welche sich jedoch verpflichtet:

a. in Betreff der Tarife ohne vorgängige Zustimmung der Grossh. Hessischen Regierung keinerlei Erhöhung der gegenwärtig bestehenden Tarifsätze in Kraft treten zu lassen.

b. Rücksichtlich der Fahrpläne wird die Königl. Preussische Regierung, sofern nicht eine anderweite Vereinbarung mit der Grossh. Hessischen Regierung getroffen sein wird, mindestens fünf Personenbeförderung vermittelnde Züge in jeder Richtung auf der Bahn ablassen und darauf Bedacht nehmen, dass die Züge auf sämmtlichen im Grossherzogthum vorhandenen Stationen zur Aufnahme von Personen anhalten. Je einer dieser Züge soll in einer frühen Morgenstunde, ein 2. in einer späteren Morgenstunde, ein 3. in einer Nachmittagsstunde, ein 4. in einer Abendstunde die im Grossherzogthum belegene Bahnstrecke durchfahren.

c. Ueberdies wird die Königl. Preussische Regierung bei Feststellung der Fahrpläne, Tarife und Verordnungen die ihr in Bezug hierauf von der Grossh. Hessischen Regierung etwa kuud gegebenen Wünsche thunlichst berücksichtigen.

Art. 12. Zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen soll sowohl hinsichtlich der Beförderuugspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Art. 13. Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Ausfertigung der Ratificationsurkunde spätestens binnen vier Wochen in Berlin bewirkt werden. Dessen zu Urkund ist der Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 30. Mai 1868.

Ausser dem vorstehenden Vertrage war Seitens der Grossh. Regierung noch eine weitere Vereinbarung mit der Kgl. Preuss. Regierung der Genehmigung den Ständekammern unterbreitet worden. Dieselbe betraf die Erbauung einer Eisenbahn von Offenbach nach Hanau, als Fortsetzung der von Frankfurt über Sachsenhausen nach Offenbach führenden Bahn, bezw. zum Anschluss an die Bebra-Hanauer Bahn, sowie die Abtretung des auf Grossh. Hessischem Gebiete gelegenen Theiles der Frankfurt-Offenbacher Bahn. Beide Vorlagen erhielten ebenfalls die Genehmigung der Stände.

Hiernach ist der Kgl. Preuss. Regierung das Recht eingeräumt, auf ihre Kosten eine Eisenbahn anzulegen und zu betreiben, welche in Fortsetzung der Bebra-Hanauer Bahn bei Hanau den Main überschreitet und über Offenbach nach einem geeigneten Puncte der bestehenden Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt führt, bezw. mit derselben an diesem Puncte in directe Verbindung gesetzt werden soll. Die Eisenbahnbrücke über den Main bei Hanau beabsichtigt die Königl. Preuss. Regierung auch zur Benutzung für Fussgänger einzurichten. Auf Hessischem Gebiete sollen ausser dem Bahnhofe für die Stadt Offenbach auf geeigneten horizontalen Bahnstrecken mehrere Haltestellen errichtet werden; als solche Stellen sind in der fraglichen Vereinbarung der beiden hohen Regierungen vorgesehen: ein Punct an der Vicinalstrasse von Klein-Steinheim nach Dietesheim zur Vermittelung des Personen- und Güterverkehrs mit den Orten Klein- und Gross-Steinheim und weiter in der Nähe des Ortes Mühlheim, woselbst jedoch nur eine Haltestelle für Personenbeförderung angelegt werden soll.

Bezüglich der Einmündung der Bahnlinie Hanau-Offenbach in die bestehende Offenbacher Bahn enthält der § 22 der erwähnten Vereinbarung folgende Bestimmung: „Wenn die Kgl. Preuss. Regierung nach sorgfältiger Erwägung der verschiedenen Projecte zur Führung der Eisenbahnlinie bei Offenbach sich dafür entscheiden sollte, die Linie Hanau-Offenbach nicht auf dem bestehenden Bahnhofe in Offenbach, sondern an einem anderen Puncte, etwa auf der Station Oberrad in die Offenbach-Frankfurter Bahn einmünden und demgemäss einen neuen Bahnhof für Offenbach anlegen zu lassen, so soll der alte Bahnhof nebst dem Bahnstück bis zum gedachten Einmündungspuncte daselbst nichtsdestoweniger beibehalten und in der bisherigen Weise, jedoch mit Ausschluss des Güterverkehrs, zur Abfertigung von Localzügen nach und von Sachsenhausen und Frankfurt a/M. fortbenutzt werden, soweit die jetzige Zahl der Züge nicht durch die Züge auf der neuen Route Hanau-Frankfurt ersetzt werden wird. Die Fortbenutzung des alten Bahnhofs nebst Anschlussstrecke soll jedoch nur so lange gefordert werden können, als die aus dem besonderen Betriebe dieser Strecke erwachsenden Kosten in den bezüglichen Einnahmen vollkommen Deckung finden.“

Zum Zwecke einer einheitlichen Verwaltung der beiden Eisenbahnstrecken Hanau-Offenbach und Offenbach-Frankfurt a/M. tritt ferner die Grossh. Hess. Regierung den in ihrem Gebiete gelegenen Theil der bestehenden Eisenbahn Offenbach-Frankfurt a/M. nebst allem Zubehör gegen Erlegung des Anlagecapitals von 331 727 Gulden 51 Kr. oder 189 558 Thalern 23 Sgr. 2 Pf. als Eigenthum an die Kgl. Preuss. Regierung ab. Mit dieser Abtretung spricht die Grossh. Hess. Regierung derjenigen von Preussen das Recht der fortdauernden Mitbenutzung der Main-Neckar-Bahn von dem Puncte ab zu, wo die Offenbach-Frankfurter Bahn in dieselbe einmündet, bis in den Bahnhof auf der rechten Mainseite einschliesslich der Mitbenutzung dieser Bahnstrecke selbst, unter gleich günstigen Bedingungen, als zur Zeit des Abschlusses gegenwärtigen Vertrages für den Betrieb auf der Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt Geltung haben.

Die Ausführung des Baues der neuen Bahnstrecke von Hanau nach Offenbach, der Ueberbrückung des Mains, sowie des Anschlusses an die bestehende Offenbacher Bahn wird thunlichst bald, spätestens aber 3 Jahre nach erfolgter Ratification der fraglichen Vereinbarung beider Regierungen in Angriff genommen werden.

Die weiteren Paragraphen des mehrerwähnten Vertrages enthalten Abmachungen über die Ausübung der Hoheits- und Aufsichtsrechte, sowie über die Zeit der Uebergabe der Offenbacher Bahn an die Kgl. Preuss. Regierung und noch einige minder wichtige Bestimmungen über die Betriebsleitung.

Die der Kgl. Preuss. Regierung concessionirte Bahnstrecke von Hanau nach Offenbach erhält erst ihre rechte Bedeutung und Wichtigkeit für den gesammten durchgehenden Verkehr mit Eröffnung der ganzen Bebra-Hanauer Bahnroute. Denn wie bekannt, hat diese Linie neben localen Zwecken die Hauptbestimmung, auf dem altgewohnten Wege die kürzeste Verbindung zwischen dem südlichen, mittleren und östlichen Deutschland (namentlich den Knotenpuncten Halle und Leipzig) und zwischen Frankfurt und den Rheingegenden herzustellen. Ihre Richtung geht nach dem Rheine, ihr Schwerpunct liegt aber in Frankfurt und den sich dort bietenden Fortsetzungen.

Obwohl nun die Frankfurt-Hanauer Bahn, als der einzig berechtigten Vermittlerin des von der Bebra-Hanauer Bahn kommenden, bezw. dahin gehenden Verkehrs durch diese neue Route eine empfindsame Concurrenz geschaffen wird, so lässt sich doch auch nicht in Abrede stellen, dass der Bau dieser Bahn gleichsam als ein Bedürfniss erscheint, insbesondere wenn man die isolirte Lage der Frankfurt-Hanauer Bahn resp. des Bahnhofs derselben in Frankfurt in Betracht zieht. Derselbe liegt dem Complexe der übrigen Bahnhöfe sehr fern; dann ist aber auch die gegenwärtig zwischen beiden bestehende Verbindung durchaus unzureichend, um den zu erwartenden nicht unbeträchtlichen Verkehr in Gütern, — von der Beförderung der Personen auf derselben muss ohnedies abgesehen werden — vermitteln zu können.

Mit der Erbauung der projectirten Linie treten die beiden Puncte Hanau und Frankfurt in eine directe und unmittelbare Verbindung und wird ausserdem die durch ihre Gewerbthätigkeit bekannte Stadt Offenbach mit in den Verkehrsstrom hineingenommen. Für den nach dem Süden oder den Rheingegenden vermittelst der Main-Neckar- resp. Hessischen Ludwigsbahn weiter gehenden Verkehr wird sogar noch eine nicht zu unterschätzende Abkürzung geschaffen, welche darin bestehen dürfte, dass derselbe mit Umgehung von Frankfurt auf dem linken Mainufer direct durch die beiden vorgenannten Bahnstrecken weiter befördert werden kann, sobald die auf der linken Mainseite in der Nähe der jetzt bestehenden Einmündungen der Offenbacher und Hessischen Ludwigsbahn in die Main-Neckar-Bahn in Aussicht genommene grosse Rangirstation zur Ausführung kommen wird.

Die Wichtigkeit der nunmehr zur Ausführung gelangenden Bahnlinie Hanau-Offenbach war bereits früher Seitens verschiedener Gesellschaften anerkannt und in Folge dessen bei der Grossh. Staatsregierung dementsprechende Anträge eingebracht worden. Da jedoch die Fortsetzung der Offenbacher Bahn nach Hanau nothwendigerweise eine Abtretung der ersteren an die übernehmende Gesellschaft bedingen musste, so konnten mit Rücksicht auf die Verwaltungsverhältnisse die gemachten Vorschläge nicht die gewünschte Berücksichtigung finden. Bei dem Umstande jedoch, dass eine der dabei betheiligten Staatsregierungen selbst als Mitconcurrentin aufgetreten, ist das bestandene Missverhältniss beseitigt und die Verwaltung der ganzen Strecke d. h. von Bebra bis Hanau und Frankfurt in eine Hand gegeben, was für den Verkehr nur von grossem Nutzen sein kann.

Projecte.

Oesterr. Eisenbahn-Projecte. „Wie das „Centralbl. für Eisenb.“ hört, hat die Regierung sich für die Concessions-Verleihung der Oesterreichischen Nordwestbahn an das Consortium Salm-Haber entschieden, und wird demselben die Concession sofort ertheilt werden, sobald die Ausweisung der erforderlichen Geldmittel und der Erlag der Caution erfolgt sein wird.“ Das von beiden Häusern des Reichsrathes votirte Gesetz in Betreff der Bedingungen und Zugeständnisse für die Eisenbahn Laibach-Tarvis hat am 9. Juli d. J. die Kaiserliche Sanction erhalten. Ein Consortium, bestehend aus H. E. Herz, Fabrikant in Prag, L. Epstein, Grosshändler in Wien und Ed. Warrens beabsichtigt, eine Actien-Gesellschaft zur Errichtung und zum Betriebe von Pferde-Eisenbahnen in den Provinzial-Hauqtstädten zu gründen.

Bau.

Oesterr. Südbahn. (Kanizsa-Bares.) Die Bauarbeiten sind so weit vorgeschritten, dass für den Fall der Bewilligung Seitens der Behörde der Transport der diese Linie transitirenden Güter noch in der ersten Hälfte, der allgemeine Personen- und Sachentransport aber gegen Ende des laufenden Monats beginnen kann.

Eisenbahn-Betrieb.

+ **Tilsit-Insterburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867 und Protocoll der Generalversammlung am 13. Juni.)

1) Allgemeines. Die Bahn ist eine Zweigbahn der Königl. Preuss. Ostbahn, in welche sie bei Insterburg einmündet, und wurde am 16. Juni 1865 eröffnet. Ihre Länge beträgt $7_{,16}$ Meilen, wozu noch das Verbindungsgeleis vom Bahnhofe Tilsit bis zum Memelstrom mit $0_{,075}$ M. kommt. Das Gesellschaftscapital besteht in 3 089 000 Thlrn., wovon 1 533 400 Thlr. in Stammactien, der Rest in Stammprioritäten. Die Bahn besteht aus 15 geraden Strecken und 14 Curven; letztere sind zusammen 1869 Ruthen oder $0_{,934}$ Meile lang und haben 120 bis 1000 Ruthen Halbmesser; die grösste Steigung ist 1 : 200. Bald hinter Insterburg überschreitet die Bahn die Angerapp, bald nachher die Inster. Die Zwischenbahnhöfe Grünheide und Szillen sind resp. $2_{,90}$ und $4_{,43}$ Meilen von Insterburg entfernt; ausserdem bestehen noch 2 Haltestellen. Mit Ausnahme von 1038 Ruthen oder ½ M. ist das Planum nur für ein Gleis ausgeführt. Ausser den 2 grossen Brücken, resp. 323 und 247½ Fuss lang, enthält die Bahn noch 74 Kunstbauten. Die Betriebsmittel bestehen in 5 Locomotiven von Borsig in Berlin, 12 Personenwagen mit 676 Plätzen, 132 Güterwagen von 24 451 Ctr. Ladungsfähigkeit, 4 Postwagen, 4 Bahnmeister-Lowries und 1 Draisine.

2) Verkehr und Einnahme. Befördert wurden 90 604 Personen incl. 4184 Militairs (auf 473 455 Meilen, also jede im Durchschnitt $5_{,23}$ Meilen weit) und 419 123 Ctr. Güter incl. 406 Ctr. frachtfreies Gut (auf 2 486 978 Meilen, also jeder Centner im Durchschnitt $5_{,93}$ Meilen weit). Auf den directen Verkehr kommen $18_{,6}$% der Personen und $29_{,6}$% der Güter. Unter den Gütern stehen obenan 72 758 Ctr. Bau- und Nutzholz, 54 034 Ctr. Getreide, 36 976 Ctr. Vieh, 34 777 Ctr. Steinkohlen, 20873 Ctr. Steine. Die Einnahme betrug für Personen $39\,152_{,86}$ Thlr., für Güter $25\,983_{,2}$ Thlr., ausserdem 18 932 Thlr., zusammen $84\,068_{,14}$ Thlr. oder pro Meile 11 741 Thlr. Auf den directen Verkehr kommen $31_{,9}$% der Einnahme für Personen und $37_{,1}$% der Einnahme für Güter, mithin fast 34% der ganzen Transporteinnahme (1866: 32%). Im Vergleich zum Vorjahre hat die Zahl der Personen um 6756 oder fast 7% abgenommen, doch kommt dies eigentlich nur auf Rechnung der Militärs, denn während die Zahl derselben um 6286 abgenommen hat, hat die der Civilreisenden nur um 470 oder etwa ½% abgenommen. Die Einnahme für Personen hat um 1901 Thlr. oder 5% abgenommen, dagegen hat die Zahl der Centner um 15 296 oder $3_{,8}$% und die Einnahme für Güter sogar um 3448 Thlr. oder 15% zugenommen. Die ganze Einnahme hat um 2553 Thlr. oder 3% abgenommen.

3) Finanzielle Ergebnisse. Die Ausgaben betrugen $65\,818_{,5}$ Thlr. (wovon resp. 2000 und 12 900, zusammen 14 900 Thlr. Beiträge zum Reserve- und Erneuerungsfonds) oder $78_{,29}$% der Brutto-Einnahme (ohne die gedachten Beiträge nur $60_{,5}$%). Demnach betrug der Ueberschuss nur $18\,249_{,6}$ Thlr. (resp. $33\,149_{,6}$ Thlr.), also $0_{,6}$%, resp. $1_{,1}$% des Anlagecapitals, wie im Vorjahre. Somit hat sich auch in diesem Jahre für die Verzinsung des Actiencapitals kein auch nur annähernd befriedigendes Resultat ergeben; nur die Inhaber der Stammprioritäten erhielten eine Dividende von 1 Procent. Rentabel wird die Bahn erst dann werden, wenn der in Aussicht genommene Anschluss an das Russische Bahnnetz erreicht sein wird. Der Reservefonds hat nun einen Bestand von 4385 Thlr., der Erneuerungsfonds einen solchen von 27 548 Thlr. erreicht.

In der 3. Generalversammlung am 13. Juni wurde mitgetheilt,

dass der Betriebsdirector Talke als solcher lebenslänglich angestellt sei; ferner dass die Staatsregierung die Brücke über den Memelstrom in nächster Zeit in Angriff zu nehmen gedenke, dass sie aber in Betreff des Weiterbaues der Bahn nach Memel über die Subvention von 18000 Thlr. pro Meile zur Zeit nicht hinausgehen könne. Ein Antrag, an den Handelsminister das Gesuch zu richten, dass die Bahn nach Memel auf Staatskosten gebaut werde, wurde abgelehnt.

tz. — **Albertsbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Seit dem 11. August 1862, dem Tage der Eröffnung der Tharandt-Freiberger Linie, hat die aus der $1,_{81}$ Meilen langen Hauptbahn Dresden-Tharandt und mehreren (zusammen $3,_{30}$ Meilen langen) Zweigbahnen nach Kohlengruben bestehende Albertsbahn sich einer steigenden Rentabilität zu erfreuen gehabt. Letztere wird, nachdem die Fortsetzung der obenerwähnten Linie von Freiberg nach Chemnitz dem Betriebe übergeben sein wird, eine noch weit höhere werden, weil alle Erfordernisse eines regen Verkehrs vorhanden sind.

Aber nicht die Gründer und Actionäre der Albertsbahn, sondern der Staat Sachsen wird in den Genuss dieser höheren Rentabilität treten. Nach den in dem Geschäftsberichte enthaltenen Mittheilungen beabsichtigt derselbe die Albertsbahn zu übernehmen. Und in der That konnte nur eins von Beiden geschehen, entweder der Staat gab der Albertsbahn die Concession zur Erbauung der Linie Tharandt-Chemnitz, oder er kauft die Albertsbahn an. Das letztere Mittel ist gewählt worden, wir wollen nun hoffen, dass das Geschäft zur beiderseitigen Zufriedenheit abgeschlossen werden möge. Der Gang der bisherigen Verhandlungen ist in dem Geschäftsberichte ausführlich mitgetheilt, auch hat die Tagespresse seiner Zeit über diesen Gegenstand referirt und sich geäussert. Hervorheben müssen wir, dass

im Jahre	1857	1 Proc.
in den Jahren	1858—61	keine
im Jahre	1862	2 Proc.
„ „	1863	$2^1/_4$ „
„ „	1864	4 „
„ „	1865	$6^1/_2$ „
„ „	1866	7 „

Dividende zur Vertheilung gekommen sind, die Actionäre der Albertsbahn also mit Rücksicht darauf, dass ihre Capitalien bisher so schlecht rentirten, wohl Ansprüche auf ein coulantes Verfahren Seitens der Regierung bei Feststellung des Kaufpreises haben dürften.

Das Gesellschafts-Capital der Albertsbahn besteht aus 2 400 000 Thlrn., davon 900000 Thlr. in Stammactien. Ausser dieser Summe sind noch aus den laufenden Betriebs-Einnahmen 104 726 Thlr. verwendet, so dass die Anlagekosten ult. 1867 im Ganzen 2 504 726 Thlr. und pro Meile 490 000 Thlr. betrugen.

Ein Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden; der Bestand des Reservefonds ist ganz unerheblich.

Die Betriebsmittel bestanden wie im Vorjahre aus 10 Locomotiven mit 5 Tendern, 19 Personenwagen mit 820 Plätzen und 685 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 79 000 Centnern. Die Leistungen der Locomotiven bestanden in 34 805 Meilen.

Frequenz. Im Jahre 1867 wurden 614 044 Personen (94 325 = $18,_{15}$% mehr als 1866) befördert. Der Güterverkehr umfasste 428 400 Ctr. im Packhof- und 1 836 252 Ctr. im Local- und im Verkehre mit der Tharandt-Freiberger Linie, sowie 1578464 Tonnen (5 900 979 Ctr.) Kohlen, zusammen also 8 165 631 Ctr. (742 197 Ctr. = 10 Proc. mehr als 1866).

Die Einnahmen im Personenverkehre sind um 7374 Thlr. und diejenigen aus dem Güterverkehre um 12 205 Thlr. gegen das Vorjahr gestiegen, dagegen resultiren bei den Nebeneinnahmen 10 631 Thlr. und aus dem Kohlenverkehr 1171 Thlr., zusammen 11 802 Thlr. Mindereinnahme, so dass das wirkliche Mehr pro 1867 nur 7777 Thlr. = $2,_{80}$ Proc. beträgt. Im Speciellen betrugen die Einnahmen für Personenbeförderung 68 265 Thlr., für Gepäck 750 Thlr., für Güter 67 182 Thlr., für Kohlen 131 450 Thlr., an Extraordinarien 17 204 Thlr., zusammen 284 861 Thlr., pro Meile 55 746 Thlr. und resp. $11,_{37}$ Proc. vom verwendeten Anlagecapitale.

Die Ausgaben erhöhten sich gegen das Vorjahr um 6401 Thlr. = 5 Proc. Sie betrugen für die Hauptverwaltung 6146 Thlr., für die Zugkraft 28 537 Thlr., Betriebskosten 57 455 Thlr., Wagenreparatur 9004 Thlr., Druckkosten 648 Thlr. und für Bekleidung 2407 Thlr. Die Gesammt-Betriebsausgaben betragen daher 134 888 Thlr. überhaupt und 26 397 Thlr. pro Meile Bahnlänge. Sie absorbirten $47,_{45}$ Proc. der Brutto-Einnahme.

Als Ueberschuss verblieben 149 173 Thlr., d. i. 29 349 Thlr. pro Meile Bahnlänge und $5,_{99}$ Proc. des verwendeten Anlagecapitals. Er übersteigt den des Vorjahres um 1376 Thlr = $0,_{92}$ Procent. Diesem Ueberschusse treten hinzu 6241 Thlr. Bestand vom Vorjahre und 1064 Thlr. Gewinn der Maschinenwerkstatt. Die Gesammtsumme erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung 64 891 Thlr. und zur Amortisation der Anleihen 16 800 Thlr., zum Reservefonds 4500 Thlr., zu Tantièmen 3830 Thlr., zur Pensionscasse 700 Thlr. zu 7 Procent Dividende 63 000 Thlr. und auf die nächste Rechnung als Uebertrag 3557 Thlr.

Das Königl. Sächsische Finanzministerium hat den Rechnungs-Abschluss beanstandet, es ist deshalb die daraus resultirende Dividende bis jetzt nicht zur Erhebung gekommen. Die Gründe dieser Beanstandung sind nicht speciell bekannt, was aber an die Oeffentlichkeit darüber gelangte, ist unserer Ansicht nach nicht stichhaltig. Wir können uns daher nur der Ueberzeugung zuwenden, dass die Auszahlung der Dividende binnen Kurzem stattfinden wird.

+ **Brünn-Rossitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867 und Generalversammlung vom 28. April 1868.)

1) Allgemeines. Diese hauptsächlich zum Kohlentransport dienende Zweigbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist $3^3/_4$ Meilen lang, enthält 6 Stationen (wovon eine nur für Personen) und wurde am 15. Januar 1854 concessionirt und am 1. Juli 1856 eröffnet, hat also 11 volle Betriebsjahre hinter sich. Das statutenmässige Anlagecapital bestand in 3 Mill. fl. Conv. oder 3 150 000 fl. Ö. W. in 1800 Stammactien à 500 fl. und 10 500 Prioritätsactien à 200 fl. Conv. Bis Ende 1867 haben die Baukosten 2 759 $461,_{5}$ fl. betragen excl. 63 441 fl. Vorräthe. Im Jahre 1862 wurde die Direction ermächtigt, die Stammactien mit 25 Proc ihres Nennwerthes in Conventionsmünze in Prioritätsactien umzuwandeln, ausserdem aber zur Aufnahme eines Silberanlehens von 450000 fl. ermächtigt. Ende 1867 betrug das umlaufende emittirte Actiencapital 2 192 400 fl., worunter 134 400 fl. in Stammactien, das ganze Gesellschaftscapital also 2 642 400 fl. Durch Uebereinkommen vom 1. December 1866 wurde die Dauer der auf 80 Jahre verliehenen Concession bis 31. December 1965 verlängert, zugleich aber der Gesellschaft ein Reinertrag von 175 000 fl. Ö. W. in Silber zur Verzinsung und Tilgung ihres Anlagecapitals garantirt, unter der Bedingung, dass die Gesellschaft für die aus Anlass des Anschlusses der Oesterr. Staatsbahn an die Rossitzer Bahn (nächst der Butscheiner Mühle) nothwendig werdenden Erweiterungsbauten auf ihrer Linie die Ausgabe eines Betrages von 300 000 fl. nachweist. Bereits die vorige Generalversammlung hatte zu diesem Ende ein Anlehen von 450 000 fl. bewilligt, da sich aber diese Summe als ungenügend ausgewiesen hat (bereits ist eine Ausgabe von 765 $982,_{5}$ fl. in Aussicht genommen), hat die letzte Generalversammlung eine vorläufige Geldbeschaffung bis zu 700 000 fl. durch Vorschüsse der Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft (zu 5%) genehmigt. — Die Betriebsmittel bestehen in 5 Locomotiven nebst Tendern, 6 Personenwagen, 100 Gepäck- und Güterwagen und 1 Schneepflug.

2) Verkehr und Einnahme. Befördert wurden 54 352 Reisende (worunter 3597 Militairs) auf 143 052 Meilen (specifische Frequenz 38 067 Personen), 2345 Ctr. Gepäck, 3 076 706 Ctr. Parteifrachten auf 9 502 485 Meilen (specif. Frequenz 2 533 996 Ctr.), 2594 Ctr. Vieh und Equipagen und 913 916 Ctr. Regiefrachten, also zusammen 3 990 622 Ctr. Im Vergleich zum vorigen Jahre hat die Centnerzahl bei den Parteifrachten um mehr als 25 Proc., im Ganzen aber um $63^1/_2$ Proc. zugenommen.

Eingenommen wurden für Personen und Gepäck 21 $215,_{12}$ fl. (gegen 1866 $2853,_{7}$ fl. oder $11,_{6}$% mehr), für Kohlenfrachten 327 $462,_{5}$ fl. (mehr 80 811 fl. oder $32,_{8}$%), ausserdem $2891,_{9}$ fl., zusammen 351 $569,_{6}$ fl. (mehr 81 167 fl. oder 30%) oder pro Meile 93 752 fl. Die Betriebskosten betrugen 136 949 fl. oder $38,_{95}$% der Einnahme, mithin der Reinertrag 214 $620,_{5}$ fl. oder $7,_{8}$% der Anlagekosten. Derselbe wurde in nachstehender Weise verwandt: öffentliche Abgaben und Beiträge 19 561 fl., Zinsen und Amortisation der Obligationen u. s. w. 33 $406,_{6}$ fl., Zinsen der Prioritätsactien mit 6% 123 480 fl., Abschreibung von Coursverlusten, Kriegskosten etc. $16086,_{7}$ fl., zum Reservefonds $22086,_{2}$ fl. Mit dieser Summe steigt der Bestand des Reservefonds auf 48 780 fl.

3) Aenderung der Statuten. Die Statuten vom 9. Mai 1863 (genehmigt 29. Mai 1864) sollen — abgesehen von einigen anderen minder wichtigen Puncten — dahin abgeändert werden, dass die Direction künftig ihren Sitz in Wien hat und alle Generalversammlungen ebendaselbst abgehalten werden.

* **Pester Strassen-Eisenbahn.** Am 1. Juli wurde die Strassen-Eisenbahnstrecke von der Kerepeser Mauth bis zum Bahnhof der Kgl. Ungar. Nordbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben und sind vom genannten Tage an von der Ausweiche vor dem Museum als Ausgangspunct regelmässige Fahrten zum Nordbahnhof ins Leben getreten, welche vorläufig von 6 Uhr Früh bis 9 Uhr Abends in viertelstündigen Intervallen verkehren.

Pt. — **Rundreisebillets.** Vom 15. April kommen auf den Stationen Bremen, Harburg, Hannover und Braunschweig dreierlei Rundreisebillete zur Verausgabung, und zwar für eine kleine, eine mittlere und eine grosse Route, mit den Stationen Harburg, Bremen und Hannover als Ausgangs- resp. Endpuncten und nachfolgenden Stationen als Couponstationen, nämlich:

1) Für die kleine Route: Hannover, Cassel, Marburg, Frankfurt a/M., Mainz (nach Wahl via Taunus- oder Hessische Ludwigsbahn), Mainz-Wiesbaden, Wiesbaden-Eltville (Schlangenbad, B. Schwalbach) oder Rüdesheim, Mainz-Bingen, Bingen, Stolzenfels, oder Rüdesheim-Oberlahnstein (Ems), Stolzenfelz-Coblenz, Oberlahnstein-Coblenz, Coblenz-Oberlahnstein, Oberlahnstein, Ems, Weilburg, Wetzlar, Giessen, Cassel, Hannover.

2) Für die mittlere Route: Hannover, Cassel, Marburg, Frankfurt, Mainz (via Taunus- oder Hessische Ludwigsbahn nach Wahl), Mainz-Wiesbaden, Wiesbaden-Eltville (Schlangenbad, B. Schwalbach) oder Rüdesheim, Mainz-Bingen, Bingen-Stolzenfels oder Rüdesheim-Oberlahnstein (Ems), Stolzenfels, Coblenz, Oberlahnstein-

Coblenz, Remagen, Rolandseck oder Godesberg, Bonn, Köln, Neuss, Düsseldorf, Elberfeld, Soest, Holzminden, Kreiensen, Hannover.

3) Für die grosse Route: Hannover, Cassel, Marburg, Frankfurt, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen (der Reisende, welcher Speyer besuchen will, hat ein besonderes Billet zu lösen), Mainz, Mainz-Bingen, Mainz-Castel, Wiesbaden-Eltville (Schlangenbad, B. Schwalbach) oder Rüdesheim-Bingen-Stolzenfels, oder Rüdesheim-Oberlahnstein (Ems), Stolzenfels-Coblenz, oder Oberlahnstein-Coblenz-Remagen, Rolandseck oder Godesberg, Bonn, Köln, Neuss, Düsseldorf, Elberfeld, Soest, Holzminden, Kreiensen, Hannover.

Pt. — **Rheinische Eisenbahn.** In dem früher (No. 17 S. 203 dies. Jahrg. d. Ztg.) mitgetheilten neuen Reglement für Abonnementskarten auf der Rheinischen Bahn ist die Bestimmung, wonach für Schulkinder unter 13 Jahren auch Abonnementsbillets III. Wagenclasse mit einer besonderen Preisermässigung ausgegeben werden, nunmehr dahin erweitert, dass für Schüler und Schülerinnen der Elementarschulen und höherer Lehr- resp. Erziehungsanstalten, mit Ausnahme jedoch der Universitäten, die vorbezeichneten Abonnementskarten vom 1. Juli ab, und zwar ohne Rücksicht auf das Alter, zur Ausgabe gelangen. — Der in der letzten Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Vorschlag gekommene Tarif für Personen-Extrazüge ist vom 15. Juli cr. ab auf der Rheinischen Eisenbahn in Kraft getreten.

Pt. — **Rheinische Eisenbahn.** Es ergiebt sich mehrfältige Veranlassung, sowohl das frachtgebende Publicum, wie auch die Güterexpeditionen der Bahnen darauf aufmerksam zu machen, dass die Rheinische Bahn in Köln verschiedene, örtlich vollständig von einander getrennte Güter-Stationen unterhält, deren nähere Bezeichnung folgende ist: Köln (Gereon), Köln (Pantaleon), Köln (Rheinstation), Köln (Nippes) und Köln (Central-Werkstätte). — Köln (Central-Personen-Station), welche zugleich Eilgutexpedition ist, möge hier nur der Vollständigkeit halber mit aufgeführt werden. — Es ist im Interesse des Publicums wie der Verwaltung gleich dringend wünschenswerth, dass in den Frachtbriefen über Güter in ganzen Wagenladungen für Köln stets die obige genauere Bezeichnung der Station Platz greife. Mangels dieser Angabe werden derartige Güter stets auf Station Köln (Gereon) am sogenannten „Dreieck" zur Abladung bereit gestellt werden, und macht die Direction der Rheinischen Bahn bekannt, dass nachträglichen Anweisungen um Weitersendung nach einer anderen Kölner Station nur dann entsprochen werden könne, wenn entweder Umladung in einen Wagen der Rheinischen Bahn stattfindet, insofern das Gut überhaupt auf einem fremden Wagen eingetroffen ist, oder wenn für den betreffenden Wagen die Miethe für eine halbe Tagesversäumniss mit 1 Thaler im Voraus entrichtet wird.

Tarifwesen.

Mit dem 15. Juli beginnt eine directe Personen- und Gepäcksabfertigung zwischen dem Bayerischen Ostbahn-Stationen München und Regensburg einer-, dann Bad Elster an der Voigtländischen Linie der Sächsisch-Westlichen Staatsbahn andererseits via Eger.

Im Russisch-Deutsch-Niederländischen Güterverkehr werden fortan Schienenbefestigungsgegenstände zu den Sätzen der ermässigten Cl. II C. des Tarifs vom 1. Juli 1866 befördert. —

Mit dem 15. Juli tritt die Station Courl in der Köln-Mindener Bahn in den Tarif vom 1. April 1868 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks im directen Verkehr von Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Hannoverschen, der Oldenburgischen Staatseisenbahn (via Hamm-Minden), sowie nach den Stationen Lauenburg, Hamburg und Lübeck als Versandtstation ein. —

Für den Kohlentransport von Zwickau nach Bayern ist seit dem 1. Juli seitens der Direction der Sächsisch-Westlichen Staatsbahn und der Bayerischen Ostbahnen eine wesentliche Frachtermässigung für Wagenladungen zu 200 Ctr. eingetreten.

Unter Aufhebung der bisher für den direeten Güterverkehr mit Frankreich via Forbach und Weissenburg für die Stationen der Taunusbahn: Frankfurt, Castel und Wiesbaden bestehenden Transportreglements, Waarenverzeichnisse und Tarife sind mit dem 1. Juli neue Transportbestimmungen und Tarife zur Anwendung gekommen. —

Auf der Oesterreichisehen Staatsbahn ist für den Transport von Getreide und Hülsenfrüchte von Wien, Marehegg und Ungarischen Stationen nach Hamburg und Berlin ein Specialtarif erschienen.

Vom 15. Juli an werden Güter jeder Art, Equipagen und Vieh zur Beförderung von und nach den Stationen der Württembergisehen Enzbahn (Pforzheim-Wildbad) angenommen, mit Ausnahme der Station Brötzingen. Für die Stationen Calmbach, Neuenbürg und Wildbad bestehen direete Gütertarife nach und von den in den Württemb.-Badischen Güterverkehr aufgenommenen Württembergischen Verbandstationen, mit Ausschluss von Bruchsal. Die übrigen Stationen der Enzbahn haben nur directe Tarife nach und von Mühlacker.

Vom 1. Juli an ist mit den Stationen der Französischen Ost- und Westbahnen einerseits und der Bayerischen Staats- und Ostbahn, der Württembergischen Staats- (vide Nr. 27 S 390), der Böhmisehen West-, der Kaiserin Elisabeth-, der Oesterr. Südbahn und der Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft andererseits ein neuer directer Verkehr in Wirkung getreten. Der Verkehr zur Französischen Nordbahn wird durch die Transitstation Laon, der Verkehr mit der Orleansbahn durch Paris douane, und mit der Mittelmeer- und Südbahn durch Belfort vermittelt. Ausgeschlossen von der directen Abfertigung sind die Poststücke, Geld in Barren, leicht entzündliche Gegenstände und untransportable voluminöse Güter. Die sperrigen Güter haben bedeutenden Zuwachs erhalten und subsumiren nunmehr auch: Bettzeug, Bilder in Rahmen, Billards, getrocknetes und grünes Futter, Heu, Korbmacherarbeiten, Stroh, ausgestopfte Thiere u. A. dazu. — Der eingepackte Hausrath muss nach der normalen Taxe behandelt werden, während das interne Reglement dafür den Sperrigkeitszuschlag, wenn er nicht emballirt ist, bestimmt. Allen Frachtbriefen müssen zwei Declarationen beigegeben werden, die genau die Adresse des Versenders und Empfängers, Zeichen, Nummer, Zahl, Gewicht, Beschaffenheit und Werth der Frachtstücke zu enthalten haben. Das Minimalgewicht bei Eilgut beträgt 20 Pfd. = 10 Kilogr. und bei Frachtgut 50 Pfd. = 25 Kilogr. — Spesenaufrechnungen müssen im Frachtbrief specificirt, die Summe in Buchstaben ausgedrückt und muss deren Empfang Seitens des Versenders bescheinigt sein. Unter 5 Francs = 2 fl. 20 kr. = 1 Thlr. 10 Sgr. wird keine Provision erhoben, darüber $^1/_2$ Proc. des Nachnahmebetrags mit einem Minimum von 50 Cent = 14 kr. = 4 Sgr. — Versicherte Güter bezahlen an Prämien für je 1000 Frcs. 50 Cent. (Minimum 50 Cent.). Nicht versicherte Güter werden nach dem Maassstabe von 150 Frcs. für je 110 Kilogr. entschädigt. Die Lieferfristen beginnen Tags nach der Aufgabe des Gutes und ruhen während der Sonn- und Feiertage und während der Zollabfertigungsdauer. Versicherung der Lieferfrist ist bei der directen Abfertigung nicht zulässig und muss die Fracht dann von Bahn zu Bahn cartirt werden. Die Güter werden bezüglich ihrer Taxbehandlung, ausnahmlich der Eilgüter, die einen ständigen Satz und für Esswaaren einen Specialsatz haben, in drei Classen getheilt und können die Sendungen II. und III. Cl., wenn sie einmal das Gewicht von 5000 Kilogr. = 100 Ctr. Bayer. Zollgewicht erreichen oder dafür zahlen, auch nach der ermässigten Classe A behandelt werden. Die Classe B bedingt die Zahlung der verwendeten Wagen nach ihrer Tragkraft, und werden nur Gegenstände, die in offenen Wagen zum Transport gelangen, darnach classificirt. Um aber besonderen Gütern eine noch weitere Ermässigung einzuräumen, sind 10 Specialtarife eingeführt, wovon 6 auf die Bayerischen Bahnen Bezug haben,

Specialtarif I betrifft das Eilgut von jedem Gewicht an für Essartikel;
Specialtarif II: Getreide von 5000 = 100 Zollcentner an;
Specialtarif III: Holz in allen rohen Sorten nach der Zahlung der Wagenkraft;
Specialtarif IV: Bier in Fässern von 1000 Kilogr. an und leeren Bierfässern ohne Gewichtsbeschränkung;
Specialtarif VI: Schafwolle, Werg in ungepressten und rundgepressten Ballen von 1000 Kilo. an und
Specialtarif X: Baumwolle rohe, Baumwollengarn aller Art, Hanf, Maschinen und Maschinentheile, Oefen, Packpapier, Twist, Werg in □gepressten Ballen von 1000 Kilo. — Bemerkt muss noch werden, dass der Getreide-Specialtarif vorderhand noch nicht in Kraft getreten ist und derlei Sendungen nach der Wagenladungsclasse A bis auf Weiteres behandelt werden. Das voluminöse Französische Verkehrsreglement steht gegen eine Entrichtung von 1 fl. 12 kr. bei jeder grösseren Expedition zur Verfügung. —

Vom 8. Juli an werden zur Beförderung von und nach der Württembergischen Station Maulach (Strecke Hall-Crailsheim) auch Güter, Equipagen, Pferde und Grossvieh übernommen.

Im Binnen-Güterverkehr der Rheinischen Bahn werden die Artikel „Dünger und Düngemittel" fortan zur Wagenladungsclasse C des Tarifs vom 1. Juli 1866 befördert.

Durch Verfügung des Kgl. Preuss. Handelsministeriums vom 20. Juni c. wird bestimmt, dass das von A. Nobel in Hamburg fabricirte neue Patent-Sprengpulver (Dynomit) bezüglich des Transportes und der Lagerung dem Nitroglycerin gleich zu behandeln sei (S. vor. Nr. S. 371).

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Nach Eröffnung der Strecke Waldenburg-Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn wird vom 15 d. Mts. ab ein Steinkohlen-Verbandtarif von Altwasser nach den Stationen der Niederschlesischen Zweigbahn, der Berlin-Stettiner und der Berlin-Hamburger Eisenbahn eingeführt, welcher nach denselben Grundsätzen construirt ist, welche bei Berechnung der bereits bestehenden Tarife angewendet sind.

Mit dem 15 d. M. tritt zwischen Berlin und den Stationen Penzig, sowie Lauban bis incl. Altwasser ein directer Güterverkehr via Görlitz über die Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Kraft. Weiteres off. Bekm. S. 411.

Personalnachrichten.

Preussen. Die technischen Mitglieder der Kgl. Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld resp. zu Cassel, Bauräthe Schneider und Kinel, sind zu Regierungs- und Bauräthen, der Königl. Eisenbahn-Baumeister Funke, früher bei der Westfälischen Eisenbahn zu Höxter, zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die von ihm bisher commissarisch verwaltete Betriebs-Inspector-Stelle bei der Hannoverschen Eisenbahn in Göttingen definitiv verliehen worden.

Bayern. Unterm 26. Juni wurde die Umwandlung der Postverwaltung in Ingolstadt in eine Post- und Bahnverwaltung genehmigt und als Post- und Bahnverwalter der Official Ada beit Grimm, z. Z. in Bamberg ernannt. — Zum Bahnamtsverwalter in Hof wurde der Bahnhofverwalter Robert Bodak in Augsburg und zum Bahnhofverwalter in Augsburg der Official Adolf Gebhardt daselbst ernannt.

Bayer. Ostbahnen. Der Werkmeister und Assistent des Ober-Maschinenmeisters Karl Giessen wurde zum Maschinenmeister II. Classe befördert.

Sachsen. Der bisherige Oberpostrath Schickert zu Leipzig ist

zum Finanzrath und Mitglied der Königl. Staatseisenbahn-Direction daselbst ernannt worden. — Siehe auch die Bekanntmachung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn S. 411.

Ungarische Nordbahn. Das Kgl. Ungar. Ministerium für öff. Arbeiten etc. hat den bisherigen Betriebsleiter der Ungar. Nordbahn, Kaiserl. Rath Carl Stempf zum Vorstande der K. Betriebs-Direction dieser Bahn ernannt.

Ausland.

Schweiz. Die Zweigbahn Bulle-Romont wurde, dem „Actionär" zufolge, am 30. Juni c. feierlich eröffnet.

D. — **Russland. Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Staats- und Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. Mai 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. Mai 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
Staatsbahnen:					
Odessa-Olwiopol nebst Zweigbahnen	368	360222	557992	+197770	+54,9%
Nicolai	604	3570697	4348313	+777616	+21,2%
Moskau-Tula	181	—	493628	—	—
Tula-Kursk*	320	—	70144	—	—
	1473				
Privatbahnen:					
Rjasan-Koslow	197,5	460176	1066000	+605824	+131,6%
Dünaburg-Witebsk	243	182090	326037	+143949	+79,1%
Moskau-Rjasan	196,4	785028	1349000	+563972	+71,8%
Wolga-Don	73	13552	22860	+9408	+69,8%
Riga-Dünaburg	204	276851	404325	+127474	+46%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	977462	1339368	+361095	+36,9%
Lodz	26	19039	24078	+5039	+26,4%
Zarskoje-Selo	25	51930	63716	+11786	+22,6%
Moskau-Jaroslaw	66,1	170492	206050	+35558	+20,8%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	2246482	2687701	+441219	+19,6%
Warschau-Wien	325	723353	841659	+118305	+16,3%
Warschau-Bromberg	131	153190	165483	+12292	+8%
Peterhof	50,9	71747	75465	+3718	+5,1%
Warschau-Terespol	193	—	166834	—	—
Rjaschsk-Morschansk	121,35	—	178719	—	—
Koslow-Woronesch	170	—	110698	—	—
	3639,25.				

Technisches.

st. — **Kleine Mittheilungen aus der Pariser Industrieausstellung von 1867.** Unter diesem Titel enthält die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure eine Abhandlung, der wir folgende Daten entnehmen:

Im Guss von Stahl ragten 3 Objecte hervor: Die grosse Glocke der Bochumer Gesellschaft mit 14 800 Kilogrm., ein prismatischer Block der Hütte von Rive de Gier (Departement Loire) mit 25 000 Kilogrm. und der Riesenblock von Krupp in Essen mit 40 000 Kilogramm. Als besonders merkwürdig geformte Gussstücke sind ausser der berühmten Kanone die Glocken von Bochum und ein Satz von 22 Eisenbahnwagenrädern, aus einem Stück bestehend, Nabe an Nabe stossend, zu erwähnen. — In gusseisernen Röhren zeichneten sich Französische und Belgische Fabricanten aus. Die längste Röhre zeigte gegen 10 m Länge. Der grösste Durchmesser war an Trommeln für Brückenpfeiler zu sehen, nämlich $3^{\mathrm{m}},_{6}$ bei 3^{m} Cylinderhöhe und nur 30^{mm} Wanddicke. Die verhältnissmässig geringste Wanddicke kam einer Belgischen Röhre von $6^{\mathrm{m}},_{1}$ Länge und $0^{\mathrm{m}},_{7}$ Durchmesser zu: sie betrug nur 9^{mm} und war dem Anscheine nach vollkommen gleichförmig und ohne Hülfe von Ausbohren zu Stande gebracht.

Ein bis jetzt wohl kaum übertroffenes Schmiedestück war von dem Werke Rive de Gier ausgestellt: die Kurbelachse einer Schiffsmaschine mit 30 000 Kiligrm. Gewicht.

Im Walzprocess von Platten zeichnete sich das Werk von Commentry aus durch zwei Exemplare von ungewöhnlicher Länge und Dicke, nämlich:

$17^{\mathrm{m}},_{0}$ Länge, $1^{\mathrm{m}},_{0}$ Breite, 37^{mm} Dicke, 4900 Kilogrm.
$4^{\mathrm{m}},_{53}$ „ $1^{\mathrm{m}},_{2}$ „ 250^{mm} „ 9600 „

Die absolut grössten Flächendimensionen erreichte jedoch neben verhältnissmässig geringer Dicke das Eisenwerk Rive de Gier und zeigte damit, wie lange überhaupt das Walzen einer Eisenmasse fortgesetzt werden könne. Die betreffende Platte besass:

$19^{\mathrm{m}},_{2}$ Länge, $1^{\mathrm{m}},_{57}$ Breite, 13^{mm} Dicke, 2860 Kilogrm.

Andererseits fanden sich die voluminösesten Eisenplatten mit dem grössten Gewichte in der Englischen Ausstellung und zwar mit:

$9^{\mathrm{m}},_{1}$ Länge, $1^{\mathrm{m}},_{06}$ Breite, 150^{mm} Dicke, 11 420 Kilgrm.
$2^{\mathrm{m}},_{44}$ „ $1^{\mathrm{m}},_{83}$ „ 340^{mm} „ 11 600 „

An sonstigen grossen Walzstücken müssen erwähnt werden: eine Bahnschiene aus Bessemerstahl von $13^{\mathrm{m}},_{8}$ Länge, ausgestellt von dem Hörder Werke, und eine Achse von $12^{\mathrm{m}},_{65}$ Länge und $0^{\mathrm{m}},_{15}$ Durchmesser, verfertigt in Kreusot.

Die sogenannten gebuckelten Platten von Robert Mallet, deren Tragfähigkeit in der Englischen Abtheilung der Ausstellung auf überzeugende Art dargethan war, sind quadratische oder rechteckige Blechplatten, welche von allen 4 Rändern gegen die Mitte ansteigen, so dass jeder Durchschnitt in beliebiger Richtung eine flache Curve zeigt. Diese Platten stehen in England seit einiger Zeit in starkem Gebrauch, wo es gilt, widerstandsfähige; leichte und dauerhafte Flächen zu bilden, so für Dächer, Decken, Wände, Brückenbahnen, Wasserbehälter.

In Deutschland hat man, so viel bekannt, von den Buckelplatten noch nicht viel Gebrauch gemacht.

Von ganz eisernen Oberbausystemen waren, ausser den früher schon bekannten, zwei neue ausgestellt, welche zwar noch keine ausgedehnte Anwendung erreicht haben, aber immerhin originell genug erfunden sind, nämlich das System Langlois und das System Legrand. Bei ersterem sind die hölzernen Querschwellen unter gewöhnlichen Vignoleschienen durch Zorès-Eisen von 10½ Kilogrm. pro laufenden Meter ersetzt. Bei letzterem sind Stuhlschienen mit Keilbefestigung benutzt, aber die Stühle und Schienen aus einem Stück U Eisen combinirt, welches an vier Stellen abgekröpft ist.

st. — **Die grösste Pumpe,** welche je angefertigt wurde, ist jetzt in den Vereinigten Staaten für die „San Francisco Dry Dock Company" vollendet worden. Die Gehäuse sind 10' im Durchmesser. Das Gewicht der Materialien in jeder Pumpe beträgt 75 Tonnen. Sie sind berechnet, um 504 000 Cubikfuss oder 16 150 Tonnen Wasser zu heben, wodurch das Dock in 2 Stunden geleert wird.
(Uhland pract. Masch.-Constr.)

Literatur.

Karte der Eisenbahnen Russlands von Raab. Von dieser im C. Flemming'schen Verlage in Glogau erscheinenden Karte ist soeben die 2. Auflage herausgekommen (Preis 10 Sgr). Die Karte giebt die vollendeten Bahnen in Schwarz, die im Bau begriffenen und projectirten Russischen Bahnen in blauem Farbendruck an. Die Karte ist in einem Maassstab gezeichnet, dass (abgesehen von kleinen Bahnen, wie Petersburg-Peterhof etc.) sämmtliche Stationen auf derselben angegeben werden können, was auch bei den älteren Bahnen, z. B. bei den Linien der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, Petersburg-Moskau etc. durchgeführt ist; bei den neueren Bahnen, z. B. Moskau-Orel, Moskau-Rjasan-Koslow etc. dagegen noch theilweise zu geschehen hat. Auch vermissen wir noch die Benennung mehrerer Anschlusspuncte, so Rastelnaja (Anschlusspunct der Zweigbahn nach Tiraspol von der Linie Odessa-Balta), Basatino (Anschlusspunct der im Bau begriffenen Zweigbahn nach Berditscheff), Riihimaki (Anschlusspunct der im Bau begriffenen Linie von Petersburg über Wiborg an die Finnländische Eisenbahn Helsingfors-Tavastehus, bei welcher wir ebenfalls noch die meisten Stationen vermissen). Nachzutragen ist noch die im Betrieb befindliche Eisenbahn von Gruschewska an den Don und die jüngst in Bau genommene Eisenbahn von Witebsk nach Mohileff. Schuja-Iwanowo ist, soweit unsere Nachrichten reichen, noch nicht dem Betrieb übergeben, als welches die Linie auf der Karte eingetragen ist. Im Uebrigen zeigt die Karte gegenüber der 1. Auflage bedeutende Fortschritte in der vollständigen Wiedergabe des Russischen Eisenbahnnetzes und wird dasselbe bei dem grossen Interesse, welches die grossartige Entwickelung der Russischen Eisenbahnbauten in Anspruch nimmt, gewiss von allen Seiten willkommen geheissen werden, zumal wenn dieselbe, wie uns mitgetheilt wird, in St. Petersburg von den betreffenden Behörden revidirt werden soll.

Schifffahrt.

+ **Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die regelmässig befahrenen Strecken betrugen 654½ Meilen gegen 662⅞ M. im Vorjahr, indem die Befahrung des Pruth ganz und die der Drau zwischen Barcs und Legrad unterblieb. Die Betriebsmittel bestanden in 138 Dampfern (worunter 25 Schraubendampfer) mit 12 866 Pferdekraft (an die Stelle zweier cassirten Dampfer mit 202 Pferdekraft traten zwei neue mit 250 Pferdekraft) und 508 eisernen Schleppbooten von ca. 2 Mill. Ctr. Ladungsfähigkeit. Jene legten zusammen 423 484 Meilen zurück (die von den Schleppschiffen zurückgelegte Zahl ist diesmal nicht angegeben).

* Die Linie Tula-Kursk ist für den regelmässigen Betrieb noch nicht eröffnet. Die Einnahme von 70 144 Rbl. ist durch den Transport von Eisenbahn-Material für den Bau der Kursk-Kijewer Bahn gemacht worden.

Befördert wurden 980 023 Personen (gegen 1866 112 149 weniger), nämlich 917 579 Reisende (99 531 oder 12% mehr), 62 444 Militärs (211 680 weniger) und 23 754 633 Ctr. (gegen 1866 512 072 oder 2% weniger). Die Zahl der Personenmeilen ist von $19^4/_5$ auf 15 Millionen gefallen, die der Centnermeilen von $1418^3/_4$ auf $1521^2/_5$ Mill. gestiegen. Zu den Personen kommen noch die durch Localdampfer auf kurzen Stromstrecken und im Wiener Donaucanal beförderten 946 284 Passagiere. Die Güter bestanden in 10 251 975 Ctr. Kaufmannsgüter, 10 291 702 Ctr. Getreide und 3 210 956 Ctr. Kohlen. Die Einnahmen betrugen für Transporte 11 786 412,₇ fl., im Ganzen aber 12 688 598,₃ fl. (incl. Münzgewinn 694 947 fl.), die Gesammtausgabe 8 213 479,₇ fl., wonach sich ein Ueberschuss von 4 475 118,₆ fl. ergiebt. Zur Verzinsung des Actiencapitals bis zur Bedeckung der garantirten 8 Procent, dann zur Verzinsung der gesellschaftlichen Anleihen und der schwebenden Schuld waren $2\,279\,573^1/_2$ fl. und nach Ausscheidung des auf die in dem Eisenbahn- und dem Kohlenbergbau-Unternehmen verwendeten Capitalien entfallenden Zinsenantheils noch $1\,861\,007^1/_2$ fl. erforderlich, ferner für den Assecuranzfonds und für Werthabschreibungen $1\,343\,323^1/_2$ fl., also zusammen 3 204 331 fl. Demnach ergiebt sich ein Reinertrag von $1\,270\,787{,}_6$ fl,, welcher eine weitere Superdividende von $5{,}_{83}$% von dem bestehenden Actiencapitale von 21 787 500 fl. Ö. W. repräsentirt, so dass dasselbe im Jahre 1867 einen Reinertrag von $13{,}_{83}$% geliefert hat. Rechnet man zu jenem Betrage noch die von der Gesellschaft selbst zu tragenden Kosten im Betrage von 66 741 fl., so ergiebt sich eine Summe von $1\,337\,528{,}_8$ fl., welche der Gesellschaft der hohen Staatsverwaltung auf Abschlag der empfangenen Vorschüsse zurückzuerstatten ist.

* **Norddeutscher Lloyd.** In der am 30. Juni abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde der Bau zweier neuer Dampfschiffe für die Linie von Bremen nach Baltimore und die Erhöhung des Actiencapitals um 700 000 Thlr. (von 700 000 Thlr. auf 1 400 000 Thlr.) einstimmig beschlossen. Die Actienvermehrung ist durch den Reservefonds überwiegend gedeckt. Für die Lieferung der Dampfer wurde ein Termin von 10 Monaten bestimmt und soll alsdann (vom Monat April 1869 ab) alle vierzehn Tage eine Fahrt nach Baltimore stattfinden.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 15. Juli 1868. Der letzte Wochenmarkt fand zu angemessenen Preisen statt.

Kupfer etwas matter. Englische Marktnotirungen für Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $26^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn bleibt fest. Banca-Zinn $33^1/_2$ Thlr., in Holland $54^1/_2$ fl. Lamm-Zinn 33—$33^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink. W. H. Marke ab Breslau $6^7/_{12}$ Thlr., geringere Marken $6^1/_2$ Thlr., loco Waare im Detail $7^1/_2$—8 Thlr.

Blei. Für diesen Artikel geringe Nachfrage. Hier am Platze notirt: Sächsisches und Harzer $6^7/_{12}$—$6^2/_3$ Thlr., Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_2$ Thlr. Im Detail 1 — 2 Thlr. mehr.

Roheisen hat eine ziemlich feste Tendenz. Warrants 52 sh., Gartsherrie 57 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung $42^1/_2$ bis 44 Sgr. Englisches $38^1/_2$—40 Sgr., vom Lager $41^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 41—$42^1/_3$ Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 43—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Die Hüttenwerke werden stark mit Aufträgen beschäftigt. Gewalztes $2^{11}/_{12}$ — $3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^1/_2$ bis $3^3/_4$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von $4^1/_2$—$5^1/_2$ per Ctr.

Eisenbahnschienen. Der eingetretene grössere Bedarf veranlasst Inhaber auf höhere Preise zu halten, da auch die in vergangener Woche bei der Oberschlesischen Bahn stattgefundenen Verkäufe zu hohen Preisen in feste Hände übergegangen sind. Hiesige Notirungen 54—55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks.** Die angekommenen Ladungen sind placirt. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17—18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks 18 — 19 Thlr. Vom Lager $16^1/_2$ Thlr. per Last auf Lieferung.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

11. August *Taunusbahn-Ges. zu Wiesbaden.

Einzahlungen.

Böhmische Nordbahn. Die Einzahlung der 9. und 10. Rate ist mit je 10 Procent bis 15. August resp. 15. September zu leisten.

Pfälzische Nordbahnen (Linie Landstuhl-Kusel). Die Besitzer von Interimsscheinen der Landstuhl-Kuseler Bahn haben die vierte Einzahlung von 20 Proc. oder 100 fl. per Interimsschein bis zum 15. August zu leisten. S. off. Bekm. S. 411.

Ausgabe neuer Coupons und Obligationen.

Mecklenburg-Schwerin'sche 4proc. Anleihe zum Bau der Friedrich Franz-Bahn de 1862. Die zweite Serie Zinscoupons wird von jetzt ab bei der Grossh. Rentnerei zu Schwerin ausgegeben.

Niederschlesische Zweigbahn. Die Serie V der Coupon- und Dividendenscheinbogen zu den Prioritäts-Stammactien wird von jetzt ab bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Glogau ausgegeben.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Ausgabe von Couponbogen zu den Actien-Interimsscheinen findet seit 20. Juni bei der General-Direction in Wien statt. Siehe off. Bekm. S. 376.

Hessische Ludwigsbahn 5proc. Prioritäten. Die definitiven Stücke können gegen Rückgabe der Interimsscheine von jetzt ab bis Ende d. M. (aber nur nach fünftägiger Anmeldefrist) bei den Subscriptionsstellen in Empfang genommen werden. Nach Ende d. M. findet ein Umtausch nur noch in Darmstadt, Mainz und Frankfurt a. M. statt.

Poti-Tiflis-Eisenbahn-Obligationen. Die Interimsscheine können behufs Umtausches gegen die Originalstücke bei den Herren Mendelssohn u. Co. in Berlin eingereicht werden.

Auszahlungen.

Albertsbahn. Da das Kgl. Sächsische Finanzministerium gegen jede Auszahlung einer Dividende, unter Berufung auf § 43 der Statuten, Einspruch erhoben hat, so unterbleibt die Auszahlung der beiden Dividendenscheine pro 1867.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die Dividende für das Jahr 1867 ist auf $4^3/_4$ Thlr. pro Actie festgesetzt.

Die Warschau-Wiener Gründer-Rente beträgt für das Jahr 1867 5 Rubel 66 Cop. pro Antheilschein und kann der Betrag von jetzt ab bei der Hauptcasse zu Warschau erhoben werden.

Böhmische Westbahn. Die Auszahlung der am 1. Juli ausgeloosten Prioritäts-Obligationen beginnt am 1. Januar 1869.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. Die am 1. Juli d. J. ausgeloosten 84 Stück Actien und 263 Prioritäts-Obligationen werden vom 1. Januar 1869 ab zurückgezahlt resp. die Actien gegen Genussscheine umgewechselt.

Homburger Eisenbahn. Die am 23. Juni d. J. ausgeloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 2. Januar resp. 1. Juli 1869 ab zurückgezahlt. Siehe off. Bekm. S. 378.

Leipzig Dresdner Eisenbahn. Die am 1. Juli c. ausgeloosten 90 Stück Partial-Obligationen und 500 Schuldscheine werden vom 1. December 1868 ab zurückbezahlt. Siehe off. Bekm. S. 394.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Prioritäts-Obligationen und Cöthen-Bernburger Stammactien, ausgeloost am 30. v. M., werden vom 2. Januar 1869 ab ausgezahlt.

Oberschlesische Eisenbahn. Die am 1. Juli c. ausgeloosten 247 Stammactien Litr. B werden vom 15. December 1868 ab zurückbezahlt.

Stargard-Posener Eisenbahn. Die Rückzahlung der am 1. Juli d. J. ausgeloosten 673 Stammactien erfolgt vom 16. Decbr. d. J. ab.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Münchener Bahnhofbauten: Neue Locomotivremise, 160 000 fl. Kostenbetrag; bereits vollendet; hergestellt vom Mauermeister Widmann.

Provisorisches Betriebsgebäude für Ingolstädter Bahn; hergestellt von Ehrengut und Müller; Termin Anfang Juni.

Neue Güterhalle (neue Ladehalle); Accordarbeit 98 000 fl.; hergestellt von Widmann, Ehrengut etc

Neue Viehrampe, hergestellt von Steinmetzmeister Hauser.

Abbruch vom alten Locomotivgebäude von Widmann auf Vereinbarung.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
16. Juli	zu Leonberg	Württemb. Stsb.	Erdmaterialbewegung bei Zuffenhausen	—
16. „	zu München	Bayer. Staatsb.	Versteigerung herrenloser Gegenstände	—
16. „	zu Gunzenhausen	dieselbe	Hochbauten Station Windsfeld	—
18. „	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Verpachtung der Bahnhof-Restauration Mülheim a/Rhein	—
20. „	zu Köln	Rheinische E.	Verpachtung von Kohlenplätzen in Aachen u. Linn	—
23. „	zu Gerlachsheim	Badische Stsb.	II. Loos Lauda-Mergentheim	—
25. „	zu Rottweil	Württemb. Staatsb.	Einfriedungen, Barrièren	—
25. „	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E. (Ruhrthalbahn)	Erdarbeiten bezw. Brückenbauten	—
29. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Verkauf alter Materialabgänge	413
31. „	zu Gotha	Gotha-Leinefelde	Maurerarbeiten	412
1. Aug.	zu Köln	Rheinische E.	1 Mill. Pfd. Schienen	—
4. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Personenwagen etc.	413
6. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker u. Rhein-Naheb.	Uniformmaterialien pro 1869	—
10. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Verkauf von Eisenabfällen	413

OFFICIELLER ANZEIGER.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Nachdem von dem mitunterzeichneten Gesellschaftsausschusse an Stelle des zurückgetretenen Herrn H. G. Halberstadt Herr Herrmann Schnoor als stellvertretendes Mitglied in das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gewählt worden ist, so wird Solches, sowie dass das Directorium nach dieser Ergänzung den mitunterzeichneten Dr. Wilhelm Einert zu seinem Vorsitzenden und Herrn Professor Dr. Otto Linné Erdmann zu dessen Stellvertreter erwählt hat, nach §§ 35 und 40 der Statuten hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Leipzig, den 15. Juli 1868.

Ausschuss der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
D. Steche, f. d. Vorsitzenden.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Dr. Einert, Vorsitzender.
C. A. Gessler, Bevollmächtigter.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Bis zum **15. October cr.** werden von Berlin und Frankfurt a/O. nach den Stationen Greiffenberg, Reibnitz, Hirschberg und Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn Billets für die Hin- und Rückfahrt gültig, ausgegeben und zwar auf 6 Wochen

		II. Classe			III. Classe		
		zum Preise von					
von Berlin	nach Greiffenberg	6 Thlr.	3 Sgr.	6 Pf.	4 Thlr.	11 Sgr.	6 Pf.
„ „	„ Reibnitz	6 „	23 „	— „	4 „	24 „	6 „
„ „	„ Hirschberg	7 „	— „	— „	5 „	— „	— „
„ „	„ Altwasser	8 „	10 „	— „	5 „	28 „	6 „
„ Frankfurt a/O.	„ Greiffenberg	4 „	6 „	6 „	3 „	— „	6 „
„ „	„ Reibnitz	4 „	25 „	6 „	3 „	14 „	— „
„ „	„ Hirschberg	5 „	3 „	— „	3 „	19 „	6 „
„ „	„ Altwasser	6 „	12 „	6 „	4 „	17 „	6 „

50 Pfd. Freigepäck.

Billets II. Classe haben auch für die Schnellzüge Gültigkeit.

Berlin, den 2. Juli 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem **15. d. Mts.** tritt zwischen Berlin und den Stationen Penzig, sowie Lauban bis incl. Altwasser ein directer Güter-Verkehr via Görlitz über die Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Kraft.

Sowohl die Tarifsätze, als auch die Lieferzeiten sind die nämlichen, wie für die Route über Kohlfurt, und liegen Tarife auf den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aus.

Es wird angenommen, dass die Aufgabe von Gütern zum Transport nach Berlin auf den benannten Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn und von Station Penzig, wenn auf dem Frachtbriefe die Vorschrift der Route fehlt, die Versender die Wahl der Route (via Görlitz-Cottbus resp. via Kohlfurt) der Güter-Expedition überlassen.

Berlin, den 11. Juli 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Pfälzische Nordbahnen.
(Linie Landstuhl-Kusel.)
Weitere Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der **Landstuhl-Kuseler Bahn** werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, von heute ab bis zum **15. August d. Js.** die

Vierte Einzahlung von zwanzig Procent,

somit den Betrag von 100 fl. per Interimsschein
an die K. Bank in Nürnberg oder deren Filialen
an die Bankhäuser:
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin oder
an die **Directions-Hauptcasse** in Ludwigshafen a/Rhein
zu leisten.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschafts-Vermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte, worauf insbesondere die mit der dritten Einzahlung im Rückstande gebliebenen Actienbesitzer hiermit aufmerksam gemacht werden.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Ludwigshafen, den 10. Juli 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.
Zinsen-Zahlung.

Die am 1. Juli cur. fälligen, halbjährigen **Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von gedachtem Tage ab bis zum 31. Juli cur. **Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** zu Berlin,
2) bei dem **Schaaffhausen'schen Bankvereine** in Köln,
3) bei der **Filiale der Bank für Handel und Industrie** zu Frankfurt a/M.

und fortlaufend:

4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn, soweit deren **Bestände** ausreichen, ingleichen
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 15. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die fälligen Zins-Coupons der 4- und 5procentigen Altona-Kieler, sowie der $4^1/_2$procentigen Schleswigschen Prioritätsobligationen werden vom **1. Juli d. J.** an bis weiter jeden Donnerstag, Freitag, Montag und Dienstag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude eingelöst. Die Coupons müssen mit einem Nummerverzeichniss der Reihenfolge nach eingeliefert werden.

Altona, den 25. Juni 1868. **Die Direction.**

Gotha-Leinefelder Bahn.

Zur Ausführung der bei Reiser und Dachrieden unweit Mühlhausen über die Unstrut zu erbauenden 2 Viaducte sollen die excl. der Materialien zu 24 656 Thlr. und 22665 Thlr. veranschlagten Maurerarbeiten im Wege der öffentlichen Submission an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Zeichnungen, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, und werden auch auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift

„Offerte zur Uebernahme der Maurerarbeiten zum Bau der Unstrut-Viaducte bei Reiser und Dachrieden"

versehen, bis spätestens zu dem auf

den 31. Juli c. Vormittags 11 Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anberaumten Termine portofrei einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erscheinenden Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 10. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 1. Juli d. J. die Bahnstrecken **Fulda-Neuhof** und **Wächtersbach-Steinau** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und gleichzeitig für die Bahnstrecken **Bebra-Neuhof** und **Hanau-Steinau** die weiter unten folgenden Fahrpläne in Kraft treten.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Hunde, Güter und Privatdepeschen von und nach den neu in Betrieb gesetzten Stationen sind die auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn bereits eingeführten Reglements maassgebend; die Tarife sind in den Expeditionen käuflich zu haben.

A. Fahrplan der Strecke Bebra-Neuhof.

Von Bebra nach Neuhof.		I. Vormittag. U. M.	III. Nachmittag. U. M.	V. Nachmittags. U. M.	Vormitt. U. M.
Bebra	Abfahrt	$6._{36}$	$12._{42}$	$8._{20}$	—
Mecklar	„	$6._{48}$	$12._{52}$	$8._{32}$	—
Hersfeld	„	$7._{4}$	$1._{6}$	$8._{48}$	—
Neukirchen (Rhina)	„	$7._{28}$	$1._{27}$	$9._{12}$	—
Burghaun	„	$7._{47}$	$1._{42}$	$9._{31}$	—
Hünfeld	„	$7._{59}$	$1._{52}$	$9._{43}$	—
Steinau	„	$8._{22}$	$2._{13}$	$10._{6}$	—
Fulda	„	$8._{28}$	$2._{33}$	$10._{17}$ Ankunft	6 Abfahrt
Neuhof	Ankunft	9.	$2._{53}$	—	$6._{22}$

Von Neuhof nach Bebra.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Neuhof	Abfahrt	9.	$1._{55}$	$5._{37}$
Fulda	„	$9._{31}$	$2._{25}$	$6._{8}$
Steinau	„	$9._{43}$	$2._{36}$	$6._{20}$
Hünfeld	„	$10._{8}$	$2._{58}$	$6._{45}$
Burghaun	„	$10._{19}$	$3._{7}$	$6._{56}$
Neukirchen (Rhina)	„	$10._{36}$	$3._{21}$	$7._{13}$
Hersfeld	„	11.	$3._{41}$	$7._{37}$
Mecklar	„	$11._{12}$	$3._{51}$	$7._{49}$
Bebra	Ankunft	$11._{23}$	4.	8.

B. Fahrplan der Strecke Hanau-Steinau.

Von Steinau nach Hanau.		I. Vormittags. U. M.	III. Vormittags. U. M.	V. Nachmittags. U. M.
Steinau	Abfahrt	5.	$10._{30}$	$4._{30}$
Salmünster	„	$5._{14}$	$10._{44}$	$4._{44}$
Wächtersbach	„	$5._{29}$	$10._{59}$	$4._{59}$
Gelnhausen	„	$5._{51}$	$11._{21}$	$5._{21}$
Meerholz	„	$5._{59}$	$11._{29}$	$5._{29}$
Langenselbold	„	$6._{14}$	$11._{44}$	$5._{44}$
Hanau	Ankunft	$6._{32}$	$12._{2}$	$6._{2}$

Von Hanau nach Steinau.		II. Vormittags. U. M.	IV. Nachmittags. U. M.	VI. Nachmittags. U. M.
Hanau	Abfahrt	$7._{38}$	$2._{20}$	$8._{10}$
Langenselbold	„	$8._{1}$	$2._{43}$	$8._{33}$
Meerholz	„	$8._{17}$	$2._{59}$	$8._{49}$
Gelnhausen	„	$8._{28}$	$3._{10}$	9.
Wächtersbach	„	$8._{52}$	$3._{34}$	$9._{24}$
Salmünster	„	$9._{8}$	$3._{50}$	$9._{40}$
Steinau	Ankunft	$9._{22}$	$4._{4}$	$9._{54}$

Diese Züge haben directen Anschluss nach und von Frankfurt.

Cassel, den 25. Juni 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke von Langensalza bis Mühlhausen 4 Loose und zwar

1) Loos No. IV mit 11 920,0 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf . . . . 21 803 Thlr. 17 Sgr. — Pf.
2) Loos No. V mit 24 105,7 Schachtruthen wie vor . . 29 578 „ 16 „ 8 „
3) Loos No. VI mit 19 584,1 Schachtruthen wie vor . . 21 265 „ 15 „ 5 „
4) Loos No. VII mit 16 728,7 Schachtruthen wie vor . . 15 456 „ 4 „ 5 „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

versehen, bis spätestens zu dem am

27. Juli c. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 26. Juni 1868. **Der Abtheilungs-Baumeister.**
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke von Langensalza bis Mühlhausen im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen 4 Loose und zwar:

Loos No. IV mit circa 133 Schachtruth. Mauerwerk,
„ „ V „ „ 739 „ „
„ „ VI „ „ 772 „ „
„ „ VII „ „ 375 „ „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

versehen, bis spätestens zu dem am

28. Juli cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 26. Juni 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Königliche Preussische Ostbahn.

Die Lieferung von

a) 900 000 laufenden Fuss gewalzten Eisenbahnschienen;
b) 6 504 Centner oder 90 000 Stück gewalzten schmiedeeisernen Seitenlaschen;
c) 3 867 Centner oder 700 000 Stück Hakennägel;
d) 1 593 Centner oder 180 000 Stück Laschenschraubenbolzen;
e) 160 000 Stück eichenen Bahnschwellen;
f) 6 800 Stück eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Bahnschienen resp. Kleineisenzeug oder Eisenbahnschwellen für die Thorn-Insterburger und Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn"

versehen, bis zu dem, am

Mittwoch, den 22. Juli d. Js. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei, an unsern Büreau-Vorsteher Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. Juni 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

10 Stück vierrädrigen Personenwagen I. und II. Classe ohne Bremse und Schaffnersitz (davon 5 Stück mit Retraiten),
10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. und III. Classe mit Bremsen und bedecktem Schaffnersitz,
24 Stück 5 Zoll starken Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl und schmiedeeisernen Speichenrädern mit Puddelstahlbandagen,
24 Stück 5 Zoll starken Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl mit Gussstahl-Scheibenrädern und
90 Stück $6^1/_2$ Fuss langen Tragfedern aus bestem zähen Stahle

im Wege öffentlicher Submission an den Mindestfordernden verdungen werden.

Lieferungsofferten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von vierrädrigen Personenwagen" resp. Achsen mit Rädern, resp. Tragfedern"

versehen, bis zum Submissions-Termine

Dienstag den 4. August d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction der Ostbahn in Bromberg einzureichen.

Die Eröffnung der eingehenden Offerten erfolgt zu der bezeichneten Terminsstunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie an den Ober-Maschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt. Der Letztere wird auch auf etwanige sonstige Anfragen in Bezug auf die Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 7. Juli 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die bei der Bahnunterhaltung im Laufe des Jahres 1867 aufgekommenen Eisenabfälle, bestehend in

a) circa 25 900 Centner Schienen,
b) „ 4 670 „ Schienenstücken, Profil I, II, III, V,
c) „ 1 440 „ Nägel, Platten, Schrauben,
d) „ 70 „ Gusseisentheilen

im Submissionswege zum Verkaufe zu bringen und ersuchen Kauflustige ihre Offerten schriftlich, frankirt, versiegelt und mit der äusseren Aufschrift:

„Offerte zum Ankauf alter Materialen"

versehen bis

den 10. August d. J. Vormittags 10 Uhr

bei uns einzureichen, zu welchem Termine die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Offerten müssen genau nach Anleitung der Lieferungs-Bedingungen gefasst und es muss denselben ein unterschriftlich vollzogenes Exemplar der letzteren, welches von unserem Secretariate gratis zu beziehen ist, beigefügt sein.

Erfurt, den 11. Juli 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es sollen die gegenwärtig auf verschiedenen Bahnhöfen der hiesigen Eisenbahn-Verwaltung lagernden alten Materialien-Abgänge, als:

circa 270 Ctr. alte eiserne und messingene Siederohre,
„ 440 „ altes Kupfer,
„ 676 „ alter Gussfederstahl und Federstahl etc.,
„ 950 „ alte eiserne und Gussstahl-Radreifen,
„ 2300 „ Abfall-Schmiedeeisen,
„ 1150 „ altes Eisenblech etc.,
„ 2800 „ altes Gusseisen,
„ 2200 „ verschiedene Drehspähne,
„ 200 „ verbrannte Roststäbe,
„ 5 Stück alte Dampfpumpen, complet,
„ 1 alter Sieder von einem Dampfkessel,

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen" etc.

zum Submissions-Termine am

Mittwoch, den 29. Juli 1868, Morgens 10 Uhr

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen liegen in der hiesigen Registratur, sowie auf den Bahnhöfen zu Harburg, Lehrte, Hildesheim, Göttingen, Cassel, Osnabrück, Wunstorf und Bremen zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeltlich verabfolgt.

Hannover, den 7. Juli 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Eiserne optische Telegraphen.

Die Lieferung, Aufstellung und Gebrauchs-Einrichtung von **70 Stück eisernen optischen Telegraphen** für die Bahnstrecke Neunkirchen-Saarbrücken soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm technischen Büreau zur Einsicht offen und können von dort Abdrücke derselben unentgeltlich bezogen werden.

Portofreie und versiegelte Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen, werden von uns bis **Mittwoch den 22. Juli** entgegengenommen, an welchem Tage Vormittag $^1/_2$12 Uhr die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserm Geschäftszimmer hierselbst erfolgen wird.

Saarbrücken, den 3. Juli 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Union	25. Juli.	20. August.	D. Deutschland	8. August.	3. September.
D. Newyork	1. August.	27. August.	D. Hansa	15. August.	10. September.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **50** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 15. August an **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und **BALTIMORE**

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Vou Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. Juli.	1. August.	D. Baltimore	1. September.	1. October.
D. Berlin	1. August	1. September.	D. Berlin	1. October.	1. November.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischeudeck **50** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahreu auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler. Zwischendeck vom 1. September au **55** Thlr. Courant.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Fabrik von **William Eales** in **Meissen** liefert

Englische Maschinen-Sicherheitszünder

für trockene und nasse Felsensprengarbeiten vou vorzüglicher Qualität und empfiehlt solche den Herren Bergwerks- und Steinbruchsbesitzern, sowie den Herren Eisenbahn-Unternehmern hiermit bestens. Proben werdeu auf Verlangen gratis abgegeben.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Holsatia,	Mittwoch,	22. Juli	Morgens.	Hammonia,	Mittwoch,	12. August
Cimbria,	do.	29. Juli		Germania,	do.	19. August
Saxonia,	do.	5. August		Allemania,	do.	26. August
				Westphalia (im Bau).		Morgens.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**.

Vom **19. August** inclusive an, wird der Zwischendeckspreis auf Pr. Crt.-Thlr. **55.** erhöht.

Fracht £**2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und uach den Verein. Staaten **4** Sgr., Briefe zu bezeichnen „**per Hamburger Dampfschiff**"

und zwischen **Hamburg** und **New-Orleans**,

auf der Ausreise **Havre** und **Havanna**, auf der Rückreise **Havanna** und **Southampton** anlaufend.

Saxonia, ...	1. October,	Saxonia, ...	31. December,
Bavaria, ...	1. November,	Bavaria, ...	1. Februar 1869,
Teutonia, ...	1. December,	Teutonia, ...	1. März „

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. **Fracht** £ **2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Lebens- und Transport-Versicherungen.

Die seit 1853 zu Berlin bestehende **Allgemeine Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft** schliesst zu festen Prämien

1) Versicherungen von reisenden Personen, Passagier-Gepäck und Kaufmauns-Gütern gegen Eisenbahn-Unfälle,
2) Versicherungen von Gütern gegen Strom- und Land-Transport-Gefahr,
3) allgemeine Lebens- und Aussteuer-(Kinder-Versorgungs-)Versicherungen mit und ohne Rückgewähr der Prämien.

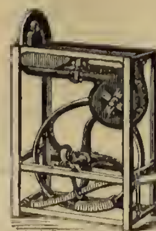
Die Directions-Bureaux befinden sich in Berlin, Markgrafen-Str. 63.

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**, Berlin. Zimmerstrasse 88.

Inserate in sämmtl. existirende Zeitungen werden zu **Original-Preisen** prompt besorgt. Bei grösseren Aufträgen **Rabatt**.

Annoncenbüreau von **Eugen Fort in Leipzig.**



Ventilator-Feldschmieden,

Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf $2\frac{1}{2}$zölliges Quadrateisen in 8—10 Min. Preis von **30 Thlr. an.** In allen Grössen vorräthig bei

Roessemann & Kühnemann,

Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Vulcan-Oel

aus den Quellen der

Volcanic-Oil-Company

in **West-Virginia, Nordamerica**

empfehle ich in 4 Sorten leicht, mittel, dicker und sehr dick, als vorzügliches Schmiermaterial für alle Arten von Maschinen, Wellen, Eisenbahnachsen etc. etc. zum Preise von $12\frac{1}{2}$ Thlr. Pr. Crt. Bei Entnahme von Originalfässern von circa 280 Pfd. Netto wird keine Fastage berechnet.

Um Irrthümern zu begegnen, mache ich darauf aufmerksam, dass Fabricanten iu Düsseldorf, Bremen, Wien etc. dieses American. Vulcanöl der äusseren Erscheinung nach sehr ähnlich nachgeahmt haben. Jedes aus meinem Depôt stammende Fass trägt eine mit der Firma versehene Vignette.

Moreau Vallette, Königl. Hof-Spediteur.

Als General-Bevollmächtigter der Volcanic Oil & Coal Company in West-Virginia, Nordamerica, erkläre ich hierdurch zur Warnung vor Täuschungen, dass das allein von mir in Europa eingeführte, zuerst in der vorjährigen Exposition universelle in Paris bekannt gewordene Americ. ächte Vulcanöl in Preussen nur durch die Herren **Moreau Vallette** in Berlin, **C. Hesseler & Sohn** in **Greifswald**, **C. Kayser** in **Breslau**, **Ernst Schmidt** in **Essen** und **Wirth** & Co. in **Frankfurt a/M.** zu beziehen ist. Mein vom Norddeutschen Consulat in Philadelphia beglaubigtes Vollmachts-Certificat zum alleinigen Import des Vulcanöls nach Europa sowie andere Verträge mit der Compagnie habe ich bei Herrn **Moreau Vallette** in Berlin zur Einsicht deponirt.

H. G. Möhring,

General-Bevollmächtigter der Volcanic Oil & Coal Company in West-Virginia, Nordamerica.

Lapidar-Theer

Eine vorzüglich bewährte Composition zum wasserdichten Ueberzuge jeder Art Bedachung, besonders alter und neuer Pappdächer, wetterfestem Anstrich auf Eisen, Holz und Mauerwerk etc.

Der Theer ist besonders eigenthümlich und empfehlenswerth dadurch, dass derselbe schnell trocknet, auch beim särksten Sonnenbrande nie läuft, allen Einflüssen des Wetters vollständig widersteht und in kürzester Zeit eine harte Kruste bildet, die nie reisst und jeden beliebigen Farbe-Anstrich zulässt. Ueber die seit Jahren bewährten vorzüglichen Eigenschaften liegen die allseitig anerkennendsten Zeugnisse zur Einsicht bereit.

Um entfernteren Gegenden den Lapidar-Theer zugängig zu machen, liefere ich statt desselben auch die zur Bereitung nöthige Ingredienz.

Bei Entnahme bitte um Angabe, welchen Zweckeu der Theer dienen soll.

Wilhelm Matthée in **Magdeburg.**

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 30.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 24. Juli 1868. (Schluss der Nummer: 23. Juli Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction wird die zur oberen Neckarbahn gehörige, $0{,}9$ Meilen lange Strecke **Thalhausen-Rottweil** (ohne Zwischenstation) **am 23. d. Mts.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 20. Juli 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Die Ernte Europa's ist eine gute Mittelernte zu nennen, wenn wir über die Hunderte von Berichten, welche in den letzten 14 Tagen durch die Presse gegangen sind, in der Quintessenz referiren sollen. England hat in seinem Hauptproduct, Weizen, sogar eine übermittle Ausgiebigkeit zu erwarten. Russland wird nicht übergrosse Massen auf Schiff und Achse werfen, weil die nördlichen und nordwestlichen Gouvernements, ebenso die Pontusgegenden, von der Hitze grossen Schaden erlitten haben. Aus Ungarn sind vom Agricultur-Verein 61 Berichte erschienen, nach welchen 34 Bezirke entschiedene Ausfälle, die übrigen entschiedene Ueberschüsse und sogar meist reiche Ueberschüsse haben. Von Deutschland haben die in Berlin bei einer Mähmaschinen-Concurrenz anwesenden Landwirthe über den Erntestand der Provinzen berichtet und zwar über Preussen, Pommern, Brandenburg, Schlesien, Sachsen, Hannover, Westfalen, Hessen, Schleswig und Holstein. Die „Annalen der Landwirthschaft" stellten die Aussprüche dieser Fachmänner in einer Tabelle zusammen und man gewinnt daraus, wenn man die einzelnen Kategorien genauer durchsieht, die Ueberzeugung, dass wir eine gute Mittelernte vor uns haben. Dies gilt in noch höherem Maasse speciell von Westdeutschland und von Frankreich. Ungarn wird also, wenn auch nicht im Umfange des Vorjahres namentlich Weizen auf die Europäischen Märkte herauswerfen und die Preise niedrig halten, wie sich schon nach Leipziger Berichten erkennen lässt, nur wird der Bedarf dieser Märkte im Ganzen weit hinter dem vorjährigen zurückstehen. Der Haupt-Abnehmer wird für Ungarn die Schweiz sein, über die jetzt ein für die betheiligten Eisenbahnen sehr interessanter Consularbericht vorliegt.

Die Einfuhr in der Schweiz betrug von 1860—67

nach	an Getreide und Hülsenfrüchten: Zürich (Romanshorn)	St. Gallen (Rorschach)	Genf	anderen Cantonen	Total-Einfuhr	an Mehl: Total-Einfuhr
1860					3113081	502657
1861	1406392	983749	220754	652421	3263316	315252
1862	1238894	854481	111111	461669	2666855	198859
1863	972111	864466	182175	897123	2915175	312301
1864	730945	914699	260931	1176560	3083135	510438
1865	1246031	925579	172622	896636	3240868	474393
1866	1726365	886238	207375	795126	3615514	379582
1867	1992723	779488	395898	512270	3683379	302048

Die Ausfuhr sowohl von Getreide als von Mehl ist unbedeutend und kaum zu berücksichtigen; von 1860 bis incl. 1866 betrug sie zusammen jährlich ca. 50 000 Z.-Ctr. Im Jahre 1867 nahm sie etwas zu und betrug für Getreide 63 087, für Mehl 46 610, zusammen also circa 109 000 Zoll-Ctr.

Aus diesen statistischen Daten geht hauptsächlich hervor: 1) dass die Einfuhr von Getreide in die Schweiz ein normaler Zustand ist und in guten Jahren noch immer nahe 300 000 000 Z.-Ctr. erreicht, in schlechten Jahren 3 600 000 übersteigt; 2) dass die Einfuhr von Mehl im Durchschnitt ca. 10 mal schwächer ist als die Einfuhr von Körnern. Diese Bemerkung trifft besonders die Einfuhr von Deutschland und Ungarn. Aus Marseille wird ziemlich viel Mehl bezogen, weil der Mahllohn dort billig ist; aus Ungarn dagegen wird verhältnissmässig sehr wenig Mehl bezogen, weil die Mühlen dort einen hohen Mahllohn berechnen.

Zur Deckung des Bedarfes der Schweiz concurriren mit Ungarn: 1) Bayern, welches früher ziemliche Quantitäten Getreide nach der Schweiz importirte, und eine Art Zwischenhandel trieb zwi-

schen Oesterreich-Ungarn einerseits und der Schweiz andererseits. Seitdem sich ein directer Verkehr von Pest nach der Schweiz Bahn gebrochen hat, dürfte diese Concurrenz leicht zu beseitigen sein, wenn nicht anormale Ernte-Resultate Bayern gegen Ungarn besonders begünstigen. 2) Frankreich, welches in Normal-Jahren für sich selbst genug producirt, in guten Jahren aber einen Ueberfluss auszuführen vermag. Dieser letztere Fall dürfte bei der jetzigen Erschöpfung aller Vorräthe nicht sobald eintreten; und wenn Frankreich einen Ueberfluss erzielt, wird es, wenn Ungarn ebenfalls gesegnete Ernte hat und geregelten Verkehr und Transportmittel einrichtet, eher in die Lage kommen, diesen Ueberfluss an England als an die Schweiz abzutreten. 3) Marseille, das hier von Frankreich abgesondert erwähnt wird, weil dieses der Stapelplatz des Südrussischen, Aegyptischen und aus den Fürstenthümern herstammenden Getreides geworden ist und jährlich an Bedeutung gewinnt. Hier ist die wahre Concurrenz Ungarns, zumeist für den westlichen Theil der Schweiz.

Die Ziffern für die gleichen Verhältnisse in Deutschland werden wir im nächsten Bericht geben. Unsere Verkehrs- und Verbrauchsstatistik liegt jetzt nach amtlichen Quellen des Central-Bureau's des Zollvereins so genau über die einzelnen Frachtgüter vor, dass sich danach eine annähernde Schätzung der wahrscheinlichen Waarenbewegung im Im- und Export für durchschnittliche Verhältnisse geben lässt.

Für die Grenzverhältnisse ist der Russische Zoll auf Kohlen von $1/2$ Kopeken per Pud (40 Pfd.), der vom 1. Januar ab eintreten soll, sehr bedenklich. Der Zweck ist der Schutz einiger Kohlengruben in Polen. Die Schlesische Kohle wird also den Kampf aufnehmen müssen und wird es nur der vereinten Anstrengung der Gruben und Bahnen, die hier gleich sehr interessirt sind, gelingen, diese Belästigung doch zu überwinden.

Mit dem Eintritt Mecklenburgs in den Zollverein und durch eine Uebereinkunft mit Hamburg tritt hinsichtlich der zollamtlichen Behandlung der nach dem Inlande bestimmten und der transitirenden Güter aus Hamburg auf der Hamburger Eisenbahn eine Aenderung ein. Dieselben werden künftighin in Hamburg auf dem Bahnhofe derjenigen Zollbehandlung unterzogen, die jetzt auf der Zollgrenze vorgenommen wird, wieder ein Schritt, wenn auch ein kleiner, weiter auf der Bahn der Einigung. Wenig Monate noch und wir finden innerhalb des Zollvereins kein „Ausland" mehr, ausser etwa den Zollcreditlagern der grösseren Städte.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 21. Juli. Der Eisenbahn-Actien-Markt ist matt; ohne an der rapiden Courssteigerung der Oesterr. Effecten betheiligt zu werden, muss er doch unter der jetzt zur Herrschaft gekommenen Baisse leiden. Ich habe schon früher Veranlassung gehabt, einen ähnlichen Zustand zu schildern; die Zwischenperiode war nur kurz und ich möchte fast voraussetzen, dass sie nicht der Theilnahme des Capitals, sondern der Speculation ihre Entstehung verdankte. Mit der Bezeichnung „matt" will ich langsam weichende Course und eine scharf ausgesprochene Geschäftsstille verstanden wissen; freilich zwei Momente, welche in meinen Augen schlimmer als eine ausgesprochene Baisse sind, weil diese in der Regel, d. h. wenn nicht politische Verhältnisse sie hervorgerufen haben, eine Reaction erzeugt, während unter den jetzigen Verhältnissen die für eine kräftige Reprise nothwendige Kraft fehlt. Die Gründe der jetzigen Situation habe ich schon früher so oft geschildert, dass ich mich auf Gesagtes beziehen kann, ich resumire deshalb nur kurz; es fehlt eine stärkere Theilnahme des Capitals, welches aus bekannten Ursachen ohnehin schwach zur Börse fliesst, und das speculative Interesse, dessen Wiedererwachen leider nicht sobald in Aussicht genommen werden kann. Eine grössere speculative Bewegung kann sich nur entwickeln, wenn zunächst innerhalb der Speculation selbst Raum für den An- und Verkauf ist, denn die Käufer wollen eine gewisse Garantie haben, dass die Realisationen nicht auf zu grosse Schwierigkeiten stossen und ohne erhebliche Concessionen auch zu gestiegenen Coursen zu vollziehen sind. Früher recrutirte sich die Speculation am Eisenbahn-Actien-Markte an der Börse und im Publicum, das letztere betheiligte sich theils durch directe Engagements, theils durch Umtausch-Geschäfte. Jetzt zeigt es eine Theilnahmlosigkeit, die so gross ist, dass auch die Börse dieselbe fürchtet und deshalb dem Eisenbahn-Actien-Markt mehr und weniger fern bleibt. Demselben fehlt die Arbitrage und mit dieser die bewegende Kraft, die schon oft für andere Werthe ihre Elasticität bekundet hat.

Die letzte Ausnahmestellung fiel, wie ich vor 8 Tagen mitgetheilt, den Rhein-Nahebahn Actien zu. Die Voraussetzung einer Staats-Unterstützung wurde in einer namhaften Hausse escomptirt, welche auf dem Course von 33% ihren Höhepunct erreichte und seitdem einen verhältnissmässig starken Coursdruck im Gefolge hatte, weil — wie es heisst — diese Unterstützung abgelehnt worden ist. Ich bin nicht unterrichtet, ob die Verhandlungen wirklich diesen Ausgang genommen haben, fürchte aber, dass, wenn es der Fall, das nur das Vorspiel ist und die Nahebahn auch später noch die Aufmerksamkeit auf sich ziehen wird. Herr Dr. Reinganum aus Frankfurt a/M. bemerkte in der letzten Generalversammlung: „Wir von Frankfurt sehen mit grosser Spannung den Ergebnissen der Bau-Revision entgegen, und so lange uns diese nicht vorliegt, können wir auch eine Decharge über Handlungen, die die Vergangenheit berühren, nicht ertheilen, mit der Vergangenheit werden wir später abzurechnen haben." Es ist klar, dass diese Worte eine bestimmte Absicht signalisiren, die erst verwirklicht werden soll, wenn die erwähnten Verhandlungen resultatlos bleiben.

Eine Ausnahme-Stellung nahmen ferner in letzter Zeit Breslau-Schweidnitz-Freiburger ein; sie waren gefragt und steigend, weil — wie es hiess — die Verwaltung ihre neuesten Projecte, welche eine abgekürzte Verbindung zwischen Böhmen und Stettin (Ruhbank-Jauer und Liegnitz oder ein anderer Punct-Altdamm) bezweckten, aufgegeben haben soll. Ich habe schon früher auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welche die Capitalsbeschaffung haben würde; vielleicht trägt die Verwaltung jetzt derselben Rechnung.

Der Prioritäten-Markt ist in der That sehr still, auch der Quartalsschluss, welcher Anfangs Juni mit dem Semestral-Wechsel zusammenfiel, hatte nur eine ganz kurze Periode grössere Lebhaftigkeit gebracht. Der Absatz der noch in erster Hand befindlichen Prioritäten geht so langsam, dass jede erneuerte Inanspruchnahme des Marktes kaum auf Erfolg rechnen kann, oder doch nur um den Preis so grosser Concessionen, dass das Capitals-Conto durch denselben bedeutend belastet würde. Auch Oesterreichische und Russische Prioritäten hatten keinen lebhaften Umsatz für sich, nichtsdestoweniger ergab die stattgehabte Subscription auf 3 Millionen Thaler 5 procent. Silber-Prioritäten der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn hier ein so gutes Resultat, dass schon am ersten Tage die überhaupt aufgelegte Summe überschritten wurde; der Emissionscours ist aber $71^1/_2$ Procent und die Sicherheit — die Garantie des Oesterr. Staates in Rechnung gestellt — unzweifelhaft.

Die Absicht, von Zeit zu Zeit Artikel über die „Situation des Gütermarktes" zu bringen, verdient volle Anerkennung. Der wichtigste Artikel desselben ist in diesem Augenblicke Getreide insofern, als man auf die Bildung eines definitiven Urtheils über die Ernte gespannt sein muss. Die Voraussetzung, dass der Ueberfluss unter allen Umständen Käufer finden werde, hat nur eine bedingte Berechtigung, denn nur zu verhältnissmässig niedrigen Preisen wird sich der Consum erweitern und dadurch Raum für die Unterbringung geschafft werden. Die Eisenbahn-Verwaltungen — besonders die Oesterreichischen — werden aber nicht vergessen, dass niedrige Preise auch eine niedrige Tarifirung nothwendig machen. Für die Preis-Regulirung ist jedenfalls der Moment sehr wichtig, dass West-Europa, der eigentlich importirende Theil, im Allgemeinen besser als der Osten geerntet hat. Von den Preussischen Provinzen scheint — nach einer im „Staats-Anzeiger" veröffentlichten Uebersicht, die allerdings, wie das Blatt selbst sagt, „keinen Anspruch auf Genauigkeit machen kann", Preussen eine Ausnahme zu machen, die Weizen-, Roggen-, Gerste-, Erbsen- und Kartoffel-Ernte wird dort als „gut" geschätzt. Ist diese Characteristik richtig, dann würde die Güterbewegung eine entgegengesetzte Richtung wie voriges Jahr nehmen, in welchem die Provinz Preussen grosse Getreidemassen an sich zog. Für Oesterreich hat die künftige Preis-Regulirung eine doppelte Bedeutung; der „Erlös" ist nicht allein Verkaufspreis für den Besitzer, sondern er repräsentirt auch den Import fremder Valuten, der wesentlich bestimmend für die Cours-Regulirung der eigenen Valuta ist. Der colossale Zufluss fremden Geldes war der Haupt-Impuls für den geschäftlichen und industriellen Aufschwung Oesterreichs, ein starkes Minus wird gewiss nicht ohne Folgen auch in dieser Beziehung sein. Ein solches ist aber nicht allein im „Erlös", sondern auch in der Grösse des Ueberflusses vorauszusetzen; die in Ungarn gehegten grossen Erwartungen sind neuerdings erheblich herabgestimmt worden.

♂ Wien, am 21. Juli. Die Wogen der Speculation gingen in den letzten zwei Wochen zu stürmisch, als dass nicht Schiffbrüche dabei hätten vorkommen sollen. Die Trümmer wurden hinweggespült und die See geht wieder glatt. Von keiner Seite trübt ein Wölkchen den politischen Horizont. Im Oriente will sich nichts nach den Russischen Plänen gestalten. Im Westen fliessen die Officiösen von Friedensversicherungen über. Im Süden hat das Italienische fara da se noch lange Zeit, bevor es gänzlich zur Wahrheit wird und Spanien hat, Dank dem Ultramontanismus, längst aufgehört, für Europa irgend eine Bedeutung zu beanspruchen.

Dafür regt es sich lebendig in Oesterreich, seitdem dieses aus den erstickenden Banden der päpstlichen Curie sich loswindet. Mit jedem Tage erscheinen neue Gesetze, welche als die Ergebnisse der legislatorischen Thätigkeit des auf einige Monate vertagten Reichsrathes vornehmlich bestimmt sind, nebst den geistigen auch die materiellen Interessen des Landes zu steigern. Zur Belebung der Geschäfte und Hebung des Vertrauens tragen vornehmlich die günstigen Erntehoffnungen bei. Zugleich wirkt auch auf die Speculation der Umstand günstig ein, dass eine regsame Thätigkeit auf dem Gebiete des neuen Bahnbaues herrscht. Derselbe wird mit grossem Eifer und thatkräftigem Nachdrucke betrieben. Das grosse und kleine Capital folgt willig dem Rufe zur Herstellung der neu concessionirten Linien, und binnen Kurzem werden bedeutende Verkehrsadern sich erschliessen, um dem Handel und der Industrie neue Absatzwege zu eröffnen und dem Geschäftsgeiste frische Impulse zu verleihen. Obwohl Europa im Diesjahre mit einer reichlichen Getreideernte bedacht ist, so wird dennoch der Export von Getreidefrüchten und Mahlproduc-

ten, namentlich nach England, Spanien, Holland, der Schweiz stattfinden, von wo fortwährend Getreidesäcke nach Oesterreich gesendet werden, um dann mit Frucht gefüllt per Bahn zurückzugelangen. 26 Bahngesellschaften aus dem Süden und Westen Deutschlands (der sogen. Süddeutsche Verband) haben unter Vorsitz der Elisabethwestbahn hier getagt, um entsprechende Tarife für den Transit der Getreidesendungen zu bestimmen und diese den bezüglichen Bahnen zu sichern. Auch Schweden, Norwegen, Galizien, Polen und die Deutsch-Russischen Ostseeprovinzen werden den Getreideexport in Anspruch nehmen. In Ungarn wurden bereits für die genannten Länder Schlüsse für die neue Ernte gemacht. Man glaubt daher, dass die Bahnen bis zum Herbst hin tüchtig in Anspruch genommen sein werden. Von America her befürchtet man heuer einen Massen-Export; sollte sich jedoch derselbe nicht bewähren, dann wird es den Bahnen wie im Vorjahre ergehen, die bereits in Menge angeschafften Fahrbetriebsmittel werden den Anforderungen des Verkehrs kaum genügen.

Nordbahn verkehrten während der letzten Woche zwischen 194 und 190. Auf diese Bahn wird jetzt von gewisser Seite eine Pression ausgeübt, um sie zur Ermässigung der Tarife zu zwingen. Staatsbahnen bewegten sich zwischen 257 und 255. Südbahn zu 200 zwichen 185 und 181. Die finanzielle Situation dieses Unternehmens wird von der Baissiers für ihre Zwecke ausgebeutet. Indess ist bei einem Unternehmen, dessen Einnahmen als riesenmässig bezeichnet werden können, (bis jetzt in diesem Jahre über 24 Millionen fl.) eine derartige Angst des Capitals, wie sie factisch besteht, nicht gerechtfertigt. — Elisabeth-Westbahn, zu 200 fl. C. M. bewegten sich zwischen 162 und 167. Carl-Ludwigsbahn und Lemberg-Czernowitzer blieben vernachlässigt. Die am 20. d. M. eröffnete Subscription auf die Lemberg-Czernowitzer Prioritäts-Anleihe im Gesammtbetrage von 12 Millionen fl. soll bereits gänzlich gedeckt sein. Noch zwei Papier-Emissionen sind in nächster Zeit bevorstehend, und zwar für die Ungarische Nordostbahn und Oesterreichische Nordwestbahn. Es handelt sich hier um die respectable Summe von 70 bis 80 Millionen fl. Parduhitzer stiegen von 148 bis 154. Für diese Bahn blüht eine günstige Zukunft durch die einstige Verschmelzung derselben mit der Oesterreichischen Nordwestbahn. — Theissbahn zu 200 fl. C. M. bewegten sich zwischen 152 und 154. Für diese Papiere animirt sich besonders das Ungarische Capital, seitdem es bekannt ist, dass die Theisbahndirection nach Pest verlegt werden soll. — Buschtêhrader zu 500 fl. stiegen von 715 auf 730, indem durch den Bau des Nordwest-Böhmischen Bahnnetzes der Buschtêhrader Bahn bedeutende Vortheile in Aussicht stehen. — Franz-Josefsbahn zu 200 fl. bewegten sich zwischen 164 und 162, indem sich an der Börse die irrige Meinung erhielt, dass demnächst eine zweite Emission dieses Effectes erfolgen soll; indess beruht diese Angabe auf einer Erfindung der Baissiers, und die Bau-Unternehmung, welche allein das Recht besitzt, einen solchen Beschluss zu fassen, denkt dem Vernehmen nach vorläufig an eine zweite Actien-Emission noch ganz und gar nicht. Die Franz-Josefbahn wird ihre erste Strecke von Pilsen nach Budweis am 1. Septbr. d. J. in Betrieb setzen. — Aus dem eben entworfenen Gesammtbilde der verflossenen Börsenwoche ist zu ersehen, dass die die todte Jahreszeit kennzeichnende Stagnation im Eisenbahn-Actien-Verkehre sich geltend machte. Die Haussiers lassen nach und nach die Actien sinken, aber auch die Baissiers ruhen, indem sie es nicht wagen, die gefährlichen Positionen wieder zu erobern, aus denen sie seit zwei Monaten mit schweren Verlusten gedrängt wurden.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

+ **Böhmische Nordwestbahn.** Das Oesterr. Gesetz vom 3. Juni 1868 in Betreff der Bedingungen für die Concessionirung einer Eisenbahn von Prag (Smichow) über Saaz und Commotau an die Sächsische Grenze zum Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn mit einer von der Hauptbahn bei Priesen (zwischen Saaz und Commotau) abzweigenden Bahn durch das Egerthal über Carlsbad nach Eger und Franzensbad und einer anderen Flügelbahn in das Rakonitzer Kohlenrevier enthält folgende Bestimmungen. Der Staat kann für diesen Gesammtcomplex von Eisenbahnen entweder die Betheiligung mit einem Beitrage bis zu 5 Millionen fl. oder die Garantie eines jährlichen 5 procent. Reinertrags in Silber von dem wirklich aufgewendeten und nachzuweisenden Anlagecapital, welches im Durchschnitt den Nominalbetrag von 890 000 fl. pro Meile nicht überschreiten darf, zusichern. Die Garantie hat für jede der 3 Sectionen: a) Prag-Sächsische Grenze mit Flügelbahn in das Rakonitzer Kohlenrevier; b) Carlsbad-Eger-Franzensbad; c) Priesen-Carlsbad mit dem Tage der Eröffnung des Betriebs auf jeder einzelnen Strecke in Wirksamkeit zu treten. — Die in Folge der übernommenen Garantie von der Staatsverwaltung gezahlten Beträge sind nur als mit 4 Procent verzinsliche Vorschüsse zu betrachten. Ueberschreitet der Reinertrag die garantirte Jahressumme, so ist die Hälfte des diesfallsigen Ueberschusses zur Rückzahlung des geleisteten Zuschusses sammt Zinsen zu verwenden. — Der Concessionär verpflichtet sich, den Bau des obengenannten Bahnnetzes binnen 2 Monaten bei Eger zu beginnen und bis Carlsbad binnen 2 Jahren zu vollenden; binnen 3 Monaten aber den Bau in der Richtung gegen die Sächsische Grenze zu beginnen und diese Strecke sowie die übrigen Linien binnen 3 Jahren dem Betrieb zu übergehen. Hinsichtlich des Anschlusses an die Chemnitz-Annaberger Bahn bleibt die Festsetzung der näheren Bestimmungen dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der Sächs. Regierung vorbehalten. Im Falle der Betheiligung des Staates mit einem Baarbetrage ist derselbe gleich den Actieneinzahlungen zu verzinsen und die Refundirung desselben muss in Actien des ganzen Netzes zum Emissionscourse erfolgen. — Den oben genannten Eisenbahnen wird auf 9 Jahre vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen Linien an Steuerfreiheit zugesichert. Findet sich ein Unternehmer, der auf Zinsengarantie verzichtet, so kann die Regierung diese Steuerfreiheit auf 20 Jahre bewilligen. — Der Unterbau der Bahnen kann auf die Anlage eines Geleises beschränkt werden. Ueberschreitet aber der jährliche Rohertrag in 2 Jahren hinter einander die Summe von 120 000 fl. (resp. 140 000 fl., wenn keine Zinsgarantie besteht) Silber pro Meile, so kann die Staatsverwaltung die Anlegung des zweiten Geleises verlangen. — Maximaltarif pro Oesterr. Meile für eine Person I. Cl. 30, II. Cl. 25, III. Cl. 15, IV. Cl. 9 kr.; für 1 Zollcentner I. Cl. 2, II. Cl. $2\frac{1}{4}$, III. Cl. 3 kr. Bei der Bemessung der Frachtpreise kann für Strecken mit einer Steigung von 1:60 und darüber die Berechnung mit der $1\frac{1}{2}$ fachen Länge gestattet werden. — Der Concessionär ist berechtigt, eine Eisenbahn-Gesellschaft zu bilden, welche ihren Sitz in Prag haben muss. Die durch Prioritäts-Obligationen aufgebrachte Summe darf $\frac{3}{5}$ des Anlagecapitals nicht überschreiten. — Die Dauer der Concession beträgt 90 Jahre vom Tage der Eröffnung aller Linien an; doch behält sich die Staatsverwaltung das Recht vor, die Bahn nach Ablauf von 30 Jahren einzulösen. — Die Gesetze vom 7. August 1865 in Betreff einer Eisenbahn von Prag über Rakonitz nach Eger und von Katschitz über Saaz und Commotau bis zur Sächsischen Grenze bei Weippert werden aufgehoben. — Sollte die Staatsverwaltung nicht in der Lage sein, die Concession für das ganze Bahnnetz auf Grund dieses Gesetzes zu ertheilen, so kann dieselbe den Bau auf Staatskosten beginnen und erhält für diesen Fall für das laufende Jahr einen Credit von 2 Millionen fl. (Dass mit Anhalt an dieses Gesetz der Buschthêrader Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb der Böhm. Nordwestbahn ertheilt worden ist, theilten wir bereits in Nr. 28 S. 387 mit. Specielleres hierüber siehe in dieser Nummer S. 418).

Projecte.

* **Leipzig-Chemnitzer Staatseisenbahn.** Die technischen Vorarbeiten für diese Bahn werden noch in diesem Monate in Angriff genommen werden.

* **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.** Preussischerseits ist die definitive Concession zum Bau und Betriebe der genannten Bahn unterm 29. Juni d. J. ertheilt worden. Näheres werden wir in nächster Nummer mittheilen.

Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat die Concession zum Baue einer Zweigbahn von dem in die Station Karbitz dieser Eisenbahn einmündenden, zur Austria-Zeche führenden Schienenstrange zu dem der Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Dessau gehörigen Bohemia-Grubenwerke bei Modlan erhalten und ist die politische Begehung dieser Zweigbahn vom Handelsministerium zugleich angeordnet.

Bau.

⊙ **Badische Eisenbahnen.** Die Zugsrichtung der in den Betrieb der Staatsbahnverwaltung gelangenden Murgthalbahn Rastatt-Gernsbach ist nun bestimmt. Die Stationen dieser Strecke werden sein: Kuppenheim, Rothenfels, Gaggenau, Hördten und Gernsbach. Die Arbeiten zur Herstellung der 2 Meilen langen eingeleisigen Zweigbahn sind mit einer Kostenveranschlagssumme von 118 952 fl. = 67 972 Thlr. $4\frac{2}{7}$ Sgr. in Submission mit dem Termin am 5. August ausgeschrieben. Die Vorarbeiten für die Expropriation sind vorgenommen. — Auf der Tauberbahn Hochhausen-Wertheim fand am 11. Juli die erste Probefahrt zwischen Hochhausen und Gamburg statt. Man hofft die ganze Strecke bis Wertheim im October eröffnen zu können. — Die Arbeiten auf der Strecke Lauda-Mergentheim wurden ebenfalls bereits ausgeschrieben.

* **Köln-Mindener Eisenbahn.** Die Direction dieser Bahn theilt uns unterm 17. Juli mit, dass die Bauausführung der Venlo-Hamburger Bahn sich zunächst auf die Strecke von Pluto-Bahnhof über Haltern und Dülmen nach Münster, auf welcher insbesondere die grossen Einschnitte bei Recklinghausen, Dülmen und Münster, sowie die Lippe-Verlegung bei Haltern in Angriff genommen sind, ausdehnt. Ausserdem sind die Erdarbeiten an den Voreinschnitten des Tunnels bei Lengerich begonnen und die Vorbereitungen zum Bau der Elbbrücke bei Hamburg so rasch gefördert worden, dass die Baugruben für die Strompfeiler schon theilweise ausgebaggert und die Rammarbeiten begonnen werden konnten.

Buschtêhrader Eisenbahn. Die am 7. d. M. stattgefundene Generalversammlung beschloss das bisherige Unternehmen der Buschtêhrader Eisenbahn auf die Fortsetzung der Bahn über Saaz

nach Priesen mit Abzweigung in das Rakonitzer Kohlenrevier und mit Abzweigung von Hostiwic nach Smichow auszudehnen, desgl. die Zweigbahnen von Priesen über Carlshad nach Eger und Franzensbad einerseits und andererseits von Priesen zur Sächsischen Grenze auszuführen und das Capital aufzubringen: a) durch Ausgabe alter Actien zum Paricurse à 525 fl. Oest. Währ. im Betrage von 1 615 950 fl., b) durch die Ausgabe zum Paricourse neuer Actien (Lit. B) à 200 fl., im Betrage von 7 600 000 fl., c) durch Ausgabe von 5% Prioritätsobligationen in Silber, im Betrage von 15 500 000 fl. Rücksichtlich des künftigen Verhältnisses der Actien I. und II. Serie haben die bisher emittirten und noch zu emittirenden Actien I. Serie (Lit. A) à 525 fl. Anspruch auf den statutenmässigen Reinertrag der bisherigen Linien der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft und deren Fortsetzung bis Priesen mit der Rakonitzer Flügelbahn und der Flügelbahn Hostiwic-Smichow, die neu zu emittirenden Actien I. Serie im Gesammtbetrage von 1 615 950 fl., jedoch erst mit 1. Januar des auf die Eröffnung des Betriebes auf der Fortsetzungsstrecke bis Priesen folgenden Jahres. Die neuen Actien II. Serie (Lit. B) à 200 fl. werden auf den Reinertrag der Flügelbahnen Priesen-Carlsbad-Eger und Franzensbad einerseits und Priesen-Commotau bis zur Sächsischen Grenze andererseits Anspruch haben. Sobald die Baurechnungen für die genannten Bahnen abgeschlossen sind, wird das Capital für jede dieser Bahnstrecken definitiv festgestellt und ebenso der von den Prioritäts-Obligationen für jede dieser zwei Strecken nebst ihren Abzweigungen verwendete Betrag ermittelt. Die Betriebsrechnung wird für die bisherigen Linien mit der auszubauenden Fortsetzung über Saaz nach Priesen und den Abzweigungen ins Rakonitzer Becken und nach Smichow einestheils und für die Bahn von Eger und Carlshad nach Priesen und an die Sächsische Grenze anderntheils abgesondert geführt. Die Direction wird ermächtigt, Prioritätsobligationen entweder für das gesammte Eisenbahnnetz von einer Gattung oder für je eine der abgesonderten Bahnstrecken, somit von verschiedenen Gattungen, auszugeben. Im Falle die Prioritäts-Obligationen für das gesammte Bahnnetz von einer Gattung ausgegeben und somit für dieselben die sämmtlichen Linien der Gesellschaft als Hypothek eingesetzt werden, sind a) in den Betriebsrechnungen der Strecke Prag-Kralup-Priesen und Eger-Priesen-Sächsische Grenze die Zinsen und Amortisationsquote von dem Theile des Prioritäten-Obligations-Capitals zur Last zu legen, welcher für die bezüglichen Bahnstrecken verwendet worden ist. Sollte der Ertrag einer der abgesondert zu berechnenden Strecken zur Berichtigung der Zinsen und der Amortisationsquote für das auf diese Strecke verwendete Obligationscapital nicht hinreichen, so ist der Rest aus dem Ertrage der anderen Strecken vorschussweise zu berichtigen und dieser von ersterer aus dem nächsten Erträgnisse zu ersetzen. Von den neu zu emittirenden Actien alter Serie (Lit. A) müssen dem Staate für geleistete Baarvorschüsse 1670 Stück im Betrage von 876 750 fl. reservirt werden. Somit verbleiben noch 1408 Stück mit 739 200 fl.. d. i. auf je fünf bisher emittirte Actien oder deren Genussscheine 1 Stück à 525 fl. Die Besitzer von je 5 Actien oder Genussscheinen sind zur Zeichnung einer Actie bisheriger Serie im Nominalwerthe von 525 fl. berechtigt. Wenn für die Ausgabe der Actien neuer Serie (Lit. B) eine öffentliche Subscription eingeleitet wird, so hat die Direction darauf Bedacht zu nehmen, dass wo möglich eine Reducirung des von den Actionären gezeichneten Betrages nicht eintrete. Das gleiche Vorrecht wird den Actionären auch bei der Negocirung eines Prioritätsanlehens gewahrt, welche, wie der nachstehende Prospect ergieht, bereits aufgelegt worden ist.

* **Böhmische Nordwestbahn.** (Aus dem Prospect, betreffend die fünfprocentige steuerfreie Silberanleihe der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft.)

Die projectirte Linie von Prag über Commotau zur Sächsischen Grenze einerseits, nach Carlsbad und Eger andererseits verbindet, mit Benutzung des jetzigen Tractes der Buschtěhrader Eisenbahn von Prag nach Stochow die Hauptstadt Böhmens und ihre bedeutende Fabrikthätigkeit mit dem umfangreichsten Steinkohlenbecken des Landes (bei Kladno) und ferner letzteres mit der, durch ihre Bodenproducte und Industrie gleich ausgezeichneten Gegend zwischen Prag und Commotau, sowie mit dem Rakonitzer Kohlenlager, trifft in Commotau auf das bis Aussig sich erstreckende, durch die Teplitz-Aussiger Eisenbahn erschlossene Kohlengebirge, dringt von dort nordwärts in das schon längst einer Eisenbahnverbindung mit Böhmen bedürftige Sächsische Erzgebirge und zweigt in westlicher Richtung in der Nähe von Commotau ab, durchschneidet das Falkenauer und Egerer Kohlenbecken und mündet in Eger in die Sächsischen Staatsbahnen und die Bayerische Ostbahn und Staatsbahn ein.

Der Reichthum von fünf mächtigen Kohlenlagern wird auf diese Weise nach allen Richtungen hin vertheilt; denn bei ihrer, in spätestens drei Jahren zu erwartenden Vollendung findet die Bahn folgende Anschlüsse vor:

a) von Commotau nach Sachsen (Chemnitz-Annaberger Bahn), und nach Aussig (Aussig-Teplitzer Bahn) so wie zur Elbe;
b) von Eger nach Hof (Bayerische Staatsbahn), nach dem Sächsischen Voigtlande (Sächsische Westliche Staatsbahn), so wie nach Regensburg und München (Bayerische Ostbahn);
c) von Prag nach Pilsen (Böhmische Westbahn) und Bayern; nach Wien über die Franz-Josef-Bahn und über die Oesterreichische Staatsbahn

und tritt damit in ein Eisenbahnnetz, welches, von und nach allen Richtungen, ihr Massenfrachten zuführen und von ihr empfangen wird.

Für den Durchgangsverkehr bildet die Bahn einen Theil der kürzesten Verbindungslinie zwischen Galizien, Böhmen und Mitteldeutschland in westlicher und zwischen Hamburg Leipzig und Prag in südlicher Richtung.

Zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel soll das Actiencapital der Bahn von 3 696 000 Gulden auf 12 911 950 Gulden erhöht werden. Die Placirung dieser neuen Emission zum Paricours ist durch die Betheiligung des Staates, der bisherigen Actionäre und anderer Personen vollständig gesichert.

Der Rest des Baucapitales wird durch eine Prioritätsanleihe von höchstens 10 333 000 Thaler beschafft, für welche das gesammte gegenwärtige und künftige Vermögen der Gesellschaft als Sicherstellung dient und welche successiv, je nach den Fortschritten des Baues, ausgegeben werden soll. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird dieser Maximalbetrag durch Verkürzung der Baulinie und Bauersparnisse noch eine, nicht unerhebliche, Verminderung erfahren.

Die gegenwärtige Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft ist eine der ältesten und, nächst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die ertragreichste Eisenbahn Oesterreichs. Sie hat in den letzten 9 Jahren regelmässig eine Dividende zwischen $9_{,35}$ und $10_{,12}$ % erzielt, in der Dauer ihres Bestandes durchschnittlich $9_{,39}$ % Dividende vertheilt, daneben aus den Ueberschüssen eine zum grössten Theile in Neubauten angelegte Reserve von mehr als 700 000 Gulden erübrigt, und ist frei von jeder Schuldenbelastung.

Der Ertrag der gegenwärtigen Linie genügt, — obwohl dieselbe weniger als ein Viertheil der künftigen Gesammtlänge der Bahn beträgt, — um zwei Dritttheile der aufzunehmenden, — nur nach und nach, den Baufortschritten gemäss auszugebenden — Prioritätsanleihe zu verzinsen und zu tilgen. Ueberdies ist dieser Ertrag noch immer im Steigen begriffen und beträgt für die erste Hälfte des Jahres 1868 bereits 23 % mehr als in dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres.

Nach Vollendung der Bahn wird für die Tilgung und Verzinsung der ganzen Anleihe ein Bruttoertrag von 20 000 Gulden pro Meile ausreichen, während die übrigen, Böhmen durchschneidenden Bahnen im Jahre 1867 folgenden Brutttoertrag pro Meile erzielt haben:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn	230 000 fl.
Böhmische Westbahn	77 600 „
Oesterreichische Staatseisenbahn. . . .	189 200 „
Prag-Turnauer Eisenbahn	61 300 „
Reichenberg-Pardubitzer Eisenbahn . .	66 300 „

Die zu emittirende Anleihe zerfällt in Appoints von 100 Thaler oder 150 Gulden Silber.

Die 5 % Zinsen werden, ohne jeden Abzug, am 1. April und 1. October jeden Jahres sowie die ausgeloosten Obligationen in Leipzig, Wien, Prag, Dresden in Silber ausgezahlt. Die Tilgung der Anleihe im Wege der Ausloosung erfolgt binnen 50 Jahren, vom Jahre 1872 ab.

Auf Grund dieses Prospects ladet die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt zu Leipzig zur Betheiligung bei dem, im Subscriptionswege zur Ausgabe gelangenden Anleihebetrag von Zwei Millionen Thaler Prioritätsobligationen der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft unter den nachstehenden Subscriptionsbedingungen ein:

Die Zeichnung findet am 23., 24. und 25. Juli a. c. an folgenden Stellen an:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Dresden bei Herrn Michael Kaskel,
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,

kann aber, wenn die Vollzeichnung des aufzulegenden Betrages gesichert ist, schon vor dem 25. Juli geschlossen werden. Eine Reduction bei etwaiger Ueberzeichnung wird vorbehalten; jedoch bleiben die am ersten Subscriptionstage bewirkten Zeichnungen frei von Reduction, wenn die Ueberzeichnung nicht schon an diesem Tage eingetreten ist.

Jeder Inhaber einer Actie, eines Actieninterimsscheines oder Genussscheines der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft hat das Recht auf Bezug einer Prioritätsobligation von Einhundert Thalern zum Emissionscours, ohne einer Reduction seiner Zeichnung ausgesetzt zu sein, hat sich aber über dieses Bezugsrecht bei dessen Verlust spätestens am 23. Juli a. c. bei Herrn Moritz Zdekauer in Prag zu erklären und dabei seine Actie, bezw. Interimsschein oder Genussschein zu deponiren. Die Rückgabe derselben erfolgt nach Bekanntmachung des Ergebnisses der Subscription.

Der Emissionscours ist auf $77\frac{1}{2}$ für 100 Thaler nominal festgesetzt. Für die Zeit bis zum 1. October a. c. werden den Zeichnern vom Tag der Abnahme ab 5 % Zinsen in Silber vergütet, da der erste Zinsencoupon der Obligationen vom 1. October a. c. abläuft. Bei der Zeichnung sind 10 % des gezeichneten Nominalbetrages in baar oder courshabenden Werthpapieren zu hinterlegen.

Auf den Kaufpreis der Obligationen sind nach Bekanntmachung des Resultates der Zeichnung innerhalb einer vierzehntägigen Frist wenigstens 20 % des Nominalbetrages der abzunehmenden Obligationen einzuzahlen, widrigenfalls der Zeichner seines Bezugsrechts verlustig erklärt werden kann. Der Rest des Kaufpreises kann gegen Zinsenvergütung bis 1. October a. c. gestundet werden. Vollzahlung ist jederzeit gestattet. Gegen die Zahlung des Kaufpreises werden Bezugsscheine, welche auf Ein, Fünf oder Zehn Stück lauten, und von der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt ausgestellt sind, ausgehändigt, welche seiner Zeit gegen die wirklichen Originaldocumente umgetauscht werden.

* **Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn.** (Aus dem Prospect der 5procentigen steuerfreien Silber-Prioritäts-Anleihe [Emission vom Jahre 1867].) Die Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft emittirt zum Baue der Linie Czernowitz-Suczawa eine Prioritäts-Anleihe von zwölf Millionen Gulden Oesterr. Währ. in Silber, in 40 000 Schuldverschreibungen à 300 fl. Oesterr. W. in Silber, oder 30 Pfd. Sterling, oder 750 Francs, oder 200 Thlr. Vereinsmünze,

oder 350 fl. Südd. Währ., oder 353 fl. Holländisch und erfolgt die Emission nach Verhältniss des fortschreitenden Baues.

Nachdem die Erdarbeiten, sowie die kleineren Objecte auf den meisten Strecken der Linie Czernowitz-Suczawa bereits vollendet, die grösseren Objecte und Ueberbrückungen in vollem Baue begriffen sind, und die rasche Vollendung der Bahn angestrebt wird, so hat die Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft im Sinne des Beschlusses der Generalversammlung vom 27. April d. J. 4½ Millionen Gulden Oesterr. Währ. in Silber des obenbezeichneten Prioritäts-Anlehens zur öffentlichen Subscription am 20.—22. Juli in Wien, Lemberg, Berlin, Breslau, Frankfurt a/M. und Stuttgart zum Course von 71½ % aufgelegt.

Die Obligationen werden mit 5 % pro anno in evectiver Silbermünze verzinst und erfolgt die Auszahlung der Zinsen kostenfrei und ohne jeden wie immer gearteten Abzug in halbjährigen Raten am 1. Mai und 1. November jeden Jahres nach Wahl des Besitzers in Wien, Lemberg, London, Paris, Berlin, Frankfurt a/M. und Amsterdam in der Währung des bezüglichen Platzes.

Die Rückzahlung des Anlehens beginnt im Jahre 1870 und geschieht innerhalb 70 Jahren durch Verloosung. Sie erfolgt 6 Monate nach der Ziehung im vollen Nennwerthe in effectiver Silbermünze oder Pfunden Sterling an den obgenannten Plätzen.

Für die Zahlung der Zinsen und Rückzahlungsraten haftet das ganze bewegliche und unbewegliche Vermögen der Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft und vor Allem die Bahn von Czernowitz bis Suczawa, welche noch in keiner Weise belastet ist, und geschieht die Berichtigung der Zinsen und Rückzahlungsraten dieses Anlehens, welches die Priorität vor allen Ansprüchen der Actionäre auf Zinsen und Dividenden geniesst, in erster Linie aus dem Reinerträgnisse der genannten neuen Bahnstrecke, in zweiter Linie aus dem verfügbaren Reinerträgnisse der Bahn von Lemberg bis Czernowitz.

Die Oesterr. Regierung hat für die Czernowitz-Suczawa-Eisenbahn ein jährliches Reinerträgniss von 700 000 fl. in effectiver Silbermünze garantirt, und nachdem das Reinerträgniss für die Linie Lemberg-Czernowitz mit 1 500 000 fl. in effectiver Sibermünze vom Staate gewährleistet ist, und bisher von dem gesammten garantirten jährlichen Reinerträgnisse pr. 2 200 000 fl. durch das erste Anlehen der Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft nur ein Betrag von 600 000 fl. in Anspruch genommen wird, so verbleibt ein vom Staate garantirtes jährliches Minimal-Reinerträgniss von 1 600 000 fl. Oesterr. Währung in effectiver Silbermünze als Bedeckung für die Zinsen und die Tilgung des gegenwärtigen Anlehens, welchem der erste Anspruch hierauf eingeräumt wird.

Das Unternehmen bietet daher diesem neuen Anlehen die vollste Sicherheit und ein bis zum Zeitpuncte der Rückzahlung vollständig gesichertes, von der Einkommensteuer und jedem wie immer gearteten Abzuge befreites Erträgniss.

Die nunmehr 47 Meilen lange Linie Lemberg-Suczawa erreicht die äusserste Grenze der Bukowina und bildet somit den Anknüpfungspunct an die Moldauischen und Russischen Bahnen und ein Glied jenes Schienenweges, welcher bestimmt ist, das Schwarze Meer mit der Nord- und Ostsee zu verbinden.

Die Concession zur Verlängerung der Bahn von Suczawa nach Roman-Botuschany und nach Jassy (in der Richtung gegen Bukarest) wurde Seitens der Rumänischen Regierung ertheilt und werden die Bauarbeiten auch auf dieser Bahn durch die Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft demnächst in Angriff genommen, wozu alle Vorbereitungen bereits getroffen sind. Der Bau der Russischen Bahn von Odessa über Tiraspol nach Kischineff schreitet rasch vorwärts und unterliegt auch die baldige Inangriffnahme des Baues der Verbindungsstrecke von Jassy nach Kischineff (eine Strecke von 10 Meilen) keinem Zweifel, nach deren Herstellung die Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn ein Mitglied einer der wichtigsten Weltlinien bilden wird.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Württembergische Staats-Eisenbahnen.** Am 23. d. Mts. wird nach erfolgter baulicher Vollendung der zur oberen Neckarbahn gehörigen Strecke Thalhausen-Rottweil die Eisenbahnstation Rottweil nach Maassgabe des auf den 1. Juni d. J. erschienenen Fahrplans der Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güter-Verkehr eröffnet. Siehe auch off. Bekm. S. 415.

+ **Werra-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.)

1) Allgemeines. Diese Bahn verbindet die Thüringische Eisenbahn bei Eisenach mit der Bayerischen Staatsbahn bei Lichtenfels und besteht aus einer Hauptbahn von Eisenach über Meiningen, Hildburghausen und Coburg bis Lichtenfels, 20 Meilen lang, und einer Zweigbahn von Coburg nach Sonneberg, 2¾ M. lang. Das verwendete Anlagecapital beträgt 8 256 900 Thlr. und zerfällt in 5 006 900 Thlr. in Actien und 3¼ Mill. Thlr. in Prioritäten zu 5%. Die Strecke von Lichtenfels bis zur Grenze ist für Rechnung der Bayerischen Staatscasse gebaut. Die betreffenden drei Herzogl. Sächs. Staatsregierungen haben für ein Capital von 8 Mill. Thlr. eine Zinsgarantie von 4% auf 10 Jahre übernommen, welche mit diesem Jahre ablaufen. Seit 24 Januar 1859 ist die Bahn vollständig in Betrieb gesetzt. Die Betriebsmittel bestehen in 28 Locomotiven, 40 Personenwagen mit 2016 Sitzplätzen, 12 Gepäckwagen mit 1440 Ctr. Tragkraft, 345 Güterwagen mit 40 940 Ctr. Tragkraft, 20 Kieswagen.

2) Personenverkehr. Befördert wurden 470 695 Personen incl. 15 075 Militärs und Auswanderer (40 715 oder fast 10% mehr als 1866, ja sogar 18 374 oder 4% mehr als in dem bisher günstigsten Jahre 1865) auf zusammen 1 891 183 Meilen (62 720 mehr als 1866 und mehr als je). Die Einnahme betrug incl. Extrazüge 312 916 fl. (31 250 fl. oder 11% mehr als 1866, sogar 8345 fl. oder 2,74% als 1865). Der Gepäcktransport brachte ausserdem 21 885,6 fl. ein, mithin der gesammte Personen- und Gepäcktransport 334 801,6 fl. Auf den directen Verkehr kommen 39 693 Personen und 90 524 fl. oder fast 10% der Personenzahl und 27% der Einnahme (gegen resp. 6,36 und 21,45% in 1866). Im Vergleich zum ersten Betriebsjahre 1859 war die Personenzahl um 28%, die Einnahme um 22% grösser.

3) Güterverkehr: 4 186 650 Ctr. (noch 444 755 Ctr. oder fast 12% mehr als in dem bisher günstigsten Jahre 1865) auf zusammen 45 117 406 Meilen mit einer Einnahme von 814 372 fl. (12½% mehr). Dazu kommen noch 27 355 Stück Vieh mit einer Einnahme von 39 255,7 fl. (gegen 1866 fast 9% weniger, was sich theils aus den Militärtransporten im Vorjahre, theils aus der Rinderpest in 1867 erklärt) und 30 Fuhrwerke mit einer Einnahme von 583,1 fl. Demnach stellt sich die ganze Einnahme für Güter, Vieh und Fuhrwerke auf 854 210,8 fl. (gegen das Vorjahr 10% mehr). Auf den Binnenverkehr kamen nur etwas mehr als ⅓ aller Güter und nicht ganz ¼ der Einnahme für Güter. Im Vergleich zum ersten Betriebsjahre 1859 ist die Centnerzahl auf mehr als das Doppelte, die Einnahme für Güter fast auf das Doppelte gestiegen.

4) Frequenz der einzelnen Bahnstrecken. Von dem Gesammttransportquantum von 41 377 125 Centnermeilen (à Person 1½ Ctr. gerechnet) kommen auf die Strecke Eisenach-Coburg 83,55%, auf Coburg-Lichtenfels 13%, auf die Zweigbahn Coburg-Sonneberg 3,45%; von den Gesammteinnahmen aber auf die erstgenannten 82,51 und 12,89%, auf die letztere 4,60%.

5) Finanzielle Resultate. Die Gesammteinnahme betrug 1 274 604½ fl. (im Vergleich zum Vorjahre 128 691½ fl. oder 11% mehr), nämlich

334 801,5 fl. für Personen und Gepäck,
854 210,7 „ „ Güter, Equipagen und Vieh,
39 978,8 „ „ Wagenmiethe,
35 999,5 „ „ diverse Einnahmen,
82,9 „ Rest aus 1866.

Von der Transporteinnahme kommen nur 38% (gegen 41,63% in 1866) auf den Binnenverkehr und 62% auf den Verkehr mit anderen Bahnen. Seit dem ersten Betriebsjahr 1859 ist die Betriebseinnahme um 71% gestiegen. Die Betriebskosten betrugen freilich ebenfalls in Folge der sich nöthig machenden durchgreifenden Erneuerung von Schwellen und Schienen weit mehr als je, nämlich 821 965,8 fl. incl. 53 880,55 fl. für Wagenmiethe, oder 64,49% der Einnahme (gegen 59,77% in 1866), mithin der Ueberschuss 452 638,6 fl. (8308½ fl. weniger als 1866 und überhaupt weniger als in den 4 vorhergehenden Jahren). Demnach hat sich das verwendete Anlagecapital von 15 827 388 fl. nur zu 2,86% verzinst. Für die Werrabahn excl. Coburg-Lichtenfels betrug die Einnahme 1 113 377,8 fl., dagegen die Ausgabe incl. des statutenmässigen Zusehusses von 70 000 fl. zum Reservefonds 800 319,4 fl., mithin der Reinertrag 313 058,4 fl. Derselbe wird von den betheiligten 3 Sächsischen Regierungen durch Zuzahlung von 246 941,6 fl. auf 560 000 fl. ergänzt. Abzurechnen sind 284 375 fl. Zinsen der Prioritäten und 49 820,5 fl. Verlust beim Betrieb der Bahnstrecke Coburg-Lichtenfels, so dass 227 814 fl. zur Dividendenzahlung auf die 50 069 Stammactien blieben, wonach sich eine Dividende von 4 11/20 fl. oder 2 3/5% pro Actie ergiebt (wie für 1863, 1864 und 1865). Der Reservefonds hat ein disponibles Vermögen von 239 548,3 fl.

+ **Eisenbahn-Gesellschaft Gössnitz-Gera.** (Jahresbericht pro 1867.) 1) Allgemeines. Diese Verbindungsbahn zwischen der Sächsisch-Bayerischen und Thüringischen Eisenbahn ist 4,6 Meilen lang und seit 28. Decbr. 1865 im Betriebe, den die Sächsische Eisenbahnverwaltung besorgt. Die Zahl der ausgegebenen Actien beträgt 8471 à 100 Thlr.; der Herzogl. Altenburgische Staatsfiscus hat sich mit 750 000 Thlr. betheiligt, was zusammen 1 597 100 Thlr. ergiebt. Der durchschnittliche Bauaufwand beträgt bis Ende 1867 pro Meile excl. Betrisbmittel 325 043 Thlr., unter Anrechnung des von der Sächsischen Staatsverwaltung gestellten, mit 369 000 Thlr. veranschlagten Betriebsparks aber 405 260,6 Thlr.

2) Frequenz und Einnahme. Das verflossene 2. Betriebsjahr kann nicht als ein normales bezeichnet werden, weil sich die Nachwirkungen des Jahres 1866 noch vielfach geltend machten und eine unbehagliche Unsicherheit alle Verkehrsverhältnisse durchdrang. In demselben wurden befördert 131 446 Personen (gegen 1866 10 801 oder 9% mehr) auf 478 316 Meilen und 2 079 913 Ctr. (gegen das Vorjahr 652 107 Ctr. oder 46% mehr) auf 6 361 522 Meilen, worunter 443 878 Ctr. oder 21% im directen Verkehr und 1 201 610 Ctr. oder fast 60% Steinkohlen. Eingenommen wurden im Personenverkehr 41 170,6 Thlr. (5303,8 Thlr. oder 15% mehr), im Güterverkehr 81 741,2 Thlr. (24 130,5 Thlr. oder 42% mehr), wovon resp. 514 Thlr. und 12 845,8 Thlr. im directen Verkehr.

3) Finanzielle Resultate. Die Gesammteinnahme betrug incl. 9465 Thlr. Nebeneinnahme 132 376,8 Thlr., oder pro Meile 28 778

Thlr., gegen das Vorjahr 26 490 Thlr. oder 25% mehr, die Ausgabe aber 80 923,4 Thlr. oder 61% der Einnahme, mithin die reine Einnahme 51 453,4 Thlr. oder 2,6% der Anlagekosten. Davon wurden 8423,4 Thlr. dem Erneuerungsfonds, 466½ Thlr. dem Bauconto überwiesen und 42 563½ Thlr. zur Dividendenzahlung à 3⅓% auf die 12 161 Einheiten verwandt. Der Erneuerungsfonds hat einen Bestand von 21 112,3 Thlr., der Reservefonds einen solchen von 28 456,5 Thlr.; als Reservebaucapital sind ferner 57 487,9 Thlr. und zur Anschaffung von Betriebsmitteln 65 012,7 Thlr. zurückgelegt.

+ Ungarische Nordbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) 1) Allgemeines. Diese Bahn, welche von Pest über Hatván, Salgo-Tarján und Losoncz nach Neusohl führen soll, ist im Spätherbst 1863 in Angriff genommen worden und seit 2. April 1867 bis Hatván, 8,88 Meilen weit, seit 19. Mai 1867 bis Salgo-Tarján, 16,24 Meilen weit, im Betriebe. Das Anlagecapital besteht nach den Statuten in 12 Millionen fl., nämlich 6 600 000 fl in Stammactien à 200 fl. und 5 400 000 fl. in Prioritäten zu 6%, doch ist die letztere Summe auf 7 200 000 fl. erhöht worden, dafür wurden nur 20 496⅖ Vollactien im Betrage von 4 099 280 fl. emittirt. Für Bau und Einrichtung der Bahn sind bis jetzt 9 301 867 fl. verwandt. Im Herbst 1863 wurde die Gesellschaft insolvent, doch ist der Concurs durch Beihülfe der Regierung wieder aufgehoben worden. Die Gesellschaft ist mit der Szent-István-Steinkohlenbergbau-Gesellschaft verschmolzen (Die Generalversammlung vom 14. Juni 1868 beschloss den Verkauf der Bahn an die Ungarische Regierung und wählte ein Comité zum Abschluss des bezüglichen Vertrages.) Die Betriebsmittel bestehen in 12 Locomotiven, 14 Personenwagen, 219 diversen Lastwagen und 2 Schneepflügen, doch sind neuerdings 2 alte Locomotiven von Coquerill von der Kaiser Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft acquirirt und bei Sigl in Wien 5 Locomotiven sowie 80 Lastwagen bestellt worden.

2) Die Einnahme betrug für Personen und Gepäck 114 847,13 fl., für Güter und Vieh 298 201 fl., ausserdem 5723 fl., zusammen 418 771,13 fl. Die transportirten Güter betragen 2 077 464 Centner, worunter 825 392 Ctr. Bodenerzeugnisse, 792 596 Ctr. Mineralien und mineralische Producte, 192 871 Ctr. Forstproducte, 140 162 Ctr. Metall und Metallwaaren. Die Gesammtausgaben betrugen 176 885 fl., mithin der Reinertrag 241 886 fl. (Zerlegt man die Betriebsrechnung in 2 Perioden: in die Vorbetriebsperiode vom 2. April bis 30. Juni und in das zweite Semester, so ergiebt sich für die erste Periode als Einnahme 88 522,6 fl., als Ausgabe 39 437,3 fl. oder 44,56%, als Reinertrag 49 085,3 fl.; für die zweite Periode als Einnahme 370781,5 fl., als Ausgabe 133055,5 fl. oder 35,91%, als Reinertrag 237 726 fl., was für das ganze Jahr einen Reinertrag von 475 452 fl. oder über 5% der verwendeten Anlagekosten giebt.) Rechnet man zu diesem Reinertrag das Ergebniss des Bergbaubetriebs mit 55 733,8 fl. und den Gewinn durch Einverleibung des Gewinnes Ungarischer Nothleidender mit 16 767,5 fl., so ergiebt sich ein Reinertrag von 314 387,5 fl. Die Verzinsung des Prioritätenanlehens nahm 264 031 fl. in Anspruch, ferner betrugen die Abschreibungen an Inventar-Amortisationen 14383,7 fl. und der Verlust an Inventar und Kohlenhandel während der ersten Bauperiode vor Ausbruch des Concurses 31 163,6 fl. Demnach blieb zur Begründung eines Reservefonds noch eine Summe von 4809 fl. übrig.

*Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft. Einnahmen in fl. und kr. vom 1. bis 31. Mai 1868.)

Südösterreichisches Netz (249 Meilen gegen 232 Mln. in 1867).

	1868	1867	Differenz
522315 Reisende . . .	602773. 64	508473. 6	+94300. 58
Gepäck und Frachten .	1947262. 55	1376212. 84	+571049. 71
Zusammen	2550036. 19	1884685. 90	+665350. 29

Italienisches Netz (314 Meilen gegen 297 Meilen in 1867).

846939 Reisende . . .	935513. 97	933209. 99	+2303. 98
Gepäck und Frachten .	988735. 2	992994. 9	— 4259. 7
Zusammen	1924248. 99	1926204. 8	—1955. 9

Gesammt-Einnahme auf beiden Netzen vom 1. Januar bis 31. Mai.

Südösterreichisches Netz	11014687. 93	8094608. 59	+2920079. 34
Italienisches Netz . . .	8655695. 41	8672939. 52	—17244. 11
Totale	19670383. 34	16767548. 11	+2902835. 23

*Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen. (Betriebsübersicht im Monat Mai 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	70,5	349517	4419456	133761	325026	458787
östl. Staatsb.	28,3	198598	2613719	66183	200368	266551
Privatbahnen	13,7	75595	899040	15173	29622	44795
Summa	112,5	623710	7932915	215117	555016	770133
im Mai 1867	110,7	454011	6572991	169401	498019	667420
daher 1868	+1,8	+169699	+1359224	+45716	+56997	+102713

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die Station Josefstadt wird künftig mit dem Namen „Josefstadt-Jaroměř" bezeichnet.

Industriebahn nach der Klein-Schwechater Brauerei. Der Direction der genannten Brauerei ist nach dem Oesterr. Centr.-Bl. von dem k. k. Handelsministerium gestattet worden, die nur zum Fabriksbetriebe erbaute Zweigbahn von der Raaber Bahn zum Brauhause in Klein-Schwechat auch mit Personenzügen befahren zu dürfen. Es sollen vorläufig versuchsweise an Sonn- und Festtagen, dann auf die Dauer des Schützenfestes täglich Separatzüge vom Raaber Bahnhofe nach Klein-Schwechat und zurück verkehren, und haben die Fahrten Sonntag den 19. d. M. begonnen.

Tarifwesen.

Mit dem 15. Juli erfolgte die Eröffnung a) eines directen Güterverkehrs zwischen den Stationen Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und den Stationen Görlitz, Spremberg, Cottbus, Lübbenau und Lübben der Berlin-Görlitzer Bahn andererseits; b) eines directen Güter- (Transit-) Verkehrs zwischen Hamburg via Berlin-Cottbus-Görlitz einerseits und den Stationen Löbau, Zittau und Reichenberg andererseits. —

Der § 5 ad b des Tarifs der Berlin-Görlitzer Eisenbahn ist aufgehoben und an Stelle desselben die nachfolgenden Bestimmungen getreten: „Nachnahmebeträge von 5 Sgr. und darunter sind provisionsfrei. Für höhere Nachnahmen, mögen dieselben zur Zahlung gelangen oder nicht, wird eine Provision von 2 Pf. pro Thaler erhoben, wobei Nachnahmebeträge unter einem Thaler für einen vollen Thaler, von 1 Thaler ab aber Zwischenbeträge von 15 Sgr. und mehr gleichfalls für volle Thaler gerechnet werden, geringere Zwischenbeträge dagegen ausser Betracht bleiben. Die Provision wird aufwärts auf volle Silbergroschen abgerundet und als Minimum für jede Nachnahme 1 Sgr. erhoben. Die Provision wird vom Empfänger eingezogen, nur für Nachnahme bei Frankaturen wird sie vom Versender erhoben, wenn dieser auf dem Frachtbriefe nicht ausdrücklich bemerkt hat, dass die Provision zur Erhebung auf den Empfänger angewiesen ist."

Auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn wird das von dem Fabricanten A. Nobel in Hamburg fabricirte Patent-Sprengpulver (Dynamit) zur Beförderung nicht angenommen.

Die Hessische Ludwigsbahn bringt bezüglich des directen Güterverkehrs mit der Französischen Ostbahn via Forbach und via Weissenburg zur Kenntniss, dass von den seitherigen Tarifen mit der Französischen Ostbahn die nachfolgend genannten vorerst in Kraft geblieben sind: a) via Forbach: 1) Tarif für den Verkehr zwischen Paris und Bingen, Mainz, Frankfurt vom 10. December 1867; 2) Tarif für den Transport von Wein und Branntwein ab Bordeaux vom 26. Januar 1868, welcher jedoch nur bis 31. December 1868 gültig ist. — b) über Weissenburg: 1) Tarif für den Transport von Eis von Scherzligen nach Mainz und Worms vom 25. März 1865; 2) Tarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks ab Mainz vom 15. Mai 1865; 3) Tarif für den Transport von Harz ab Bordeaux nach Mainz vom 15. September 1865 nur gültig bis inclus. 31. December 1868; 4) Tarif für den Verkehr zwischen Basel und Bingen, Mainz und Worms vom 15. October 1865; 5) Tarif für den Transport von geschnittenem Bauholz, Brettern etc. aus der Ostschweiz nach Bingen, Mainz und Worms. —

Mit dem 15. Juli wurde die Station Wiesau der Bayer. Ostbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet und können demnach alle Gütersendungen ohne Beschränkung auf ein bestimmtes Gewicht nach und ab Wiesau zur Abfertigung gelangen. —

Vom 15. Juli an werden die Stationen der Württemb. Enzthalbahn auch als Verbandstationen für den directen Güterverkehr mit Stationen der Badischen Bahn eingestellt; die Württembergischen Stationen Birkenfeld, Höfen und Rothenbach stehen jedoch nur mit der Badischen Station Mühlacker im directen Verkehr. —

Auf den Württemberg. Staatsbahnen wird der Artikel Heede (Werg) nunmehr im internen, sowie im directen Güterverkehr mit der Grossh. Badischen Bahn ohne Unterschied der Verpackung in Cl. II A tarifirt. —

Bei der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft ist seit Kurzem die Verfügung getroffen worden, dass die Abgabestationen die nach Eingang auszuzahlenden Nachnahmen in Beträgen unter 100 fl. ebenso wie jene in Beträgen von und über 100 fl. am Tage ihrer Einhebung als eingegangen an die Aufgabestation avisiren. Etwaige Privatersuchen um Verzögerung der Avisirung dürfen nicht berücksichtigt werden. —

Seit Juli d. J. besteht bekanntlich ein neuer Tarif für den Süddeutsch-Französischen Eisenbahn-Verband, in welchen die folgenden Stationen der Oesterr. Staatsbahn aufgenommen sind: B. Trübau, Brünn, Kolin, Olmütz, Pardubitz, Bazias, Czegled, Detta, Gross-Kikinda, Hatzfeld, Mokrin, Morawitza, Neuhäusl, Neu-Szöny, Pest, Pressburg, Raab, St. Hubert, Steinbruch, Szegedin, Temesvar, Waitzen, Weisskirchen, Verschetz und Wieselburg.

Die Verwaltung der Ober-Italienischen Bahnen hat in der Grenzstation Ala (Süd-Tyrol) eine Agentur unter dem Titel: Agentur der Ober-Italienischen Bahnen in Ala errichtet. — Diese Agentur vermittelt nicht nur gegen Einhebung eines fixen billigen Tarifs alle Zoll-Operationen und Zoll-Formalitäten den Italienischen Zollbehörden gegenüber, sondern besorgt auch die Weiterbeförderung aller an sie adressirten Sendungen, sowohl in angewiesener als Frankofracht, welche für Stationen der Ober-Italienischen und der mit ihr in Verbindung stehenden übrigen Italienischen Bahnen bestimmt sind. — Der für die Zollabfertigung festgesetzte Tarif wird den Versendern auf Verlangen gratis von der Agentur in Ala zugestellt. — Die Zollformalitäten den Oesterreichischen Zollbehörden gegenüber besorgt die Station Ala der Tyroler Linie (Brennerbahn) gegen Aufrechnung der wirklichen Auslagen.

Fahrplan-Aenderungen.

Auf der Niederschlesisch-Märkischen und auf der Wilhelmsbahn treten am 1. August neue Fahrpläne in Kraft, welche wir in nächster Nummer zum Abdruck bringen. Auch auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn (Strecke Bebra-Neuhof) und der Hessischen Nordbahn werden am 1. August neue Fahrpläne eingeführt.

Kz. **Preussisch - Braunschweigischer Eisenbahn - Verband.** (Fahrplanveränderungen.) Vom 1. August cr. ab werden einige Fahrplanveränderungen auf der Preussisch-Braunschweigischen Route eintreten, welche für diese Strecke drei von Berlin über Magdeburg, Kreiensen nach Düsseldorf und Mühlheim a/Rh. (bei Köln) und umgekehrt durchgehende Züge ins Leben rufen. Zunächst wird der 7 Uhr 30 Minuten Morgens von Berlin abgehende Norddeutsche Schnellzug, welcher bekanntlich die Wagen für den Verkehr nach Frankfurt a/M. bis Wolfenbüttel mitnimmt, letztere und ausserdem noch Wagen für die Preussisch-Braunschweigische Route bereits in Jerxheim absetzen, von wo aus sie auf der neu eröffneten Strecke bis Börssum und von dort weiter nach Kreiensen fahren. Da auf dieser Station die jetzt vorhandenen Anschlüsse nach Süden und Norden festgehalten werden müssen, so lässt sich der Preussisch-Braunschweigische Schnellzug zunächst erst von Kreiensen ab beschleunigen und trifft sodann 8 Uhr Abends in Düsseldorf, wo er wiederum Anschluss an den Norddeutschen Schnellzug erhält, und 8 Uhr 16 Minuten in Mühlheim am Rhein ein, von wo die Reisenden per Dampfschiff, Omnibus oder Droschke nach Deutz und Köln weiterfahren können. In umgekehrter Richtung wird ein Schnellzug von Mühlheim a/Rh. (bei Köln) 8 Uhr 10 Minuten Morgens und (nach Ankunft des Norddeutschen Schnellzuges) von Düsseldorf 8 Uhr 15 Minuten abgelassen, welcher sich in Kreiensen mit dem Zuge von Frankfurt a/M. her und in Jerxheim wiederum mit dem Norddeutschen Schnellzuge vereinigt.

Ferner wird der 10½ Uhr Abends von Berlin abgehende Eilzug in Jerxheim sich vom Norddeutschen Päckereizuge abzweigen und so beeilt werden, dass er am folgenden Tage bereits 2 Uhr Nachmittags in Mühlheim a/R. ist, wo er auf der Köln-Mindener Bahn einen Anschluss nach Köln gewinnt, und 2 Uhr 7 Minuten in Düsseldorf ist. In umgekehrter Richtung wird im Anschluss an einen auf der Köln-Mindener Bahn von Deutz kommenden Zug von Mühlheim a/Rh. 8 Uhr 31 Minuten Abends und von Düsseldorf 8 Uhr 36 Minuten der Eilzug abgelassen, welcher am andern Morgen in Jerxheim einen Anschluss an den Norddeutschen Zug gewinnt und bereits 2 Uhr 40 Minuten Nachmittags in Berlin eintrifft.

Endlich behält der 12 Uhr Mittags von Berlin abgehende Personenzug seine bisherigen Anschlüsse auf der Preussisch-Braunschweigischen Route und trifft 8 Uhr 48 Minuten Morgens in Düsseldorf und 9 Uhr 12 Minuten in Mühlheim a/Rh. ein. In umgekehrter Richtung geht der Personenzug 12 Uhr 9 Minuten Mittags von Mühlheim a/Rh. und 12 Uhr 38 Minuten von Düsseldorf und verbindet sich schliesslich am andern Morgen mit dem um 10 Uhr 15 Minuten Morgens in Berlin eintreffenden Norddeutschen Personenzuge. In Mühlheim finden in beiden Richtungen Anschlüsse nach, beziehungsweise von Deutz statt.

So tritt diese Linie, welche für Westfalen und das Bergisch-Märkische von so grosser Bedeutung ist, endlich auch für den Personen-Verkehr in die Reihe der grossen Durchgangsrouten und es steht zu erwarten, dass dieselbe baldigst emporblühen und es dann möglich werden wird, den Schnellzug, namentlich durch Trennung von dem Norddeutschen Schnellzuge, noch mehr zu beschleunigen.

Ausland.

D. — **Das Bahnnetz Russlands.** Nach officiellen Nachrichten waren zum 1. Januar 1867: 1) im Betriebe:

a) an Staatsbahnen:	Werst
Die Nicolai-Bahn (Petersburg-Moskau)	604
„ Strecke Moskau-Serpuchow (der Moskau-Kursker Bahn)	92
Gruschewka-Don	66
Balta-Odessa	206,7
Helsingsfors-Tawastehus	100
im Ganzen	1068,7

eine Staatsbahn, die einer Privatgesellschaft in Pacht gegeben:	
Warschau-Wien nebst Zweigbahnen	325

b) an Privatbahnen mit Staatsgarantie:	Werst
St. Petersburg-Warschau nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1206
Moskau-Nischni-Nowgorod	410
Moskau-Rjasan	196,4
Rjasan-Koslow	197
Riga-Dünaburg	204
Dünaburg-Witebsk	243
Wolga-Don	73
die Zweigbahn Krasnoje-Selo (Petershofer Bahn)	12,5
Warschau-Bromberg	131
Lodz	26
die Strecke Praga-Lukow der Warschau-Terespoler Bahn	110
im Ganzen	2808,9

c) an Privatbahnen ohne Staatsgarantie:	Werst
Zarskoje-Selo (von St. Petersburg über Zarskoje-Selo nach Pawlowsk)	25
Peterhof (von St. Petersburg über Peterhof bis Oranienbaum)	38,4
Moskau-Jaroslaw (von Moskau bis Sergijew Possad)	66,1
	129,5
Ueberhaupt	4332,1

Von den oben angeführten Bahnen sind

doppelgeleisig:	Werst
die Nicolai-Bahn	604
die Zweigbahn zum Hafen Odessa der Odessa-Balta Bahn	9
St. Petersburg-Gatschino und Wilna-Landworowo der Petersburg-Warschauer Bahn	57,5
Riga-Dünaburg	204
Peterhof mit Ausnahme der Zweigbahn Krasnoje-Selo	38,4
	912,9

eingeleisig, jedoch mit Dämmen und Brücken für zwei Geleise:	Werst
Moskau-Serpuchow (der Kursker Bahn)	92
Gruschewska-Don mit Ausnahme der Zweigbahn nach Atjukta	58,5
Balta-Odessa	197,7
St. Petersburg-Warschau	1148,5
Moskau Nischni-Nowgorod	410
Moskau-Rjasan	196,4
Wolga-Don	73
Moskau-Jaroslaw	66,1
Warschau-Wien nebst Zweigbahnen	325
Warschau-Bromberg	131
Lodz	26
Warschau-Terespol	110
	2834,2

eingeleisig mit Dämmen und Brücken für ein Geleis:	
Zweigbahn Atjukta der Gruschewka-Don Bahn	7,5
Rjasan-Koslow	197
Dünaburg-Witebsk	243
Zarskoje-Selo	25
Zweigbahn Krasnoje-Selo der Peterhofer Bahn	12,5
	485

Das gesetzliche Spurmaass für die Russischen Bahnen beträgt 5 Fuss Engl. Eine Ausnahme hiervon machen nur die Bahnen Zarskoje-Selo mit 6 Fuss Engl. und Warschau-Wien nebst Zweigbahnen, Warschau-Bromberg und Lodz mit 4 Fuss 8 Zoll Engl. Spurmaass.

Demnach haben 6 Fuss	Spurmaass	25 Werst
„ „ 5 „	„	3825,1 „
„ „ 4 „ 8 Zoll	„	482 „
		4332,1 Werst.

2) im Bau:

a) Staatsbahnen:	Werst
Serpuchow-Kursk (Serpuchow-Orel in 1867 eröffnet)	410
Kijew-Balta nebst Zweigbahnen: Bazatino-Berditschew und Schmerinki-Wolotschisk (an der Oesterr Grenze)	622
Balta-Jelisawetgrad (Balta-Otriopol in 1867 eröffnet)	244,5
Rasdelnaja-Tiraspol (der Odessa-Balta Bahn)	43
	909,5

b) Privatbahnen (inzwischen sämmtlich eröffnet):	
Rjaschk-Morschansk	120
Koslow-Woronesch	169
Lukow-Terespol	86
	375
im Ganzen	1694,5

Sämmtliche im Bau befindliche Bahnen sind eingeleisige. Es haben Dämme und Brücken für 2 Geleise:

	Werst
Serpuchow-Kursk	317,2
Schmerinki-Balta	174
Balta-Jelisawetgrad	244,5
Rasdelnaja-Tiraspol	43
Koslow-Woronesch	169
Lukow-Terespol	86
	1033,7

Es haben Dämme und Brücken für ein Geleis:	
Kijew-Schmerinki	254
Schmerinki-Wolotschisk	167
Bazatino-Berditschew	27
Rjaschk-Morschansk	120
	568

Zum 1. Januar 1867 waren Concessionen zum Bau ertheilt worden für die Linien:

	Werst
Orel-Witebsk	493
Kursk-Kijew	438
Alexandrowo-Czechozinek* (Warschau-Bromberg)	7
	938

Alle 3 zuletzt genannte Bahnen werden eingeleisige Bahnen sein; jedoch werden die Bahnen Kursk-Kijew und Alexandrowo-Czechozinek (Ciechocinek) (445 Werst) Dämme und Brücken für 2 Geleise haben. Die Bahn Orel-Witebsk (493 Werst) wird dagegen mit einem Erddamme und Brücken nur für ein Geleis hergestellt.

Juristisches.

♂ **Oesterreich.** (Gesetzentwurf.) Zur Completirung des Vereinsgesetzes vom 15. November 1867 hat das k. k. Ministerium des Innern, um die bisher noch in Kraft bestandenen Bestimmungen des ältern Vereinsgesetzes vom 26. November 1862 vollends aufzuheben, einen Gesetzentwurf über Actien-Vereine und andere industrielle Erwerbsgesellschaften ausgearbeitet und zur Vorlage für den Reichs-

* Ist am 1. Juli 1867 bereits dem Betriebe übergeben. Die Red.

rath vorbereitet. In welchem Geiste dieser Entwurf ausgearbeitet ist, möge beispielsweise § 58 darthun, wonach Jemand mit einer Geldstrafe bis zu 1000 fl. oder mit Arrest bis zu drei Monaten gestraft werden kann, der um ein Stimmrecht, das ihm nicht gebührt, in einer Generalversammlung auszuüben, sich als den Eigenthümer von Actien angiebt, die ihm nicht gehören; wenn Jemand seine Actien zu diesem Zwecke einem Andern überlässt; dann wenn Jemand eine solche Stimmführung im Namen eines Anderen übernimmt, ungeachtet ihm der Mangel der Stimmberechtigung auf Seite des Vollmachtgebers bekannt war.

Dann z. B. die Bestimmung, wornach zur Errichtung von Actiengesellschaften, von Commanditgeschäften auf Actien, dann von Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften die staatliche Genehmigung nicht erforderlich ist.

Aus diesen herausgegriffenen wesentlichen Bestimmungen ist zu ersehen, dass die jetzige Oesterreichische Regierung auch auf dem volkswirthschaftlichen Gebiete den Geboten des Fortschrittes treu bleibt.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 22. Juli 1868. Das Geschäft der letzten Woche war theilweise ein recht reges.

Kupfer bleibt in ruhiger Stimmung. Englische Marktnotirungen für Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $26\frac{1}{2}$—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn behauptet seine feste Tendenz. Banca-Zinn $33\frac{1}{2}$ Thlr., in Holland $54\frac{1}{2}$ fl. Lamm-Zinn 33—$33\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink ist zu etwas ermässigten Preisen, Bedarf vorhanden, doch drängen sich Producenten nicht zum Verkauf. W. H. Marke ab Breslau $6\frac{7}{12}$ Thlr., geringere Marken $6\frac{1}{2}$ Thlr., loco Waare im Detail $7\frac{1}{2}$—8 Thlr.

Blei noch wenig gefragt. Hier am Platze notirt: Sächsisches und Harzer $6\frac{7}{12}$—$6\frac{2}{3}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen steigend. Warrants 52 sh. 8 d., Gartsherrie 57 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh., Langloan I 54 sh. 6 d. Andere Schottische Marken 54 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung $42\frac{1}{2}$—44 Sgr. Englisches $38\frac{1}{2}$—40 Sgr., vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 42—$42\frac{1}{2}$ Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 44—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen. Hüttenwerke wollen ihre Forderungen auf 3 Thlr. per Ctr. erhöhen. Gewalztes $2\frac{11}{12}$—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{1}{2}$ bis $3\frac{3}{4}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ per Ctr.

Eisenbahnschienen. Der bedeutende Umsatz der letzten Wochen hat Preise wesentlich gehoben. Hiesige Notirungen 54—55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{4}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks unverändert. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17—18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks 18—19 Thlr. Vom Lager $16\frac{1}{2}$ Thlr. per Last auf Lieferung.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die Stuttgarter Pferdebahn wird für die dortige Baufabrik von Georg Schöttle ausgeführt. — Die Schienen hierzu, nach einem neuen Muster, wurden von der Hütte „Eschweiler-Pumpe" bei Aachen geliefert. Die Omnibusse liefert die Maschinenfabrik Esslingen.

Für die Kaiserin-Elisabethbahn wurden 9 Locomotiven von dem Maschinenfabricanten G. Sigl geliefert; in der eigenen Werkstätte wurden 250 Güterwagen angefertigt und dafür im Ganzen 625 534 fl. 8 kr. Ö.W. = 409 024 Thlr. $2\frac{2}{7}$ Ngr. in Rechnung gestellt.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
23. Juli	zu Ingolstadt	Bayer. Staatsb.	Hochbauten Stat. Gaimersheim	—
23. „	zu Constanz	Badische Staatsb.	Verkauf alter Materialien	—
23. „	zu Aulendorf	Württemb. Stsb.	Bahnhäuser, Sect. Altshausen	—
27. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	14000 Stück Engl. Dachschiefer	—
30. „	zu Schorndorf	Württh. Staatsb.	Schmiedeeiserne Thore für Bahnübergang	—
30. „	zu Frankfurt a/M.	Main-Weserb.	Verkauf alter Materiallien	—
31. „	zu Frankfurt a/M.	dieselbe	Materialien	424
1. Aug.	zu Saarbrücken	Saarbrücken-Saargemünder E.	Hochbauten Station Brebach und Kleinblittersdorf	—
1. „	zu Hof bei Lichtensteig	Toggenburger Bahn	II. Loos Dietfurt-Ebnat	—
3. „	zu Berlin	Berliner Vbdgsb.	Eiserner Ueberbau von Chaussee-Unterführungen	—
5. „	zu Gernsbach	Murgthalbahn	Erdarbeiten etc.	—
10. „	zu Gotha	Gotha-Leinefelder E.	Erdarbeiten	425
11. „	zu Gotha	dieselbe	Kunstbauten	425
11. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Kies	424
14. „	zu Breslau	dieselbe	Schwellen	424
15. „	zu Breslau	dieselbe	Wagentheile	424
18. „	zu Breslau	dieselbe	Schienen	424

Briefkasten.

Herrn Hofbuchdrucker Otto Henning zu Greiz: Ueber Eisenbahn-Projecte berichten wir erst dann, wenn dieselben Aussicht auf baldige Realisirung haben.

Herrn ♂ in Wien. Wir erhalten ihre Correspondenz erst Donnerstag, während wir solche spätestens Mittwoch in Händen haben müssen. Wir bitten über die Submissionen Oesterr. Eisenbahnen uns entsprechende Notizen zugehen zu lassen.

Löbl. Redaction des Ungarischen Actionärs zu Pest: Wir acceptiren Ihre Offerte eines Changeverhältnisses Ihres Blattes mit unserer Zeitung und senden Ihnen die seit 1. Juli d. J. erschienenen Nummern derselben.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 15. d. Mts. tritt zwischen Berlin und den Stationen Penzig, sowie Lauban bis incl. Altwasser ein directer Güter-Verkehr via Görlitz über die Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Kraft.

Sowohl die Tarifsätze, als auch die Lieferzeiten sind die nämlichen, wie für die Route über Kohlfurt, und liegen Tarife auf den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aus.

Es wird angenommen, dass die Aufgabe von Gütern zum Transport nach Berlin auf den benannten Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn und von Station Penzig, wenn auf dem Frachtbriefe die Vorschrift der Route fehlt, die Versender die Wahl der Route (via Görlitz-Cottbus resp. via Kohlfurt) der Güter-Expedition überlassen.

Berlin, den 11. Juli 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Pfälzische Nordbahnen.
(Linie Landstuhl-Kusel.)

Weitere Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der **Landstuhl-Kuseler Bahn** werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, von heute ab bis zum **15. August d. Js.** die

Vierte Einzahlung von zwanzig Procent,

somit den Betrag von 100 fl. per Interimsschein

an die K. Bank in Nürnberg oder deren Filialen

an die Bankhäuser:

M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,

Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,

W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,

S. Bleichröder in Berlin oder

an die **Directions-Hauptcasse** in Ludwigshafen a/Rhein

zu leisten.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschafts-Vermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte, worauf insbesondere die mit der dritten Einzahlung im Rückstande gebliebenen Actienbesitzer hiermit aufmerksam gemacht werden.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Ludwigshafen, den 10. Juli 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.

Jaeger.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nichterhobene Dividenden- und Zins-Coupons betr.

Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs- und Maximiliansbahn sind bis jetzt die Dividenden respective Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1862 Actie No. 19595.

„ „ 1864 „ No. 20835.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1862 per 1. Juli No. 12794.
" " 1863 " 1. Januar No. 2853, 3463, 5114, 5402, 15326.
" " 1863 " 1. Juli No. 18430.
" " 1865 " 1. Juli No. 272, 1348, 2576, 4592. 5856, 6235, 8420, 11010, 12721, 14703, 18446, 18537, 19786.
" " 1866 " 1. Januar No. 14519, 16876.
" " 1866 " 1. Juli No. 1343, 2492, 5409, 17594, 19424.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1862 per 1. Juli No. 3864, 5316.
" " 1863 " 1. " " 4075, 9636, 11431, 11747.
" " 1864 " 1. Januar " 2530, 4197, 5110, 8452, 9918, 11431, 11673.
" " 1864 " 1. Juli " 9785, 11431.
" " 1865 " 1. Januar " 9785, 11431.
" " 1865 " 1. Juli " 6346, 9785, 9980, 11431.
" " 1866 " 1. Januar " 8171, 9785, 11431.
" " 1866 " 1. Juli " 5614, 6297, 6535, 9785, 11431.

III. Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Vom Jahre 1863 per 1. März No. 2489.
" " 1864 " 1. " " 2705.
" " 1864 " 1. Septb. " 1210.
" " 1865 " 1. " " 50, 51, 934, 1454.
" " 1866 " 1. März " 2337.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden. Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 15. Juli 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jäger.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die zweite Ausloosung von Ein pro Cent der vierprocentigen Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat heute stattgefunden.

Dabei sind folgende Nummern gezogen:

50 Stück à 150 Thlr.

265. 370. 452. 481. 495. 620. 737. 833. 882. 885. 897. 917. 949. 959. 962. 1501. 1629. 1673. 1816. 2210. 2239. 2460. 2608. 2620. 3001. 3030. 3068. 3166. 3360. 3368. 3472. 3690. 3991. 4007. 4056. 4144. 4272. 4275. 4285. 4321. 4337. 4385. 4451. 4545. 4623. 4656. 4660. 4867. 4959. 4987.

25 Stück à 300 Thlr.

5144. 5378. 5380. 5406. 5545. 5663. 5783. 5822. 5850. 5987. 6000. 6093. 6123. 6156. 6219. 6313. 6485. 6561. 6839. 7029. 7084. 7130. 7283. 7313. 7480.

10 Stück à 750 Thlr.

7695. 7897. 7992. 8069. 8071. 8093. 8095. 8133. 8151. 8487.

5 Stück à 1500 Thlr.

8798. 8907. 8914. 8955. 8980.

Von der ersten Ausloosung sind bis heute folgende Nummern uneingelöst geblieben:

9 Stück à 150 Thlr.

2274. 2311. 2932. 3050. 3074. 4083. 4306. 4400. 4898.

3 Stück à 300 Thlr.

5670. 6756. 7487.

2 Stück à 750 Thlr.

7843. 7952.

Die bis heute eingelösten 76 Stück Prioritätsobligationen sind mit den dazu gehörigen Zinstalons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt.

Wir setzen hiervon die Inhaber der ausgeloosten Prioritäts-Obligationen unter der Benachrichtigung in Kenntniss, dass die Zahlung des Capitalbetrages der heute ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen, und unter Beifügung der dazu gehörigen Zinscoupons, vom **2. Januar 1869** ab, dagegen die Zahlung des Capitalbetrages der bei der ersten Ausloosung gezogenen und noch nicht eingelösten Obligationen, jeden **Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag** in den Vormittagsstunden von 9 bis 1 Uhr, bei unserer Hauptcasse, im Altonaer Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 17. Juli 1868.

Die Direction.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Nicht angestellte Baumeister und Bauführer, welche geneigt sind, sich bei der Abrechnung der Bauarbeiten der Bebra-Hanauer Eisenbahn gegen die reglementsmässigen Tagegelder auf dem Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern zu beschäftigen, werden aufgefordert, sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse schleunigst bei der unterzeichneten Behörde zu melden.

Cassel, am 16. Juli 1868.

Königliche Commission für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.
Thomas.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Ein Loos der Erdarbeiten für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn von ca. 100 000 Schachtruthen mit rot. 900 Ruthen Transportweite, beabsichtigen wir im Wege beschränkter Submission zu vergeben.

Bau-Unternehmer, welche ihre Qualification durch Atteste nachzuweisen vermögen, werden ersucht, von den in unserem Bau-Büreau, Köpnickerstr. No. 29 ausliegenden Plänen und Bedingungen Kenntniss zu nehmen, und werden daselbst Offerten bis zu dem am **17. August d. Js. Vormittags 11 Uhr** stattfindenden Termine entgegen genommen und im Beisein der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet.

Berlin, den 21. Juli 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn.

Königliche Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

10 Stück vierrädrigen Personenwagen I. und II. Classe ohne Bremse und Schaffnersitz (davon 5 Stück mit Retraiten),
10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. und III. Classe mit Bremsen und bedecktem Schaffnersitz,
24 Stück 5 Zoll starken Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl und schmiedeeisernen Speichenrädern mit Puddelstahlbandagen,
24 Stück 5 Zoll starken Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl mit Gussstahl-Scheibenrädern und
90 Stück $6^1/_2$ Fuss langen Tragfedern aus bestem zähen Stahle

im Wege öffentlicher Submission an den Mindestfordernden verdungen werden.

Lieferungsofferten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von vierrädrigen Personenwagen“
resp. Achsen mit Rädern, resp. Tragfedern“

versehen, bis zum Submissions-Termine

Dienstag den 4. August d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction der Ostbahn in Bromberg einzureichen.

Die Eröffnung der eingehenden Offerten erfolgt zu der bezeichneten Terminsstunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie an den Ober-Maschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt. Der Letztere wird auch auf etwanige sonstige Anfragen in Bezug auf die Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 7. Juli 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 6400 Schachtruthen Kies für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn zum Bau des 2. Gleises der Strecke Schebitz-Gellendorf im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 11. August cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Kies für die Strecke Schebitz-Gellendorf“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 14. Juli 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

24 200 Stück 8' langen, 6/10" starken eichenen Bahnschwellen,
3 690 lfden. Fuss eichenen Weichenschwellen

zum Bau des 2. Geleises der Strecke Schebitz-Gellendorf der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 14. August c., Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Schwellen für die Strecke Schebitz-Gellendorf“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 14. Juli 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn

Es soll die Lieferung von

64 Satz Gussstahl-Achsen mit Rädern aus schmiedeeisernen Gerippen und Puddelstahl-Bandagen für gedeckte Güterwagen,
160 „ Gussstahl-Achsen mit Gussstahlscheiben-Rädern für bedeckte Güterwagen,
400 Stück Gussstahl-Tragfedern für bedeckte Güterwagen,
500 „ Gussstahl-Evolutenfedern

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 15. August cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Wagentheilen“ (wie oben angegeben)

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 17. Juli 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

19 000 Ctr. eisernen Bahnschienen und
14 000 Ctr. Gussstahlschienen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 18. August c. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Stahl- resp. eisernen Schienen“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 14. Juli 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Main-Weser-Bahn.

Es soll die Lieferung folgender Materialien in Submission vergeben werden:

Bolzenkupfer	12 Ctr.,	
Kupferrohr ohne Nath . .	76 Meter,	
Feuerbüchse complet . . .	1 Stück,	
Werkzeugstahl v. Dimens. .	6 Ctr.,	
Triebradbandagen	8 Stück	v. Gussstahl resp. Bessemer Stahl.
Tenderradbandagen . . .	12 „	
Wagenradbandagen . . .	100 „	

Offerten hierauf sind längstens bis **31. d. Mts. Vormittags 10 Uhr** mit der Aufschrift „Submission auf etc.“ versehen bei unterfertigter Stelle einzureichen.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen etc. sind auf dem Büreau unsrer Hauptmaterialien-Verwaltung dahier täglich Vormittags von 8—12 Uhr einzusehen.

Frankfurt a/M., 15. Juli 1868.

Magazins-Commission der Main-Weser-Bahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es sollen die gegenwärtig auf verschiedenen Bahnhöfen der hiesigen Eisenbahn-Verwaltung lagernden alten Materialien-Abgänge, als:

circa 270 Ctr. alte eiserne und messingene Siederohre,
„ 440 „ altes Kupfer,
„ 676 „ alter Gussfederstahl und Federstahl etc.,
„ 950 „ alte eiserne und Gussstahl-Radreifen,
„ 2300 „ Abfall-Schmiedeeisen,
„ 1150 „ altes Eisenblech etc.,
„ 2800 „ altes Gusseisen,
„ 2200 „ verschiedene Drehspähne,
„ 200 „ verbrannte Roststäbe,
„ 5 Stück alte Dampfpumpen, complet,
„ 1 alter Sieder von einem Dampfkessel,

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen“ etc.

zum Submissions-Termine am

Mittwoch, den 29. Juli 1868, Morgens 10 Uhr

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen liegen in der hiesigen Registratur, sowie auf den Bahnhöfen zu Harburg, Lehrte, Hildesheim, Göttingen, Cassel, Osnabrück, Wunstorf und Bremen zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeltlich verabfolgt.

Hannover, den 7. Juli 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke von Langensalza bis Mühlhausen 4 Loose und zwar

1) Loos No. IV mit 11 920,$_{0}$ Schachtruthen zu bewegenden Bodens, einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf . . . . 21 803 Thlr. 17 Sgr. — Pf.
2) Loos No. V mit 24 105,$_{7}$ Schachtruthen wie vor . . 29 578 „ 16 „ 8 „
3) Loos No. VI mit 19 584,$_{1}$ Schachtruthen wie vor . . 21 265 „ 15 „ 5 „
4) Loos No. VII mit 16 728,$_{7}$ Schachtruthen wie vor . . 15 456 „ 4 „ 5 „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem am

27. Juli c. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 26. Juni 1868. **Der Abtheilungs-Baumeister.**
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke von Langensalza bis Mühlhausen im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten sollen 4 Loose und zwar:

Loos No. IV mit circa 133 Schachtruth. Mauerwerk,
„ „ V „ „ 739 „ „
„ „ VI „ „ 772 „ „
„ „ VII „ „ 375 „ „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem am

28. Juli cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen. In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Gotha, den 26. Juni 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Bahn.

Zur Ausführung der bei Reiser und Dachrieden unweit Mühlhausen über die Unstrut zu erbauenden 2 Viaducte sollen die excl. der Materialien zu 24 656 Thlr. und 22665 Thlr. veranschlagten Maurerarbeiten im Wege der öffentlichen Submission an qualificirte Unternehmer verdungen werden.

Die Zeichnungen, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, und werden auch auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift

„Offerte zur Uebernahme der Maurerarbeiten zum Bau der Unstrut-Viaducte bei Reiser und Dachrieden“

versehen, bis spätestens zu dem auf

den 31. Juli c. Vormittags 11 Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anberaumten Termine portofrei einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erscheinenden Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 10. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Eisenbahn soll auf der Strecke diesseits Dingelstädt das Loos No. XVI mit 35 408 Schacht-Ruthen zu bewegenden Bodens, einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf 41 996 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

bis spätestens zu dem am

10. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 14. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke diesseits Dingelstädt im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten soll das Loos No. XVI mit circa 927 Schacht-Ruthen Mauerwerk im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem am

11. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 14. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues der Unterführungen der Frankfurter Chaussee, der Stralau'er Chaussee, der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, der Tempelhofer Chaussee und der Brücke über den Wiesengraben, im Gesammtgewicht von ca. 1910 Ctr. Schmiedeeisen und ca. 47 Ctr. Gusseisen, soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden und ist hierzu ein Termin auf

Montag den 3. August 1868 Vormittags 10 Uhr

in unserm Baubüreau Cöpnickerstrasse No. 29 anberaumt worden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen ebendaselbst zur Einsicht bereit und können gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Die bis zum gedachten Termine eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden.

Berlin, den 16. Juli 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Juni 1868.

Diverse Zeichen u. Nummern. 16 Stück leere Petroleumfässer } lagern
do. 4 Stück leere Oelfässer } in Mann-
1 Pack (4 Stück) leere Körbe } heim.
1866 711. 1 Ballen Hopfen (43 Pfd.) }
J 1. 1 Kübel Pech (175 Pfd.) }
R & F 2860. 1 Kiste Bilderrahmen (36 Pfd.) } lagern in Heidelberg.
◇
S & K 36. 1 Pack Rohtabak (30 Pfd.) }
F B 251. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Baden.

Bayerische Ostbahnen. 1. Juli 1868.

G L. 1 Stück Ofentheil (5 Pfd.) }
W K. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 88 Pfd.) }
TL 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.) }
O K 4. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 70 Pfd.) }
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.) }
J [Zeichen] S 3654. 1 Fass Wein (68 Pfd.) }
X A 5. 4. 5. 38. 4 Fass Zwetschgen (52 Ctr. 64 Pfd.) }
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.) } lagern in Passau.
J S 18. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 17 Pfd.) }
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.) }
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.) }
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.) }
B. 13 Ballen Holzdraht (11 Ctr. 5 Pfd.) }
O O S O 391. 1 leerer Ballon (29 Pfd.) }
F E 1. 1 Ballen Waschleder (46 Pfd.) lagert in Straubing.
1 Fass Gyps (87 Pfd.) lagert in Freising.
Briaux David & Cie. Paris. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 78 Pfd.) lagert in Klardorf.
1 Stumpf Gerste (41 Pfd.) }
1 Sack Gerste (1 Ctr. 72 Pfd.) }
F S. R 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.) } lagern in Nürnberg.
H 3926. 1 Stück Roheisen (1 Ctr. 8 Pfd.) }
H R 10. 1 Ballen muthmaasslich Kleider (14 Pfd.) lag. in Regensburg.
1 Koffer muthmaasslich Kleider (51 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
C F 932. 1 Kistl (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
[Zeichen] 133. 1 Sack Früchte (28 Pfd.) lagert in Eger.
1 Stück Laternenhalter (28 Pfd.) } lagern in Amberg.
F S. 1 Sack Getreide }

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende Juni 1868.

T 5 H R 400. 1 Kiste Maschinentheile (40 Pfd.) lagert in Augsburg.
S Bernrieder. 1 Sack leere Säcke (114 Pfd.) lagert in Harbatzhofen.
v E. 1 Sack Getreide (147 Pfd.) } lagern in Augsburg.
P F. 1 Sack Getreide (145 Pfd.) }
G G 173. 1 Ballot Garn (45 Pfd.) } lagern in Augsburg.
G E C. 1 Sack Gerste (135 Pfd.) }
[Zeichen] 5320. 1 Fässchen Cichorien lagert in Pleinfeld.
C S 35. 1 Kistchen Drahtstiften lagert in Pleinfeld.
R 39 365. 1 Korbflasche Solaröl (122 Pfd.) lagert in Hassfurt.
625. 1 Kiste Glas (128 Pfd.) lagert in Hassfurt.
K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.) }
F S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.) }
C E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.) }
280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.) } lagern in Aschaffenburg.
C E 412. 1 Kiste Achse (14 Pfd.) }
L Reinitz. 1 Sack leere Säcke (31 Pfd.) }
T. 10 Stück Eisentheile (165 Pfd.) }
W 531. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) }
E M C 350. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) } lagern in Aschaffenburg.
M C 2599. 1 Kiste Farbe (38 Pfd.) }
M K. 1 Pack Kleider (39 Pfd.) }
N P. 1 Kiste Kleider (10 Pfd.) lagert in Bamberg.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Juni 1868.

2 Holzschwengel lagern in Mülheim a/Rhein.
1231. 1 Pack Papier (66 Pfd.) von Essen lagert in Steinbeck.
S 3. 1 Pack Säcke (49 Pfd.) von Eisenach lagert in Steinbeck.
C W & C 5164. 1 Korb Tabak (23 Pfd.) }
L H 885. 1 Korb leere Blechflaschen (5 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Steinbeck.
1 Stab Eisen (20 Pfd.) }
H. 1 Stück Ofenplatte (15 Pfd.) }
L B T 707. 1 Ballen baumw. Garn (277 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.
S O C 7210. 1 Pack Glaspapier (71 Pfd.) }
G H. 1 Pack Sägen (23 Pfd.) } von Deutz lagern in Hagen.
K F 1176. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) }
S W 1749. 1 Kiste leere Cigarrenkisten (60 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
K 86. 1 Korb Hammerstiele (31 Pfd.) lagert in Witten.
8 eiserne Gardinenstangen (6 Pfd.) von Hamm lagern in Barop.
F P F 10 376. 1 Kiste Porcellan (76 Pfd.) lagert in Soest.
AR 947. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Hamm.
M P 15. N 1853. 1 Ballen Pfeffer von der Schuppenrevision lagert in Altena.
C S 38. 1 Pack Stahlwaaren (156 Pfd.) von Rittershausen lagert in Plettenberg.
[Zeichen] S S 5312. 1 Fass Syrup (112 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Siegen.
X 6 X 20. 2 Tafeln Blech (96 Pfd.) }
2 Stangen Rundeisen (107 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Bochum.
VIII. 1 Bund Reifen von Oberhausen lagert in Steele.
HF 754. 1 Korb leere Flaschen (70 Pfd.) }
HL. 1 Ofentheil (10 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Essen.
H. 1 Roster (5 Pfd.) }
1 Pack Springfedern (34 Pfd.) }
J W 26. 1 Kiste Glas (115 Pfd.) } von Heissen lagern in Essen.
J W 33. 1 Kiste Glas (85 Pfd.) }
1 Pack Weiden (22 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Essen.
S. 4 Stangen Stahl (240 Pfd.) }
S 586. 2 Stangen Stahl (120 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Duisburg.
S J 5. 1 eiserner Rahmen (203 Pfd.) }
W D C 497. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 157 Pfd.) von Aachen M. lagert in Ruhrort.
W 684. 1 leeres Fass (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort.

Verzeichniss

der im Monate Juni 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

C L No. 60. 1 Ballen Leder (85 Pfd.) lagert in Braunschweig s. Febr.
2 Stangen Eisen, 15' 10'' lang, ca. 1'' stark (98 Pfd.) lagert in Holzminden.

Verzeichniss

der überzähligen Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro April, Mai und Juni 1868.

a) Monat April.

759 Bremen/Hannover. 1 leere Kiste (6 Pfd.) lagert in Hannover.
G B 601. 1 Collo Schmiedeeisen (13 Pfd.) lagert in Löhne.
C M. 3 leere Gebinde (44 Pfd.) lagern in Hildesheim.
S 1. 1 Sack Pferdehaare (60 Pfd.) lagert in Hildesheim.
W. 1 eiserne Ofenthür (5 Pfd.) lagert in Celle.
S 366. 1 Korb Maschinentheile (11 Pfd.) } lagern in Hildesheim.
St C 1648/9. 2 leere Kisten (128 Pfd.) }

b) Monat Mai 1868.

597 Rethen/Hannover. 1 Sack Heede (10 Pfd.) lagert in Hannover.

1 Bund Wagenschlüssel (6 Stück) lagert in Harburg.
A. 1 kleine □Eisenplatte (2 Pfd.) lagert in Sebaldsbrück.
K G 1658. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.)
E 15. 1 leerer Glasballon (33 Pfd.)
1 leerer Glasballon (28 Pfd.)
1 leerer Bienenkorb (5 Pfd.)
(von der Schoppen-Revision lagern in Hildesheim.)
1 leeres Fass (14 Pfd.)
1 Sack Weizen (150 Pfd.) lagert in Harburg seit 28. Mai.

c) Monat Juni 1868.

1 Sack Gerste von Tornocz lagert in Harburg seit 16. Juni.
4 Sack Weizen von Pest lagern in Harburg seit 18. Juni.
1 Hutschachtel (4 Pfd.) lagert in Northeim.
M C. 1 gusseis. Fensterrahmen (5 Pfd.) von Emden lagert in Bremen seit 19. Juni.
AR. 1 Pack leere Säcke (28 Pfd.) von Cassel lagert in Harburg seit 26. Juni.

Hessische Ludwigsbahn. a) pro 1. Juni 1868.

H. 33. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.)
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
1 Stück alte Decke
(lagern in Mainz.)
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
MD 1. 1 Ballen Kalbfelle (80 Pfd.)
M 240/2. 3 Päcke Papier (287 Pfd.)
(lagern in Frankfurt.)

b) pro 1. Juli 1868.

A. 1 Bündel leere Säcke lagert in Mainz.
B. 1 Pack gr. Eisenwaaren
Tr Fr. Koch 444. 1 leeres Fass
(lagern in Alzey.)
1 Pack graue Körbe lagert in Rüsselsheim.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
1. Juni 1868.

(J) 405. 1 Fassl Powidl (160 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 25. März.
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 9. Decbr.
E E 630. 1 Kiste Männerhüte (57 Pfd.) von Schönbrunn lagert in Wien seit 2. November. (Beklebt Bodenbach-Wien.)
F 20. 1 leeres Weinfass (200 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 29. März. Beklebt Pest.
2 leere Fässer (70 Pfd.) lagern in Lundenburg seit 13. December.
1 Korb leere Glasflaschen (15 Pfd.) lagert in Lundenburg s. 1. April.
V I S 188. 1 leeres Fassl (53 Pfd.) von Lundenburg lagert in Brünn seit 27. August.
10 Buschen Eisen (1230 Pfd.) von Scontrirung lagern in Brünn seit 18. December.
A S 7520. 1 leeres Fassel (28 Pfd.) von Scontrirung lagert in Hullein seit 13. März.
1 Stück Schmiedeeisen, 13′ 5″ lang, 5″ breit, 4‴ dick (111 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Prerau seit 11. Mai.
1 Stück Eisenschiene, 12′ 9½″ lang, 6″ breit, 4½″ stark (105 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Weisskirchen seit 25. Mai.
1 Sack Knoppern (23 Pfd.)
C S 2146. 1 Fass Wein (148 Pfd.)
R 2900. 1 Fass rothe Farbe (58 Pfd.)
J B M 16505. 1 Fass Karden (458 Pfd.)
H. 1 Kiste Champagner (64 Pfd.)
(von Scontrirung lagern in Troppau seit 29. December.)
K 1/2. 2 Ballen Fenchel (448 Pfd.)
W Z F 158. 1 Kiste leere Plutzer (115 Pfd.)
(von Scontrirung lagern in Petrowitz seit 19. April.)

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. a) 31. Mai 1868.

J K 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 2. März.
1 Kiste Eisenwaaren von Salzburg lagert in Wien seit 5. März.
R L. 17 Busch Stahl (2380 Pfd.) von Passau lagern in Wels s. 6. März.
AE ½/3. 3 Ballen (Inhalt unbekannt, 224, 154, 220 Pfd.) vom Magazin lagert in Wien seit 10. April.
J B 172. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Wels lagert in Wien seit 24. April.
A S 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 210 Pfd.) von Aschbach lagert in Wien seit 28. April.
Mannheim 121. 1 Stück Lederdecke
C E B 1401. 1 Stück Theerdecke
R E G 3200. 1 Stück Theerdecke
(vom Magazin lagern in Passau seit 28. April.)
1 Stück Bandage (358 Pfd.) vom Magazine lagert in Passau s. 28. April.
B 6/7. 2 Koffer (Inhalt unbekannt, 26, 88 Pfd.) vom Magazine lagern in Wien seit 22. Mai.
25/1 u. 198/2 Krüge Eger Salzquelle (112 resp. 495 Pfd.) von Eger, Passau lagern in Linz.

b) 30. Juni 1868.

7 Colli Eisenblech (27 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 30. Mai.
Marienbader Kreuzbrunnen. 5 Krüge Mineralwasser (18 Pfd.) von Franzensbad, Passau lagern in Linz seit 22. Mai.

Köln-Mindener Eisenbahn. Juni 1868.

F 6. 1 Pack Papier (29 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 1. Juni.
1 Theil von einer Verkuppelung (13 Pfd.) ab Aschersleben lagert in Deutz seit 2. Juni.
H 60. 1 leeres Fass (66 Pfd.) ab Hochdahl lagert in Deutz s. 6. Juni
T 19. 1 Korb leere Flaschen (92 Pfd.) lagert in Deutz seit 13. Juni.
R 18. 1 Pack leere Säcke (42 Pfd.) ab Deutz lagert in Siegen seit 15. Juni.
B M. 1 Verkuppelung ab Minden lagert in Deutzerfeld seit 15. Juni.
16 995. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Giessen seit 17. Juni.
H 816. 1 Decke lagert in Gelsenkirchen seit 18. Juni.
S 4. 1 Pack leere Körbe (13 Pfd.) lagert in Deutz seit 20. Juni.
F H Crefeld 10. 1 Colli Holz (5 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 25. Juni.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Juni 1868.

1 Packt leere Säcke von Pressburg, sig. S. Blum, Wien (15 Pfd.)
1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Ofentheile ohne Ringe
△ 31 oder (B) 24. 1 Sack Soda
1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) Breslau-Leipzig
(lagern in Leipzig.)
L C 408. 1 Fass, anscheinend Wagenfett enthaltend (114 Pfd.) lagert in Pristewitz.
B U R B. 1 eiserne dreikantige Schiene (48 Pfd.)
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen (8 Pfd.)
(lagern in Coswig.)
× weiss. 1 Colli Maschinentheil (9 Pfd.)
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
(lagern in Dresden.)

Verzeichniss

der seit Anfang dieses Jahres bis ult. Juni cr. auf den Sationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn** als überzählig und herrenlos lagernden Güter und Gepäckstücke.

1 schwarzlederner Koffer mit einer alten Beklebung No. 345 Hamburg/Berlin (38 Pfd.) lagert bei hiesiger Magdeburg-Halberstädter Eilgut-Expedition seit 5. Januar.
A W A 1383. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert bei der Magdeburg-Halberstädter Güter-Expedition Magdeburg seit Anfang April cr.
Jürgens 2193. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Wittenberge seit 2. Juni cr.

Main-Neckar-Bahn. Revision am 1. Juli 1868.

a) auf Station Darmstadt:

S. 4 Stäbe Winkeleisen (104 Pfd.).
B 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
1 Sack Knochen (87 Pfd.).
1 Ballen Lumpen (52 Pfd.).
P 1026. 1 Ballen Packleinen (31 Pfd.).
K 40. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
H I 483. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
H / A H 147. 1 leere Kiste (130 Pfd.).

b) auf Station Frankfurt:

S S 4845. 1 Fass Farbe (96 Pfd.).
L 51. 1 Ballen Hanf (52 Pfd.)
F 524. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
F B 1139. 1 Rolle Packleinen (122 Pfd.).
Br B 624. 1 Rolle Packleinen (126 Pfd.).
7 Ringe Draht (200 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs Juli 1868.

L E. 1 leinene Wagendecke lagert in Cassel seit April 1868.
O. 1 Ballen Schaffelle (42 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
1 mit grauer Oelfarbe angestrichener verschliessbarer, zur Aufbewahrung von Zugslaternen eingerichteter Kasten lagert in Guntershausen seit Februar 1868.
1 Rolle Packleinen (32 Pfd.) lagert in Treysa seit Juni 1868.
M O D R I N. 1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt s. Mai 68.
Koffler & Co., Kunstmühle bei Beiseförth 308. 1 Sack leere Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit Januar 1868.
2 Stück tannene Dielen lagern in Frankfurt seit April 1868.

Nassauische Eisenbahn. 23. Juni.

Z VB / AP G E 12. 1 Wagendecke lagert in Limburg.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende Juni 1868.

L & C 176. 1 Sack Lumpen (118 Pfd.) lagert in Neumarkt.
F Q 26. In alter Emballage einige Holzstäbe, 1 Kartoffelhacke und 1 alte Stubenbürste (8 Pfd.) lagern in Görlitz.
1 Bund mit 3 schmiedeeisernen Stücken (11 Pfd) lagert in Breslau.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Juni 1868.

1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Aug. 1867.
G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.

Oberschlesische Eisenbahn. Juni 1868.

K 1/3. 2 eiserne Räder
1 eiserne Welle.
D 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 24 Pfd.).
1584. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 87 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 30. Juni 1868.

J M 5420. 1 Kiste Bücher (228 Pfd.) lagert in Köln.
1 schwarzer hölzerner Koffer lagert in Düren.
4 Stäbe Rundeisen lagern in Aachen.
J T 850. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.) lagert in Kempen.
T 2 W 26, 33. 2 Kisten Glas (200 Pfd.) lagern in Heissen.
1 Stück Holz 20′ à 4″ lagert in Godesberg.
1 Stück Holz 20′ à 4″ lagert in Rolandseck.
1 Stück Holz 20′ à 4″ lagert in Remagen.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der **Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro Juni 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 19. October 67.
J. W 898. 1 Kiste gem. Zimmet (65 Pfd.) } lagern in Saarlouis seit
B S 232. 1 Kiste baumw. Zeug (287 Pfd.) } 2. Mai 1868.
C M. 1 Fass Thran (224 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 5. Mai 1868.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) } lagern in Saarbrücken seit 2. Febr.
W. 1 Stück Ofentheil (37 Pfd.) } 1867.
3 Stück Kreuzhölzer (42 Pfd.) lagern in Saarbrücken seit 29. März 67.
E H 1. 1 leeres Fass (32 Pfd.) } lagern in Saarbrücken seit März
958. 1 leeres Fass (23 Pfd.) } 1868.
J H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Jan. 1868.
A N 293. 1 Holzmodell lagert in Neunkirchen seit März 1868.
B 18. 1 Pack leere Säcke (82 Pfd.) } lagern in Neunkirchen seit Juni
1 Scheibe von Messing (45 Pfd.) } 1868.
E B 199. 1 leere Kiste } (162 Pfd.) lagern in Sobernheim seit
J 10 976/7. 2 leere Kisten } August 1867.
S 3695. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Creuznach seit 22. Jan. 68.
D B & C 565. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Creuznach s. 27. Jan. 68.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 30. Juni 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt. } seit Juli 1866.
1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 gusseiserne Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit Juni 1864.
1 Bund 2 blech. Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stab Flacheisen lagern in Bischofswerda } seit November 1865.
10 Stab □ Eisen lagern in Bischofswerda }
83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
Ottendorf Neumarkt. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) lagert in Görlitz.
1 Ballen Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.
1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg }
2 leere Bierfässer lagern in Reichenberg }
△ 156. 1 Sack Guano (203 Pfd.) von Dresden lagert in Pirna im Wagen: K. K. No. 5130 seit 30. September 1867.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn**
am 1. Juli 1868 lagernden überzähligen Güter.

636. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Emden seit 31. Mai.
L P 550. 1 Sack Saamen (46 Pfd.) lagert in Emden seit 14. Juni.
H W Heinrichs. 1 Pack Stahl (21 Pfd.) lagert in Leer seit 1. Juli.
F R. 2 Pack [11] Körbe (126 Pfd.) lagern in Rheine s. 23. Mai.
D W 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 171 Pfd.) lagert in Münster seit 4. Juli.
J H 1. 1 Sack Hafer (118 Pfd.) lagert in Hamm seit 1. Juli.
D 3030/3031. 2 Tonnen Seife (325 Pfd.) lagern in Altenbeken seit 3. Februar.
2 Korbflaschen mit Säure oder Mineralöl von Hamm lagern in Warburg seit 21. April.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. Juni 1868.

1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. März.
G A 4721. 1 Korb grobe Eisenwaaren (125 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 30. März.
S J. 1 Packet Nägel (2 Pfd.) lagert in Maulbronn seit 11. April.
1 Bund Gypserrohr (15 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 9. März.
L K 1. 1 Ballen Sonnenblumensaamen (70 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar.
B L 116, 117. 2 leere Bierfässchen (15 u. 18 Maass) } lagern in Stuttgart seit März.
R C 76, 291. 2 leere Bierfässchen (13 u. 16 Maass) }
J N Sautter 1461. 1 leeres Bierfässchen (22 Maass) }
C S S 38B. 1 Kiste Drahtstifte (40 Pfd.) }
H 31. 1 Verschlag Eisen (292 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 23. Juni.
J G 80. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Göppingen seit 5. Januar.
3607. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Ulm loco seit Februar.
1 eiserne Zugstange (4 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 30. März.
K R. 1 Packet Schustergarn (2 Pfd.) lagert in Ulm loco seit März.
1 alter Sack mit Kuhschwänzen (10 Pfd.) lagert in Ulm loco s. April.
A L 94. 1 Bund leere Säcke (51 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 23. Juni.
Bantleon. 1 leeres Bierfässchen, 10 Maass (18 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 31. März.
2 leere Oelfässchen (31, 36 Pfd.) lagern in Friedrichshafen s. 14. Mai.
L H 38. 1 altes leeres Fässchen (28 Pfd.) lagert in Hall seit Mai.
K B 3. 1 leeres Oelfass (73 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 1. März.

b) Fehlende.

Bayerische Ostbahnen. 1. Juli 1868.

1 Fass Russ
J E 119. 1 Bund leere Säcke (27 Pfd.)
K E B 31. 1 Stück Wagendecke
B O B 167. 1 Stück Wagendecke
2 Stück Stricke
10 Stück Flechtel
4 Stück Kipfstöcke
1 Stück Wagendecke
2 Stück Rohrmatten
2 Stück Stricke
L E
D U C. 1 Pack leere Säcke
Leipzig 95. 1 Stück Decke
1 Stück Maschinentheil
L 730/733. 4 Bund leere Säcke (2 Ctr.)
K E B 242. 1 Stück Wagendecke
Chemnitz 453. 1 Stück Wagendecke
M K 3. 1 Bund leere Säcke
1 Bund leere Säcke
H W 2899. 1 Kiste Tabak (37 Pfd.)
R C 190. 1 Fass (Inhalt unbek., 10 Ctr. 80 Pfd.)
K E B 368. 1 Stück Wagendecke
4 Stück Wagendecken
3. 1 Brod Zucker
Adr. Kühbacher 231. 1 Packt Effecten ($2^1/_2$ Pfd.)
Redlich 2. 4. } 11 Bund leere Säcke (2 Ctr. 15 Pfd.)
K E B 5. 6. 7. }
Hotscher 1—4. }
K. 1 Stück Bratreine } fehlen in Passau.

K S C 2795. 1 Ballen Kurzwaaren (33 Pfd.) fehlt in Cham.
M B 8815. 1 Kiste Käse (37 Pfd.) fehlt in Straubing.
R C 1868. 1 Ballen Pinsel (3 Pfd.) fehlt in Freising.
M S 2513. 1 Kiste gr. Stoffe (35 Pfd.) fehlt in Freising.
G 16 951. 1 Fass Farben (30 Pfd.) } fehlen in Regensburg.
Adr. Thammnau. 1 Pack Wollwaaren (21 Pfd.) }
S A 651. 1 Kiste Cigarren (34 Pfd.) }
A 20. 1 Packt Leder (32 Pfd.) }
G V 2454. 1 Kiste Canditen (26 Pfd.) }

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende Juni 1868.

H B 3. 1 Fass Obstgelee (63 Pfd.) ab Mainz fehlt in Kufstein.
J M 77. 1 Koffer Kleider (114 Pfd.) ab Salzburg fehlt in Kufstein.
S 1 Kiste Effecten (146 Pfd.) ab Wien fehlt in Kufstein.
K B 145. 1 Ballot Bücher (22 Pfd.) ab Augsburg fehlt in München.
W & L 355. 1 Ballot Kurzwaaren (24 Pfd.) ab Ulm fehlt in München.
G 272. 1 Ballot Baumwollenwaaren (52 Pfd.) ab Augsburg fehlt in München.
N 819. 1 Kiste Cigarren (185 Pfd.) ab Ulm fehlt in München.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollwaaren (50 Pfd.) ab Augsburg fehlt in Brannenburg.
Adresse Berlin-Kufstein. 1 Packet Zollschlösser ab Berlin fehlt in Rosenheim.
M 13. 1 Sack leere Säcke (210 Pfd.) ab Kempten fehlt in Augsburg.
C P A. 1 Tafel Eisenblech (259 Pfd.) ab Ulm fehlt in Augsburg.
F C P 1793. 1 Kiste Phosphor (160 Pfd.) ab Köln fehlt in Kempten.

S C 28. 1 Ballen leere Säcke (9 Pfd.) ab Fürth fehlt in Augsburg.
8489. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Bobingen fehlt in Augsburg.
HH 267. 1 Ballen Hornabfälle (337 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Kempten.
A R X 18. 1 Sack Werg (109 Pfd.) ab Dachau fehlt in Fellheim.
A H 10. 1 Pack Kleider (8 Pfd.) ab Aschaffenburg fehlt in Augsburg.
B 2897. 1 Sack Mandeln (25½ Pfd) ab Mannheim fehlt in Kempten.
C S 3540. 1 Ballen Leder (11½ Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
H 9400. 1 Ballot Stahl (37 Pfd.) ab Traunstein fehlt in Augsburg.
W 2407. 1 Sack Getreide fehlt ab Augsburg nach Friedrichshafen.
C K S 32. 1 Packet Baumwollenwaaren (33 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
E O D A G G. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Wien fehlt in Augsburg.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollgarn (50 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
C S 929. 1 Ballot Baumwollwaaren (68 Pfd.) ab Schwarzenbach fehlt in Augsburg.
H 624. 1 Ballot Cottons (41 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Augsburg.
B S 602. 1 Ballot Baumwollwaaren (29 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Augsburg.
M S F 1984. 1 Ballot Seilerwaaren (100 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Augsburg.
J B 10. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (35 Pfd.) ab Aalen fehlt in Kempten.
B B 60. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Pleinfeld.
104. 1 Sack Mehl (168 Pfd. ab Nürnberg fehlt in Georgensgmünd.
S 4379. 1 Ballot Wollwaaren (13 Pfd.) von Tübingen fehlt in Lichtenfels.
G K. 1 Sack leere Säcke (38 Pfd.) ab Hof fehlt in Forchheim.
F 3. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) ab Regensburg fehlt in Aschaffenburg.
B H 8. 1 Bündel leere Säcke (35 Pfd.) ab Mainz fehlt in Aschaffenburg.
S 2214. 1 Ballen Galläpfel (65 Pfd.) ab Köln fehlt in Aschaffenburg.
S 9 u. 10. 2 Kistchen Candis (110 Pfd.) ab Mainz fehlen in Aschaffenburg.
1 Wagentragfeder von gerippten Stahl und siebenlägig (?) fehlt in Nürnberg.
Gschnitzer 27. 1 Ballen Lumpen (162 Pfd.) fehlt in Salzburg.
1 Koffer Kleider (42 Pfd.) fehlt in Miesbach.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Juni 1868.

A Z 2601, 2611, 2618, 2619, 2633. 6 Bürden Stahl (9 Ctr.) von Hagen fehlen in Berlin seit 27. Mai.
Ein rother Strich. 1 Bund Eisen (50 Pfd.) von Unna fehlt in Berlin seit 2. Juni.
1 Patentkuppel von Kreiensen fehlt in Berlin seit 24. Juni.

Verzeichniss
der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro April, Mai und Juni 1868.

a) Monat April 1868.

R R 8832. 1 Fass Oel (94½ Pfd.) von Holzminden fehlt in Cassel.
O 1208. 1 Pack Schinken (20 Pfd.) von Bielefeld fehlt in Bremen.
K 8. 1 Fass Butter (70 Pfd.) von Lingen fehlt in Bremen.
7. 2 Säcke Bohnen (202 Pfd.) von Dresden fehlen in Bremen.
H D 406. 1 Koffer Kleidung (72 Pfd.) von Nienburg fehlt in Uelzen.
FW 18 288. 1 Kiste Zuckerwaaren (42 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Cassel.
F 8. 1 Leiter (12 Pfd.) von Göttingen fehlt in Hildesheim.
1 Sack Hafer (141 Pfd.) von Alfeld fehlt in Lüneburg.
MK 47. 1 Ballen Lumpen von Vegesack fehlt in Celle.
3 Sack Hafer von Algermissen fehlen in Hämelerwald.
HV 1303. 1 Kiste Cigarren (28 Pfd.) fehlt in Sebaldsbrück.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) von Leipzig fehlt in Cassel.
Otto Sachs. 5 Sack Weizen (850 Pfd.) von Leipzig fehlt in Lüneburg.

b) Monat Mai 1868.

1105. 1 Ballen Wolltuch (22½ Pfd.) von Hamm fehlt in Sebaldsbrück.
1687. 1 Kiste Wein (35 Pfd.) von Mainz fehlt in Bremen.

c) Monat Juni 1868.

R L. 1 Sack Gerste (120 Pfd.) von Gran-Nana fehlt in Harburg.
A I. 1 Sack Mais (120 Pfd.) von Gran-Nana fehlt in Harburg.
E. 6 Sack Weizen (1020 Pfd.) von Pest fehlen in Harburg.
E S. 6 Sack Weizen (1020 Pfd.) von Pest fehlen in Harburg.
1 Sack Gerste von Galantha fehlt in Harburg.
O. 1 Sack Roggen (190 Pfd.) von Banteln fehlt in Freden.
1 Sackrollwagen fehlt in Sebaldsbrück.
M L 4553. 1 Kiste Kautabak (17 Pfd.) von Minden fehlt in Bückeburg.
MB 930. 1 Ballen Musikalien (12 Pfd.) von Wolfenbüttel für Speyer fehlt in Göttingen.
1 Sack Lumpen (80 Pfd.) fehlt in Elze.

Halle-Casseler Eisenbahn. 17. Juli 1868.

Dr. Feigelt. 1 Hutschachtel aus Pappe, Gepäckschein No. 87, Berlin-Rossla fehlt in Rossla seit 16. Juni.

Hessische Ludwigsbahn. a) pro 1. Juni 1868.

fehlen in Mainz:

C H 99. 1 Pack Säcke (14 Pfd.)
A G 938. 1 Ballen Wollwaaren (17 Pfd.)
Z F 93 a., b., c. 3 leere Kisten (161 Pfd.)
L & L 3409. 1 leeres Fass (56 Pfd.)
L L 2993. 1 leeres Fass
C S 5340. 1 Bällchen Leder (11½ Pfd.)
S O 705. 1 Bällchen Wollenwaaren (40 Pfd.)
C A S 3883. 1 Bällchen baumw. Garn (18 Pfd.)
R 1852, 1886/7. 3 leere Fässer (296 Pfd.)
F D 4. 1 Sack Zinkabfälle
H S. 1 Collo Guss
J J O 268. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
K 1258. 1 Kiste Essenzen (31 Pfd.)
A H 30161. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
4335. 1 Kiste Leinen (49 Pfd.)
K N M E (rothe Schrift) Breslau 194. 1 aus Drillich gefertigte getheerte Decke mit 6 Ringen 28' lang, 14' breit.
Keller. 1 Sack Tannäpfel
S J 253. 1 Pack Papier (116 Pfd.)
F 245. 1 Ballot Wollenwaaren (21 Pfd.)
4 Stricke
Eilgut: L. 1 Pack Säcke (11 Pfd.); T E 4288. 1 leeres Fass (46 Pfd.); A 1 Collo Stahl; N 12. 1 leere Kiste (37 Pfd.)

G S. 1 Sack Weinstein fehlt in Gau-Algesheim.
2690, 9895. 2 leere Fässer; 1 Spitzstrang } fehlen in Bingen.

b) pro 1. Juli 1868.

fehlen in Mainz:

G C R 2291. 1 Bällchen Leder (34 Pfd.)
D B 2001. 1 Kiste Manufacturwaaren (49 Pfd.)
B & C 2062. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.)
K St 26. 1 Kiste Kleider (66 Pfd.)
G W 357. 1 Kiste Kurzwaaren (76 Pfd.)
N B. 2 Zungen Gusstheile
3 Stück Schnürleinen
M A 726. ¼ Ohm Wein (von Mainz in Cöln)
Eilgut: L. 1 Pack Säcke (11 Pfd.); 1 Pack 8 Stück Tornister; A S 2138, 2112. 2 Fässchen Hefe 50 Pfd.)

fehlen in Bingen:

2290, 9895. 2 leere Fässer
1 Spitzstrang
181. 1 Leine
499. 1 Stück Gepäck [schw. Koffer] (60 Pfd.)

HB 220. 1 Kiste Strohhüte (14 Pfd.) fehlt in Worms.
C A. 1 Pack gr. Eisenwaaren; A A B. 1 leeres Fass } fehlen in Alzey.

Neisse-Brieger Eisenbahn. Ende Juni 1868.

1 Sack Siedeholz fehlt in Neisse seit 13. Juni 1868.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Juni 1868.

30. 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1868.
1 Sack Kleie (1 Ctr.) fehlt in Klopschen seit 21. Februar 1868.
2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehlen in Buchwald seit 10. Dec. 1868.

Oberschlesische Eisenbahn. Juni 1868.

T S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten wollene Waaren.
T B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
T S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
324. 1 Fässchen Neunaugen (20 Pfd.).
K 31. 1 Ballen wollene Waaren (15 Pfd.).
F 28. 1 Ballen Bandsachen (41 Pfd.).
HF & Co. 1257. 1 Ballen Kaffee (1 Ctr. 22 Pfd.).
F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
J. Graetzer Gross-Strehlitz. 1 Pack leere Säcke (5 Pfd.).
D Schreiber Olmütz. 1 Pack leere Säcke.
H B 497. 1 Ballen Wollwaaren (60 Pfd.).
C A F 963. 1 Kiste Manufacturwaaren (67 Pfd.).
1 schwarzer Koffer Gepäck (17 Pfd.).
G S 161. 1 Kiste Modelle (1 Ctr. 24 Pfd.).
W. 1 Pack Stühle.

Rheinische Eisenbahn. 30. Juni 1868.

E H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.

F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
(D) 1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Köln.
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss fehlt in Köln.
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis fehlt in Köln.
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.) ab Lindern fehlt in Köln.
M 571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.) fehlt in Köln.
M 191. 1 Ballen Garn (22 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
S 66. 1 Ballen baumw. Waaren (20 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Köln.
2 Stäbe Eisen ab Aachen fehlen in Köln.
X 11812. 1 Ballen Wollenwaaren (22 Pfd.) ab Pforzheim fehlt in Köln.
M A 726. 1/4 Ohm Wein ab Mainz fehlt in Köln.
H 62. 1 leeres Fass ab Deutzerfeld fehlt in Köln.
G H 2738. 1 Ballen Papier (54 Pfd.) ab Soest fehlt in Köln.
2 Ballen Lumpen ab Essen fehlen in Düren.
1 Collo Roster ab Mechernich fehlt in Stollberg.
AL F 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz fehlt in Aachen.
L Cahn. 1 Sack Gerste ab Creuznach fehlt in Aachen.
4 Pack Latten und Bretter ab Bonn fehlen in Aachen.
W V 2. 1 Ballen Victualien (13 Pfd.) ab Pfalzdorf fehlt in Herbesthal.
F F. 1 Kiste Weinproben ab Köln fehlt in Neuss.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
D 3086. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Crefeld.
G B 280. 1 Ballen rohe Seide (53 Pfd.) ab Wien fehlt in Crefeld.
1 Sack Mehl ab Neuss fehlt in Crefeld.
ML 280. 1 Ballen Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
AB 6031. 1 leeres Fass ab Crefeld fehlt in Hochfeld.
J W 21 773/4. 2 Kisten Glas (220 Pfd.) ab Köln fehlen in Heissen.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 2 leere Fässer ab Köln fehlen in Andernach.
M 141. 1 leeres Fass (22 Pfd.) ab Neuss fehlt in Neuwied.
L M 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) ab Andernach fehlt in Bingerbrück.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

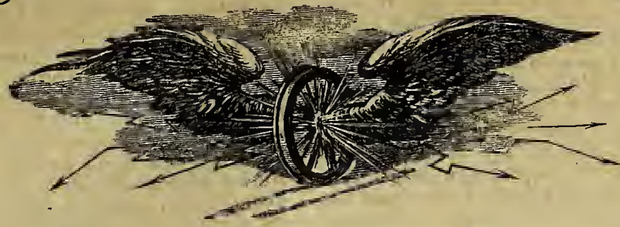
N°. 31.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 31. Juli 1868. (Schluss der Nummer: 30. Juli Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction wird die neu erbaute Strecke der Donaubahn Ulm-Blaubeuren, 2,2 Meilen lang, mit den Stationen

Ulm, Söflingen, Herrlingen und Blaubeuren

am 2. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 26. Juli 1868.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft wird die auf der Hinterpommerschen Zweigbahn Belgard-Colberg neu errichtete Station **Fritzow am 1. August d. Js.** dem Personen-, Güter- und Vieh-Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 29. Juli 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Die Situation des Geschäfts ist vor wie nach schleppend, vor wie nach leidet der Geldmarkt an Ueberfülle unbeschäftigter Capitalien, wofür der beste Ausdruck der tiefe Disconto aller Orten und Länder ist; in Russland ein Discont von 6½%, wo sonst seit langen Jahren der Durchschnitt 10% war, in Privatcredit 12—15%; in den nordwestlichen Marktplätzen der Union ein Discont von 6—7%, während er dort sonst regelmässig 10—12% beträgt — dies sind genügende Barometerstände, welche die noch immer dicke Luft anzeigen, die über der Speculation, Industrie und folgeweise über dem Transportgeschäft lagert. Einen deutlichen Einblick verschafft der Bericht vom Englischen Baumwollmarkt am 17. Juli. Demselben zufolge betrug an jenem Datum

	1867	1868
Import	55 000 Ballen	13 000 Ballen
Vorrath	729 000 „	553 000 „
Schwimmend von Ostindien	670 000 „	695 000 „
„ „ America	40 000 „	24 000 „
Wochenumsatz	76 000 „	47 000 „
Absatz an Englische Spinner	59 000 „	36 000 „
Effectiver Export	15 000 „	6 000 „
Speculativer Export	17 000 „	11 000 „
Abnahme des Vorraths	19 000 „	29 000 „

Die Zahlen illustriren besonders im Absatz an Englische Spinner, im Export (nach dem Continent) und im Export auf Speculation den trägen Gang des Geschäfts. Und gerade die Baumwolle ist ein ausserordentlich feiner Werthmesser, der nicht leicht trügt. Die Situation des transatlantischen Geschäfts wird gegenwärtig, wenn auch nur vorübergehend, noch mehr gedrückt durch die Americanischen Parteiwirren. Eine Partei oder, wie Andere vermuthen, ein Consortium grosser Bankhäuser hinter ihr, hatte die ehrlose Proposition auf Papierzahlung der Staatsschuld und 10%ige Besteuerung der Bonds auf den Congresstisch geworfen, und zwar zunächst mit formellem Erfolg, obwohl drüben Jedermann weiss, dass die Bill das Licht der Welt nicht erblicken wird. Die neuesten Nachrichten signalisiren dieses Schicksal bereits. Nur die demokratische Partei agitirt noch gegen Goldzahlung und für Couponsteuer. Leider leidet aber unser Export aus Sachsen, aus den Preussischen und Süddeutschen Industrie-Bezirken auch noch durch den seit 1864 aufgestellten schutzzöllnerischen Tarif. Der Bürgerkrieg hatte bekanntlich die Staatsschuld auf nicht weniger als die in der bisherigen Weltgeschichte noch nicht in einer Staats-Schuldrolle dagewesene Summe von 3743 Millionen Thaler hinaufgeschnellt. Der Norden war aber nicht blos Sieger, sondern auch die eigentliche Heimsätte der Americanischen Industrie. Und so nahmen denn jetzt die Fabricanten die so ausserordentlich günstige Lage wahr, verwiesen auf die Zölle als rettende Goldquelle und setzten einen hohen Tarif durch, hinter dem sie, gegen die Europäischen Importen geschützt, sitzen und ihren Consumenten die Preise auflegen, wie sie die um den Zoll vertheuerte Europäische Waare fordern muss. Zu den 336 Millionen Dollars im Americanischen Einnahmebudget zahlt das Ausland nicht weniger als 165 Millionen Dollars in Form von

Zöllen. Diese Summe also lastet auf den fremden Importen und zwar zum weitgrössten Theile auf Europa! Und vorläufig ist noch gar nicht abzusehen, dass diese Zollpolitik vom Einfluss der Wissenschaft oder der Agitation der Consumenten gebrochen werden könne.

Ueber die Ernteaussichten America's laufen fortwährend die günstigsten Nachrichten ein, sowohl was Getreide als was Baumwolle anlangt. Man ist jenseits allgemein der Hoffnung, dass die gegenwärtige Geschäftsstockung bis zum Herbst fortdauern, dann aber sich ein um so lebhafteres Exportgeschäft entwickeln werde, als bis dahin die inneren Parteiwirren, welche sich an die bevorstehende Präsidentenwahl knüpfen, vorüber und die Valutafrage gelöst sein werde. (Das circulirende und im Schatz befindliche Papiergeld betrug noch im vorigen Monat 410 Millionen Doll., die Staatsschuld im Ganzen noch 2510 Millionen Dollars.)

Dieser Marktlage ziemlich entsprechend ist die in England, wie denn heutzutage die wirthschaftlichen Interessen der Völker eine so offene Solidarität aufzeigen, dass die Situation immer von Land zu Land fast dieselbe ist und sein muss, einfach, weil die wirkenden Kräfte correspondiren.

Die Ausweise des Englischen Handelsamtes über Export und Import zeigen namentlich in Betreff der Baumwollfabricate das Kranke unseres Gütermarktes durch sein Exportminus an, dasselbe gilt von Wollen-, von Leinen- und Eisenwaaren. Wenn Roheisen lebhafter war, so fragt es sich noch sehr, ob die Kriegsrüstungen gerade Anlass geben, uns darüber sonderlich zu freuen, und wenn Kurz- und Seidenwaaren gestiegen sind, so will der vermehrte Consum der höheren Gesellschaftsclassen, welche hauptsächlich diese Nachfrage steigern, für das grosse Transportgeschäft und den Markt sehr wenig bedeuten. Die Masse der Consumenten, das sind die unteren Stände, sie machen den Markt.

Das bisher Gesagte giebt eigentlich schon den nöthigen Rahmen zum Situationsbilde des Deutschen Gütermarktes.

Es ist allerdings auch uns wahrscheinlich, dass Geschäft und Frachtverkehr im Herbst wieder sich mehr beleben werden.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 28. Juli. Die Börse hat endlich der Jahreszeit ihr Recht gegeben und die allgemeine Geschäftsstille adoptirt; wäre der Capitals-Zufluss allein für den Geschäfts-Umfang bestimmend, dann hätte man das Wort „Lebhaftigkeit" schon seit langer Zeit von der Tagesordnung absetzen müssen. Der Wiener Börse und deren dominirenden Einflusse gebührt das Verdienst, den Eintritt „der todten Jahreszeit" verzögert zu haben, ob aber der Preis der Waare entspricht, bleibt offene Frage. Auf die Gefahr, meinem Wiener Collegen ins Handwerk zu pfuschen, muss ich hier doch einige Bemerkungen über die Wiener Börse einfliessen lassen.

Der Umfang der neuen Unternehmungen, welche in Oesterreich und Ungarn theils in der Ausführung begriffen, theils projectirt sind, ist colossal und eine Solidarität der Interessen zwischen beiden Reichshälften in dieser Richtung ganz unzweifelhaft. Früher wurden auf neue Unternehmungen Quittungsbogen in Cours gesetzt; dieselben haben sich überlebt, das Recht der Raten-Einzahlung bleibt unbenutzt, aber die „Theilung" ist in die Emissionen verlegt. Man füttert den Markt ratenweise. Die Franz-Josefs-, Rudolfsbahn u. s. w. haben nur einen Theil des nothwendigen Capitals-Bedarfs aufgebracht und werden periodisch immer aufs Neue an den Markt treten müssen, wenn sie die Bauten ohne Unterbrechung fortsetzen wollen. In diesen Verhältnissen liegt eine Gefahr, weil sie eine unausbleibliche Belastung involviren, welche man in Oesterreich in diesem Augenblicke nicht in Rechnung stellt. Man glaubt dort zwar an die „Macht", welche in der Theilnahme des Capitals und des Auslandes liegt, aber mir scheint, dass man sich in beiden Richtungen einer Ueberschätzung schuldig macht, denn es giebt auch ein „speculirendes Capital", d. h. es giebt Capitalisten, deren Effecten-Portefeuille nicht still liegt, sondern die durch „Tausch-Geschäfte" eine fortdauernde Bewegung erhalten. Auch kommt sehr Vieles auf Rechnung des „Capitals", was richtiger auf dem Conto „Agiotage" verbucht würde. Das „Ausland" ist endlich in der Regel so lange „theilnahmsvoll", wie die Kugel rollt, kommt diese in entgegengesetzter Richtung in Lauf, dann entwickelt sich ein Effecten-Rückfluss, welchem die Wiener Börse kaum gewachsen sein wird. Genug, die Zahl derer, welche an die Wahrscheinlichkeit einer von Oesterreich und Ungarn kommenden „Krisis" glauben, steigt täglich und scheint sich vorläufig nur in Oesterreich selbst nicht zu recrutiren. Darin liegt aber der Beweis, dass man dort schwärmt und sich einem Optimismus hingiebt, der leicht sehr schlimme Consequenzen ziehen kann.

Diese Bemerkungen waren nothwendig, weil die Erfahrung längst festgestellt hat, dass sich eine „Krisis" nicht abgrenzen lässt, die oben zugestandene Theilnahme des „Auslandes" und der dominirende Einfluss der Wiener Börse sind zwei Factoren, welche die Berliner, Frankfurter und andere Börsen unzweifelhaft in Mitleidenschaft setzen und ebenso unzweifelhaft auch die Schwierigkeit der Capitals-Beschaffung für die im Inland im Bau begriffenen Bahnen steigern wird.

Ich sagte schon oben, die Börse habe endlich der Jahreszeit ihr Recht gegeben; in der That hat die Geschäftsstille einen hohen Grad erreicht und nicht am wenigsten auf dem Eisenbahn-Actien- und Prioritäten-Markte. Auf ersterem machte die kleine Speculation hin und wieder den Versuch, irgend eine „leichte Actie" zu poussiren, aber vergebens, es fehlt die nothwendige Theilnahme und mit derselben der Erfolg. Mecklenburger wurden innerhalb weniger Tage von 72 auf 76% gesteigert, weil man vorgab, die Aufnahme Mecklenburgs in den Zollverein escomptiren zu müssen. Es bedarf aber gewiss langer Zeit, bevor in jenem Lande die Folgen der Aufnahme zur Geltung kommen werden. Der Cours ging fast ebenso schnell rückwärts, wie er vorwärts gegangen war. — Die Juni-Einnahmen haben nichts weniger als anregend gewirkt, fast alle Hauptlinien, zunächst die in Berlin mündenden Bahnen, schlossen mit Ausfällen, welche meist dem Güterverkehr zur Last fielen. Nichtsdestoweniger haben sich die Course noch ziemlich gut gehalten, d. h. es kamen so kleine Verkaufs-Ordres auf den Markt, dass bedeutende Concessionen an die Käufer nicht nothwendig waren. Köln-Mindener und Rheinische waren „matt", erstere in Folge der Juni-Einnahme und wie ich schon neulich bemerkt, weil man die Erweiterung des Unternehmens durch den Bau der „Venlo- (resp. Paris-) Hamburger Bahn" nicht günstig auffasst. Die Anlagekosten werden freilich durch die Rhein- und Elbüberbrückung bedeutend gesteigert, dass aber diese für die Rentabilität nicht entscheidend sind, lehrt die ganze Geschichte des Eisenbahnwesens. Die Schwierigkeit einer Beurtheilung liegt darin, dass die ganze Linie in ihrer Richtung noch nicht festgestellt ist und also die wichtigste Basis, die Kenntniss der Länge, fehlt. Nach Schätzungen und bestimmten Ermitteluugen wird die Bahn von Venlo bis Hamburg etwa 56 Meilen lang werden, man darf wohl die Ueberbrückungen für den Tarif mit 2—3 Meilen ansetzen, dann würden allerdings — abgesehen von der Dotirung des Erneuerungsfonds — 36 440 Thlr. Netto-Ueberschuss per Meile erforderlich sein, um 5 Procent des Anlagecapitals von 43 Millionen Thlr. zu decken. Ich rechne die zu emittirenden Prioritäten zu $4^1/_2$ Proc. Zinsen und $^1/_2$ Procent Amortisation.

Rheinische litten unter dem Drucke ihrer Capitals-Vermehrung; nach der letzten Monats-Tabelle des „Staats-Anzeigers" sind schon jetzt für das laufende Jahr 27 940 000 Thlr. Stammactien dividendeberechtigt, um 1 699 000 Thlr. mehr als voriges Jahr. Auch die Belastung an Zinsen und Amortisation der Prioritäten würde nach dem „St.-Anz." bedeutend steigen; es ist aber in dieser Beziehung offene Frage, welche Summe die Staatsgarantie für die Bahn nach Lahnstein und die Rheinbrücke zu decken hat. Ueber die Verwendung des aus dem Verkauf der Stamm-Actien erzielten Erlöses fehlt ebenfalls jede Andeutung. Die Verlängerung der Betriebsstrecke von $66_{,57}$ auf $68_{,99}$ Meilen ist kein genügender Aufschluss.

Der Prioritäten-Markt war ebenfalls sehr still, die Schwierigkeit der Capitals-Beschaffung auf demselben hat sich nicht vermindert.

♂ Wien, den 28. Juli. Der grosse Schrecken, welcher seit dem Sturze Pollaks in die Glieder der Börse fuhr, ist noch nicht verwunden. Der Credit, diese Seele der Speculation, ist auf lange Zeit erlahmt; aber bis einige geschickte Roués wieder Erfolge erzielen und die Missgunst der andern verdecken, wird der Schwindel sich neu beleben und eine frische Brise durch die Räume der Europäischen Börsen ziehen. Das Hauptgeschäft besteht jetzt im Realisiren früherer Engagements, und das Ausland macht sich eines grösseren Theiles der Effecten los, die es zu niedern Preisen angekauft hat; auch unsere Brüder, die lieben Schützen aus dem Reiche, welche in imponirender Menge nach der Kaiserstadt strömten, um einige Tage in gemeinsamer Lust und Freude am Donaustrande zu geniessen, haben ganze Ladungen von Oesterreichischen Papieren hierher gebracht, um sie mit Vortheil zu verkaufen, und den Erlös im Rausche der Vergnügungen mit den lebenslustigen Wienern und Wienerinnen wieder hier zurückzulassen. Diesem allgemeinen Taumel ist die Baisse der Börse und die Hausse der Lebensmittelpreise und Wohnungsmiethe zu verdanken, obwohl diese ungewöhnliche Schützenfluth befruchtend auf die Bahnerträgnisse einwirkt, indem die Nordbahn, Staatsbahn, Elisabethwestbahn und Südbahn während dieser Tage um 50 000 Personen mehr beförderten, als während desselben Zeitraumes im vorigen Jahre, so ist die Nordbahn dennoch von 1900 auf 1867 gefallen, die Staatsbahn von 255 auf 253, Südbahn blieben stationär auf 181 und Elisabethwestbahn auf 167. In Nordbahn und Staatsbahn ist trotz der enormen Einnahmen eine Contremine thätig, die bei der Nordbahn das Schreckbild der Privilegiumsentziehung und bei der Staatsbahn die erst in Aussicht genommenen geringeren Einnahmen benützt um die Liebhaberei zurückzuschrecken. Es gehört doch gewiss Kühnheit dazu, um in Staatsbahn zu contreminiren, welche heuer bereits einen Mehrertrag von 5 100 000 fl. gegen das Vorjahr erzielte und bei der ertrágnissreichen Nordbahn, deren Privilegium noch bis 3. März 1886 dauert. Aber die Gänge der Börse sind zuweilen räthselhaft und das Allerbeste wie das Allerschlechteste findet dort Glauben. Es geht da zu, wie in einer Kinderstube, die Kleinen werden von den Grossen ausgezogen. Mit Ausnahme von Pardubitzern, die um $3^1/_2$ und Elisabethwestbahn, die um $1^1/_2$ fl. stiegen, sowie von beiden Emissionen Rudolfs-Actien, die einen Rückgang von 2 fl. vollständig einholten, waren die meisten Bahnactien etwas schwächer, Ungarische Nordbahn waren um 4 fl. niedriger. Den meisten Aufschwung nahmen Tramway-Actien, welche von 212 bis 246 stiegen, welche diese Hausse den Schützen und was drum und dran ist, verdanken. Der Personentransport ist von den hundert im Verkehr befindlichen Wagen kaum zu

bewältigen, die Wochen-Einnahmen übersteigen alle Erwartungen. Wie verlautet, geht die Tramway-Gesellschaft mit dem Plane um, die Spiering'sche Wagenfabrik anzukaufen, um den eigenen Bedarf immer vorräthig zu haben und andere Bahnen mit den erforderlichen Wagen zu versehen. Das gänzlich unbegründete Gerücht einer bevorstehenden neuen Einzahlung brachte eine Reaction bis 236 hervor, der auch nur eine Erholung bis 239 folgte. Das Syndicat, welches mit der Emission der Actien der Tramway-Ges. betraut war, hat sich aufgelöst. Dasselbe hat für die Actien einen Verkaufspreis von durchschnittlich 307,64 fl. pr. Actie, also einen Agiogewinn von fast 54 Procent erzielt. — Buschtěhrader hatten auch eine Avance von 720 bis 730. An der ihr concessionirten Nordwestböhmischen Bahn wird, obwohl die betreffende Concessions-Urkunde noch nicht veröffentlicht ist, bereits rüstig gebaut. (?) Zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel soll das Actiencapital der Bahn von 3096000 fl. auf 12911950 fl. erhöht werden und zwar soll die Placirung dieser Emission al pari durch die Betheiligung des Staates, der bisherigen Actionäre und anderen Personen vollkommen sicher gestellt sein. Der Rest des Baucapitals wird durch die Prioritätsanleihe von höchstens 10330000 Thlr. beschafft, von der eben gegenwärtig 2000000 Thaler zur öffentlichen Subscription gelangen. Die einzelnen Stücke lauten auf 100 Thlr. = 150 fl. Silber, ihre 5procentigen Zinsen werden halbjährig in Leipzig, Wien, Prag und Dresden ohne jeden Abzug in Silber gezahlt. Die Tilgung der Anleihe erfolgt al pari binnen 50 Jahren, von 1872 ab. Der Emissionscours ist 77½ Procent, dabei werden vom Tage der Abnahme bis 1. October den Theilnehmern 5 Proc. Zinsen vergütet, da der erste Zinscoupon ab 1. October läuft. Nächstens erwartet man auch die Emission der Oesterr. Nordwestbahnactien. In einer letztabgehaltenen Ministerconferenz wurde definitiv beschlossen, die Concession für die Oesterr. Nordwestbahn den Consortium Salm-Haber-Liebieg zu verleihen. Die Concession soll bereits zur Kaiserlichen Sanction vorliegen. Das Haus Liebieg & Comp. hat sich bereit erklärt, für 56 Millionen Gulden Actien abzunehmen und für die Erfüllung dieser Verpflichtung sogar Garantie geleistet. Das Consortium soll den Emissionspreis mit 63 Procent festzusetzen beabsichtigt haben, während die Regierung mit Hinweisung auf die gewährleistete Garantie einen höheren Satz verlangt. — Obwohl die Tarifverhandlungen zwischen dem Ministerium und den Eisenbahn-Verwaltungen noch keinen bedrohlichen Character annehmen konnten, da das Tarifgesetz noch nicht sanctionirt ist, und dasselbe überdies, wie es schliesslich der Sanction des Kaisers unterbreitet worden, nicht jener Gesetzentwurf ist, welchen Herr v. Plener vorgeschlagen hat, indem die Bestimmung, dass die Bahnen auf eine angemessene Entschädigung für ihren Entgang in Folge der Tarif-Reform Anspruch haben, und die weitere Bestimmung, dass ihnen eventuell der ordentliche Rechtsweg neben der Möglichkeit eines Schiedsgerichtes offen steht, rechtlich einen ganz anderen Character besitzt, als Herr v. Plener ursprünglich beabsichtigte, so ist dennoch nicht zu leugnen, dass eine gewisse Aengstlichkeit die Eisenbahn-Actionäre drückt, die sich auch in den Coursen der leitenden Papiere geltend macht, obwohl, wenn selbst die Tarife im Sinne der Regierung modificirt werden würden, die Verhältnisse des Verkehrs auch in dem Maasse sich bessern, als die Tarife billiger werden. Die Angst ist daher vollkommen ungerechtfertigt. Indess die Contremine benutzt jeden Umstand, um Furcht einzujagen und es gelingt ihr auch, zum Glück jedoch nur vorübergehend.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

* Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Der im „Pr. St.-Anz." vom 18. d. M. publicirten Concessions- und Bestätigungsurkunde vom 29. Juni 1868 entnehmen wir Folgendes:

Nachdem sich zur Herstellung einer Eisenbahn von Cottbus über Drebkau, Senftenberg, Ruhland und Ortrand nach Grossenhain eine Actiengesellschaft gebildet hat, ist derselben zum Bau und Betriebe dieser Bahn Preussischerseits die landesherrliche Genehmigung unterm 29. Juni d. J. ertheilt, das am 27. Mai 1868 gerichtlich vollzogene Statut bestätigt und zugleich bestimmt worden, dass die in dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. Novbr. 1838 ergangenen Vorschriften über die Expropriation und das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke auf das neue Unternehmen Anwendung finden sollen. Die Bahn ist in längstens drei Jahren zu vollenden. Die Gesellschaft ist nach dem Statut befugt, den Betrieb auf dieser Eisenbahn einer anderen anschliessenden Gesellschaft zu überlassen. Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist in Cottbus. Das zum Baue der Eisenbahn und zur Verzinsung der Actien nach den vorläufigen Anschlägen erforderliche Capital von 1500000 Thlrn. wird aufgebracht durch 5000 Stück Stamm-Actien zu je 100 Thlr., 5000 Stück Prioritäts-Stamm-Actien zu je 200 Thlr. Nach Ablauf des ersten Betriebsjahres wird zunächst ein Reservefonds bis zur Höhe von 12000 Thlr. gebildet, welcher zur Deckung der in ausserordentlichen Fällen, z. B. zu nicht im genehmigten Bauplane und Anschlage vorgesehenen Neubauten, nötbig werdenden Ausgaben bestimmt ist. Uebernimmt die Gesellschaft den Betrieb auf eigene Rechnung, so dient der Reservefonds auch zur Deckung der Kosten für die Vermehrung der Betriebsmittel, welche nach Ablauf des ersten Betriebsjahres nothwendig befunden wird. In diesem Falle muss aber der Reservefonds auf 24000 Thlr. erhöht werden. Auch wird nach Ablauf des ersten Betriebsjahres ein Erneuerungsfonds gebildet, welcher bestimmt ist zur Bestreitung der Kosten der Erneuerung von Schienen, Schwellen und der kleinen Theile des Oberbaues der Eisenbahn mit Einschluss der Weichen. Uebernimmt die Gesellschaft den Betrieb auf eigene Rechnung, so dient der Erneuerungsfonds auch zur Bestreitung der Kosten der Erneuerung der Locomotiven nebst Tendern und der Wagen aller Art.

Vom Actien-Capitale müssen innerhalb sechs Wochen nach erfolgter Allerhöchster Bestätigung des Statuts und Eintragung in das Handels-Register zu Cottbus 10%, nach anderen drei Monaten 20% und im Laufe des ersten Jahres noch 10% eingezahlt werden. Die Zahlung des übrigen Betrages geschieht nach Bedürfniss, worüber der Vorstand, jedoch mit der Maassgabe zu bestimmen hat, dass von Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien a) die Ausschreibungen auf sämmtliche Zeichnungen nach gleichem Procentsatze erfolgen, b) keine einzelne Einzahlung den Betrag von 20% der gezeichneten Summe übersteigen darf, und dass endlich c) zwischen jeder neuen Einzahlung und der ihr zunächst vorangegangenen eine Frist von drei Monaten liegen muss.

Nach erfolgter Einzahlung des ganzen Nominalbetrages eines Quittungsbogens wird dem darin benannten Actionär oder dessen Cessionar, oder demjenigen, welcher sich als rechtmässiger Besitzer ausweiset, gegen Rückgabe des Quittungsbogens die Actie ausgehändigt. Der Zeichner einer Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrages der Actie nach Artikel 222 sub 2 des Handelsgesetzbuches unbedingt verhaftet. Ueber den Betrag der gezeichneten Actien hinaus ist kein Actionär zu Einzahlungen für Verbindlichkeiten der Gesellschaft verpflichtet.

Die Actien der Gesellschaft, bezw. die darauf geleisteten Einzahlungen werden während der Bauzeit und bis zu deren Ablauf mit fünf Procent und zwar bis zur erfolgten Volleinzahlung durch Verrechnung auf die nächstfolgende Einzahlung, von erfolgter Volleinzahlung an, durch Baarzahlung aus dem Baucapitale verzinst. Letztere erfolgt gegen Einlieferung der betreffenden Coupons. Die Bahn kann streckenweise in Betrieb gesetzt werden; die Verzinsung der Actien aus dem Baucapitale hört jedoch erst dann auf, wenn die ganze Bahn dem Betriebe übergeben wird. — Mit Ablauf des Semesters (30. Juni, 31. December), in welchem die Bahn vollständig fertig und in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb gesetzt wird, wird der vom 1. Juli resp. vom 1. Januar des auf die Betriebseröffnung folgenden Semesters an aus dem Unternehmen aufkommende Reinertrag nach Maassgabe der folgenden Bedingungen vertheilt: 1) aus dem Ertrage des Unternehmens werden zunächst die Verwaltungs-, Unterhaltungs-, bezw. Betriebs- und sonstigen Ausgaben, sowie alle auf dem Unternehmen haftenden Lasten bestritten; 2) sodann werden die jährlichen Beiträge zum Reserve- und Erneuerungsfonds vorweg genommen; 3) von dem hiernach verbleibenden Reste sind die den Beamten der Gesellschaft etwa bewilligten Tantièmen zu berechnen; 4) der nach der Berichtigung derselben verbleibende Reinertrag wird alljährlich in folgender Weise unter die Actionäre vertheilt: a) vorerst erhalten die Inhaber der Prioritäts-Stammactien 5% des Nominalbetrages ihrer Actien; b) der nach Deckung dieser 5% verbleibende Betrag der Reineinnahme wird zur Höhe von 5% pro Actie unter die Inhaber der Stammactien nach Verhältniss des Nominalbetrages ihrer Actien vertheilt; c) der nach Deckung dieser Procente (ad a und b) verbleibende Betrag der Reineinnahme wird zur Hälfte unter die Inhaber der Stammactien und zur anderen Hälfte unter die Inhaber der Prioritäts-Stammactien vertheilt; d) sollte in dem einen oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Prioritäts-Stammactien die unter a gedachten Dividenden zu gewähren, so wird das Fehlende aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt, so dass die Inhaber der Stammactien eine Dividende nicht eher erhalten, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist.

+ Venlo-Hamburger Eisenbahn. Der diese Bahn betreffende Staatsvertrag zwischen Preussen und Hamburg ist vom 18. März d. J. datirt und enthält Folgendes. Beide Regierungen verpflichten sich, eine Eisenbahn von Osnabrück nach Bremen und Hamburg mit einer festen Elbbrücke zwischen Harburg und Hamburg und einem Schienenanschlusse an die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zuzulassen und zu fördern und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Ausdehnung ihres Unternehmens auf diese Bahn zu gestatten. Auf der Bahn zwischen dem Rhein und Hamburg sollen täglich in jeder Richtung mindestens 2 durchgehende Personenzüge stattfinden, und zwar einer derselben mit der Geschwindigkeit der Courierzüge zwischen Köln und Berlin; ausserdem sollen zwischen Harburg und Hamburg noch besondere Localzüge eingerichtet werden, so dass in der Zeit von 6 Uhr Morgens bis 11 Uhr Abends täglich in jeder Richtung wenigstens 6 malige Personenbeförderung stattfindet. Für die Städte Hamburg und Altona sollen dieselben Tarifsätze in Anwendung kommen. Diejenige Quote der Eisenbahnsteuer, welche auf die im Hamburgischen Gebiete gelegenen Bahnstrecken fällt, wird

die Preussische Regierung dem Senate der Stadt Hamburg überweisen. Für den Fall, dass die Köln-Mindener Gesellschaft dereinst der Verwaltung der Linie Lüneburg-Harburg oder einer anderen etwa noch zur Ausführung kommenden Eisenbahnverbindung mit Harburg eine Mitbenutzung ihrer Bahnanlagen auf Hamburgischem Gebiet einräumen muss oder will, wird der Senat der Stadt Hamburg zu der hierfür erforderlichen Verständigung mit der Preussischen Regierung bereitwillig die Hand bieten. — Sollte die Preuss. Regierung dereinst die Venlo-Hamburger Eisenbahn erwerben, so wird der Senat seine Zustimmung hierzu nicht versagen, soll aber dann berechtigt sein, die Uebertragung des Eigenthums der im Hamburgischen Gebiete liegenden Bahnstrecke gegen Erstattung des entsprechenden Theils des Erwerbspreises zu verlangen. — Für den Fall, dass innerhalb der nächsten 10 Jahre der Senat sich entschliesst oder zuverlässige Privatunternehmer sich erbieten sollten, den Bau einer Eisenbahn nach Cuxhaven auszuführen, so will die Preuss. Regierung diese Bahnanlage zulassen, und zwar ausgehend von Harburg im Anschlusse an die Venlo-Hamburger Eisenbahn oder, sofern inmittelst eine Eisenbahn von Harburg nach Stade oder darüber hinaus gesichert sein würde, ausgehend von Stade oder einem anderen geeigneten Puncte.

Ungarische Bahnen. Im „Centralbl. für Eisenb." vom 18. Juli werden zwei Ungarische Eisenbahn-Gesetzartikel publicirt. Der eine betrifft den Bau der Eisenbahn von Zákány nach Agram und Hatván nach Miskolcz. Der Bau dieser Linie wurde durch einen unterm 18. Januar d. J. abgeschlossenen Vertrag dem Wiener Bankierhause M. H. Weikersheim und Comp. übertragen, welches für Unter-, Ober- und Holzbauten, mechanische Ausrüstung, Absperrung und Signalvorrichtungen auf diesen circa 27½ Meilen aus dem Landesfonds einen Betrag von 339 500 fl. erhält.

Der andere Gesetzartikel betrifft die Ungarische Nordost-Bahn (a. von Debreczin nach Szatmár-Németi und von Tekeháza nach Szigeth; b. von Tekeháza über Csap nach Kaschau; c. von der unter b genannten Linie ausgehend über Satoralia-Ujhely bis Szombor; d. von der unter b genannten Linie abzweigend nach Munkacs. Die Concessionsdauer wird vom Tage der Concessions-Verleihung an gerechnet auf 90 Jahre festgesetzt. Die Concessionäre sind verpflichtet, drei Wochen vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet die Arbeiten auf den Linien zu beginnen, den Bau der concessionirten Linien aber 6 Monate nach der Concessions-Ertheilung in Angriff zu nehmen und diese und zwar die Linie Debreczin-Szatmár-Németi-Tekeháza-Szigeth bis 1. October 1870, die Strecke Tekeháza-Csap bis 1. Mai 1871, die übrigen im § 2 genannten Linien jedoch bis 1 October 1871 zu beendigen und dem Betrieb zu übergehen. Der Unterbau der Strecke Tekeháza-Csap muss bis 1. October 1870 hergestellt sein. Den Concessionären steht es frei, wenn ein oder der andere Theil der genannten Linien früher vollendet sein sollte, diesen mit Genehmigung der Regierung auch vor der festgesetzten Zeit dem Betrieb zu übergeben, und den auf denselben entfallenden Garantiebetrag in Anspruch zu nehmen. Für diese Bahn garantirt das Land einen Reinertrag von 36 600 fl. für Verzinsung und 500 fl. Amortisation jährlich per Meile. Mit Erlöschen der Concession tritt der Staat ohne Entgelt in den lastenfreien Besitz und Nutzniessung der concessionirten und im guten Zustande zu übergebenden Bahn. Sowohl bei der Concessionserlöschung als im Falle der möglichen Ablösung nach Ablauf von 30 Jahren behalten die Concessionäre, nach Rückzahlung der vom Staate gemachten Vorschüsse sammt Zinsen, den von ihnen aus eigenen Einnahmen gegründeten Reservefonds, so wie den Besitz ihrer aushaftenden Activas sowie die aus Eigenem der Unternehmung errichteten Gebäude, als Coaksöfen, Giessereien, Maschinen- oder andere Fabriken, Schoppen, Docks, überhaupt solche Herstellungen, zu welchen sie von der Regierung mit dem Zusatz bevollmächtigt wurden, dass dieselben keinen integrirenden Theil der Eisenbahn bilden werden.

Bau.

Auch ein Wort für die General-Entreprise.* In dem jetzt an manchen Stellen gefochtenen Streite über das beste Verdingungs-System für Eisenbahnbauten hat man auch die General-Entreprise mit in Paralelle gezogen, und sie dem Regiebau, der Ausmaassentreprise etc. gegenübergestellt. Es bekundet das eine Unterschätzung des Systems, da die grosse General-Entreprise sich ja selbst ganz dieselben Erwägungen vorlegt, wie der Staat und ältere Eisenbahngesellschaften, wenn sie an die Ausführung ihrer Aufgabe geht.

Irriger Weise und leider bis in sehr hohe und maassgebende Kreise hinauf hat — wohl durch Ausschreitungen einzelner fremder General-Entrepreneurs veranlasst — die Ansicht sich vielfach Geltung verschafft, als sei die General-Entreprise weiter nichts, als das Finanzmanöver eines einzelnen oder einiger raffinirten Speculanten, welche die Unternehmungen vorpoussiren, dann ausbeuten, schlecht bauen, die kleineren Unternehmer bedrücken, die Actionäre betrügen und das Unternehmen selbst, wenn es genügend ausgesogen, im Stiche lassen.

Wir halten es daher für angezeigt, unsere abweichende Ansicht von diesem System in wenigen Worten darzuthun und deren Stichhaltigkeit zu beweisen.

Die General-Entreprise, namentlich bei Eisenbahnen, ist das einzige Mittel, heute noch Bahnen da zu schaffen, wo nicht ausschliesslich Staatsbahnen oder garantirte Bahnen gebaut oder absichtlich einige alte Gesellschaften monopolisirt werden sollen. Die Länderstriche, welche nicht arm genug sind, um von Nothstandswegen noch eine Staatsbahn zu rechtfertigen und nicht reich genug, um eine ältere Gesellschaft zum Bau einer Zweigbahn zu reizen, würden nie den Segen einer solchen Verbindung geniessen, wenn nicht neue Gesellschaften sich bildeten, welche ihre specifischen Speculationen auf den betreffenden Landstrich gründeten.

Solchen Gesellschaften aber ist es ganz unmöglich, den Capitalsmarkt für ihr Unternehmen — von meist im Anfang sehr zweifelhafter Rentabilität — zu interessiren, da es ihm weiter keine Aussicht bieten kann, als für ein Paar Jahre die mässigen Bauzinsen und dann .... Hoffnungen. Es ist auch absolut unmöglich, ausser den Interessenten im Landestheile, welche ihre ganz bestimmten Vortheile haben und solche mit dem Minderwerth der von ihnen gezeichneten Actien erkaufen, auch nur eine einzige Stammactie zum Nennenswerth zu placiren und die neuen Gesellschaften können es schon als ein Glück betrachten, wenn ihre Proferenzactien mit einem mässigen Schaden ihnen fest abgenommen werden.

Hier tritt als einzige Aushilfe die General-Entreprise ein, welche den Muth hat, den Bahnbau mit genügenden Gewinnchançen zu übernehmen und dabei sämmtliche, nicht vorher placirte Stammactien zu zeichnen resp. in Zahlung zu nehmen. Das Land bekommt damit die Bahn, der Staat hat nicht nur keine Zinsgarantie zu leisten, sondern erhöht seine Steuerkraft direct und indirect, und wenn seine Aufsichtsorgane ihre Schuldigkeit thun, so können auch weder Missbräuche durch künstliches Hinaufschrauben der Anschläge, noch durch mangelhafte Ausführungen vorkommen.

Hat die General-Entreprise — wie jedes System — ihre Auswüchse, nun so schneide man sie herzlos ab; aber man schütte nicht das Kind mit dem Bade aus, indem man wegen einzelner Missstände das System anfeindet, und an einigen Orten sogar soweit geht, die Concessionsertheilung von der Verpflichtung des Regiebaues abhängig machen zu wollen.

Frankreich, England, Belgien, namentlich in letzter Zeit aber Preussen hat durch die General-Entreprise Bahnen bekommen, die ein Segen für die Provinzen sind, aber nimmermehr auf anderm Wege ohne enorme Belastung der Staatscasse zu Stande gekommen wären.

Demnach hat die General-Entreprise überhaupt die Mission, grosse wirthschaftliche oder civilisatorische Aufgaben zu lösen, indem sie nicht nur die Projecte anregt, bearbeitet, vorbereitet, ausführbar macht und den Muth zur Herstellung weckt, sondern indem sie sich auch mit ihren ganzen Capitalsmitteln und im vollen Risico allen elementaren und politischen Ereignissen gegenüber an die Spitze der Unternehmungen stellt, ohne den Säckel des Staates als Lückenbüsser bei Verlusten heranzuziehen, aber auch ohne bei ihrem Vorgehen zu fragen, ob es mit dem Schematismus des Herkömmlichen übereinstimmt.

Berlin, im Juli 1868. Ferdinand Plessner.

* Da wir in verschiedenen Aufsätzen Angriffe gegen das System der General-Entreprise gebracht haben, so halten wir uns für verpflichtet, auch der nachfolgenden Vertheidigung dieses Systems einen Platz in unserem Blatte einzuräumen, welches auch in dieser Richtung einen möglichst unparteiischen Standpunct sich zu wahren suchen muss, indem es den verschiedenen entgegenstehenden Ansichten Gelegenheit giebt, sich geltend zu machen.
Die Red.

Lübeck-Kleinen Eisenbahn. Das Lübecker Handelsgericht macht unterm 23. d. M. bekannt, dass die Direction der Lübeck-Kleinen Eisenbahn-Gesellschaft die Auflösung der Gesellschaft beschlossen hat und fordert alle Forderungsberechtigten zur Geltendmachung ihrer Ansprüche binnen Jahresfrist, von Erlass der dritten Aufforderung an gerechnet, auf. Gesellschafts-Syndicus ist Dr. W. Brehmer zu Lübeck.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Wie jetzt gemeldet wird, fand die politische Begehung der Strecke Kaschau-Eperies der Kaschau-Oderberger Bahn am 28. Mai statt. Von dieser $4_{,25}$ Meilen langen Strecke gehört der Theil Kaschau-Köszeg ($2_{,05}$ Mln.) der Hauptlinie an, während der Rest, nämlich die Theilstrecke Köszeg-Eperies ($2_{,2}$ Meilen) eine Flügelbahn bildet.

Eisenbahn-Betrieb.

*** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Innerhalb des Vereinsgebiets wurden — soweit uns bekannt geworden ist — im I. Semester 1868 folgende neue Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

1. Januar für den Personenverkehr die (im Monat Novbr. 1867 für den Güterverkehr eröffnete) Strecke Essen-Wattenscheid (Rheinische Eisenbahn) . . . . $1_{,25}$ M.
1. Januar Kempen-Venlo (Rheinische E.) . . . . . . $3_{,04}$ „
1. Enschede-Preuss. Grenze bei Glanerburg, $6_{,5}$ Kilometer, und Boxtel-Vught, $8_{,3}$ Kilom (Niederländische Staatsbahnen) . . . . ca. 2 „
2. Januar Zittau-Grossschönau (Sächs. östl. Staatsb.) $1_{,86}$ „
7. Januar Frose-Ballenstedt (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) . . . . $1_{,9}$ „

15. Januar Meppel-Heerenveen (Niederländische Staatsbahnen) 38 Kilom. = ... 5,06 M.
3. Februar Ans-Flemalle für den Güterverkehr (Niederländische Staatseisenbahn) 12 Kilom. = ... 1,6 „
8. April für den Personen-, Gepäck- und Depeschenverkehr, am 1. Mai für den Güterverkehr Opladen-Mülheim am Rhein (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 1,52 „
27. April Verbindungsbahn vom Sandthor-Bahnhof in Prag nach Bubna (Buschtěhrader Eisenbahn) 1860 Klftrn. = 0,465 „
1. Mai Groningen-Winschoten (Niederländische Staatsbahnen) 32,196 Kilom. = ... 4,29 „
6. Mai Barcs-Fünfkirchener Eisenbahn . . . . 8,88 „
28. Mai für Personenverkehr Schlesische Gebirgsbahnstrecke Dittersbach-Altwasser (Niederschles.-Märkische E.) 0,9 „
2. Juni Leisnig-Döbeln für den Personenverkehr, am 15. Juni für Güterverkehr (Leipzig-Dresdner Eisenb.-Comp.) 1,8 „
11. Juni die Enzthalbahn Pforzheim-Wildbad (Württembergische Staatsb.) . . . . 3,1 „
15. Juni Engen-Donaueschingen (Badische Staatsb.) . 3,9 „
19. Juni Eifelbahnstrecke Call-Soetenich (Rheinische E.) 0,2 „
25. Juni Meckesheim-Rappenau (Badische Staatsb.) . . 3,9 „

Sa. 45,665 M.

Ausserdem wurden noch eröffnet:

9. Mai Pester Strasseneisenbahn über die Kerepeser Strasse in das Stadtwäldchen.
17. Mai Ofener Strassenpferdebahn auf der Strecke Kettenbrückenkopf-Altofen.
30. Juni die Wiener Pferdebahn-Strecke Schottenring-Praterstern nebst Verlängerung bis zu den Praterbädern.

Main-Weser-Bahn. Der „Preuss. Staatsanzeiger" schreibt: „Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 20. Juli 1868 wird unter der Firma: „Königliche Direction der Main-Weser-Bahn" zur einheitlichen Leitung der Verwaltung und des Betriebes der Main-Weser-Bahn eine Behörde eingesetzt, welche am 1. August d. J. ihre Wirksamkeit beginnen und ihren Sitz in Cassel nehmen wird. Gleichzeitig werden die bisher unter den Titeln „Königliche Eisenbahn-Direction (Main-Weser)" und „Direction der Main-Weser-Bahn" zu Cassel bezw. Frankfurt a. M. bestandenen Behörden ihre Thätigkeit einstellen." Der Staatsanz. vom 25. d. M. publicirt auch den mit der Grossh. Hess. Regierung unterm 30. Mai 1868 abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Verwaltung und den Betrieb der im Grossh. Hess. Gebiete belegenen Strecke der Main-Weser-Bahn, welchen wir bereits in No. 29, S. 404 mitgetheilt haben.

* **Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen.** Die am 3. Februar für den Güterverkehr eröffnete (der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft eigenthümlich gehörige) Linie Ans-Flemalle ist 12 Kilom. oder 1,6 Deutsche Meilen lang und hat folgende Stationen: Flémalle-haute, Flémalle-grande, Horloz-Jemeppe und Ans (L. L.), und nicht die, welche irrthümlich in No. 22 der Vereinszeitung uns angegeben waren. Von der Eröffnung dieser Strecke für den Personenverkehr ist einstweilen noch keine Rede.

* **Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn** nimmt am 1. August d. J. ihren neuen Bahnhof bei Halberstadt in Benutzung.

+ **Berlin-Görlitzer Eisenbahn.** (Bericht an die erste ordentliche Generalversammlung am 29. Juni 1868.) Dieser Bericht ist nicht als Jahres- oder Geschäftsbericht zu betrachten und von einer ungemeinen Kürze. Ueber den Betrieb der Bahn im Jahre 1867 (an dessen letztem Tage die Bahn erst in ganzer Länge eröffnet wurde, nachdem sie bis dahin nur von Berlin bis Cottbus in Betrieb gewesen war) ist darin nichts mitgetheilt. In den 5 ersten Monaten des laufenden Jahres haben die Einnahmen betragen: im Januar 41 164, im Februar 40 323, im März 46 021, im April 50 181, im Mai 55 047 Thlr., also zusammen 232 736 Thlr. Für den Monat Juni wird eine Einnahme von mehr als 60 000 Thlr. in Aussicht gestellt, also ca. 50 Procent mehr als in jedem der beiden ersten Monate Januar und Februar. Zu einer günstigen Verzinsung des Actiencapitals wäre freilich eine regelmässige Monatseinnahme von ca. 90 000 Thlr. nöthig. Das Actiencapital beträgt 11 Mill. Thlr. Dazu kommt eine Prioritätsanleihe von 850 000 Thlr. zur Herstellung des betriebsfähigen Zustandes der Bahn und eine von 400 000 Thlr. behufs eventueller Beschaffung anderweiter Betriebsmittel. Das Rollwerk der Bahn besteht zur Zeit in 26 Locomotiven und 1400 Achsen. — Durch Erlass vom 22. Mai d. J. hat der Verwaltungsrath vom Handelsministerium Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage zweier Seitenbahnen erhalten: 1) von Brand über Luckau, Finsterwalde und Ortrand bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Dresden, circa 10 Meilen; 2) von Cottbus oder Spremberg über Hoyerswerda bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Camenz, resp. 6½ oder 4 Meilen lang. Mittelst der ersteren würde die Entfernung von Berlin nach Dresden um etwa 1½ Meilen abgekürzt.

+ **Warschau-Wiener Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) 1) Allgemeines. Die im April 1848 eröffnete Eisenbahn besteht aus einer Hauptbahn von Warschau nach Grancia, 289 Werst, einer die Verbindung mit der Oberschlesischen Bahn bildenden 15,9 Werst langen Zweigbahn von Zombkowice nach Sosnowce und einer 20 W. langen Flügelbahn von Skierniewice nach Lowicz. Die Gesammtlänge beträgt daher 325 Werst oder 46,4 Meilen. Die Bahn gehört dem Staate, ist aber durch Vertrag vom 13. October 1857 auf 75 Jahre an eine Actiengesellschaft verpachtet. Diese besitzt ein Anlagecapital von 10 Mill. Rubel in Stammactien (gebildet durch 60% baarer Einzahlungen und 40% Capital einer an den Staat zu entrichtenden Jahresrente), wozu 1 200 000 Rbl. 3procent. Prioritäten kommen. Von den Stammactien wurden bis Ende 1866 506 200 Rubel amortisirt. — Das Betriebsmaterial besteht in 67 Locomotiven (excl. 2 ausrangirte), 6 Salonwagen, 55 Personenwagen mit 2856 Plätzen, 16 Gepäckwagen, 1509 Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 741 600 Pud, 8 Post- und 58 Kieswagen.

2) Personenverkehr. Befördert wurden in I. Classe 13 344, II. Cl. 111 359, III. Cl. 289 289, IV. Cl. 308 334, Militärs 47 821, zusammen 770 147 Personen gegen 703 215 Personen im Vorjahre, also 66 932 oder 9½% mehr. Die Zahl der Personenmeilen betrug aber nur 7 697 696, hat also um 272 486 oder 3,4% abgenommen, was nur von den verminderten Militärtransporten herrührt. Excl. des Militärs kommen auf den directen Verkehr 118 643 Personen oder 16½% (gegen 6,26% in 1866). Ferner wurden noch 291 055 Pud Passagiergepäck, 542 Equipagen und 1440 Hunde befördert.

3) Auch der Güterverkehr lieferte ein günstiges Resultat. Befördert wurden 33 777 470 Pud (etwas weniger als 1866) auf 798 626 896 Pudmeilen (fast 8% mehr). Auf den directen Verkehr kommen 29,1% (1866 nur 24,54%) und auf den Binnenverkehr 70,9%. Der Kohlenverkehr betrug 13 402 003 Pud (707 417 Pud mehr). An Vieh wurden befördert 2210 Pferde, 2491 Stück Hornvieh und Kälber, 3300 Schafe, 31 947 Schweine, 513 Pud Geflügel.

4) Finanzielle Resultate. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 761 829 Rubel, aus dem Güterverkehr 1 523 996,6 R., aus diversen Quellen 124 199,8 R., zusammen 2 410 025,5 R., gegen 2 199 130 R. im Vorjahr, pro 1867 also mehr 210 895 Rubel oder fast 10 Procent.

Die Ausgaben betrugen 1 301 678 Rubel; sie sind gegen das Vorjahr um 164 194 R. oder 15% gestiegen und betrugen 54,01% der Einnahme (1866 nur 51,7%). — Als Reinertrag blieben somit 1 108 347 R. S., die in nachstehender Weise verwandt wurden:

229 167	R. S.	Pachtquote an den Staat,
111 884	„	zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen,
135 000	„	Einlage in den Erneuerungsfonds,
18 969	„	„ „ „ Reservefonds,
50 000	„	zur Amortisation der Actien,
56 333	„	Rente der Gründer,
5 633	„	Tantième der Direction,
500 000	„	Dividende = 5 Rubel pro Actie (8⅓%),
4 760	„	Uebertrag auf 1868.

+ **Warschau-Bromberger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.)

1) Allgemeines. Die Bahn ist von Lowicz bis zur Preussischen Grenze bei Otloczyn (in der Richtung nach Thorn) 131 Werst = 18,7 Meilen leng und seit 4. Decbr. 1862 im Betriebe. Das Anlagecapital beträgt 5 886 000 Rubel S. in Stammactien, die mit 4½% an Zinsen und Amortisation garantirt sind. Verwandt wurden 5 965 003 R. oder pro Meile 318 740,6 R. S. Die Betriebsmittel bestehen in 18 Locomotiven (von Borsig in Berlin) mit Tendern, 66 Personenwagen mit 3480 Plätzen, 12 Gepäck- und 398 Lastwagen.

2) Personenfrequenz. Befördert wurden Pers. in I. Cl. 6268, in II. Cl. 51 374, in III. Cl. 82 649, in IV. Cl. 110 335, Militärs 18 377, zusammen 269 003, welche 1 778 057 Meilen zurücklegten, im Vorjahre dagegen 247 613 Personen mit 1 921 567 Meilen, so dass die Zahl der Personen um 21 390 gestiegen ist, die der Personenmeilen aber, welche kleiner als je war, um 143 510 oder 7½% abgenommen hat. Von den beförderten Personen excl. Militär kommen 27 964 oder über 11% (1866 nur 8,5%) auf den directen Verkehr. Durchschnittlich legte jede Person 7,1 M. zurück (1866: 7,7 M.). Ausserdem wurden 119 570 Pud Gepäck, 221 Equipagen, 519 Hunde befördert.

3) An Gütern wurden 9 266 851 Pud befördert (1 586 605 Pud oder fast 15% weniger), welche 100 700 038 Meilen zurücklegten, 5 760 429 oder 6% mehr, also jedes 10,9 Meilen weit (1866 nur 8,7 M.). Auf den directen Verkehr kommen 2 663 665 Pud oder fast 29%. Ausserdem wurden 1370 Pferde, 1047 Stück Rindvieh und Kälber, 3045 Schafe, 8832 Schweine, 298 Pud Geflügel befördert.

4) Finanzielle Resultate. Die Einnahme hat betragen

aus dem Personenverkehre	183 852,2	R. S.
„ „ Güterverkehre	281 056,7	„
„ diversen Quellen	119 033,7	„
zusammen	583 942,6	R. S.
gegen	529 919	„ in 1866
1867 also mehr	54 023	R. S. = 10,2 Proc.
Die Ausgaben haben betragen	414 458	„
gegen	345 968	„ in 1866
1867 also mehr	68 490	„ = 20 Proc.

Sie repräsentiren 70,9% der Einnahme (gegen 65,3% in 1866). Diese Mehrausgabe wird durch die von Jahr zu Jahr immer bedeutender werdende Auswechselung von Schienen und Schwellen erklärt. Der Reinertrag betrug daher nur 169 484,4 R. S. gegen 183 951 R. S. im Vorjahre, also diesmal 14 467 R. oder fast 8% weniger. Da aber zur

Verzinsung und Amortisation der Actien 264 870 Rubel erforderlich waren, so musste der Staat 95 385,6 R. S. zuschiessen.

+ Graz-Köflacher Eisenbahn. (Geschäftsbericht für 1867 und Protocoll der 13. ordentlichen Generalversammlung am 18. Mai 1868.)

1) Allgemeines. Die Bahn ist 5¼ Meilen lang, wird seit 3. April 1860 (mit Kohlenzügen seit Juli 1859) befahren und bezweckt hauptsächlich die Förderung von Braunkohlen. Das in Umlauf befindliche Actiencapital beträgt 2 327 665 fl. in Actien à 200 fl., das gesammte emittirte aber incl. der im Depot befindlichen Actien 2 897 475 fl., wozu ein Prioritätsanlehen von 1 200 000 fl. kommt. Nach Beschluss der Generalversammlung soll das Actiencapital, angenommen zu 3 360 000 fl. in 16 800 Actien, vom Jahre 1869 an bis zum Jahre 1935, in welchem die Concession abläuft, in jährlichen Raten von 3000 bis 213 200 fl. amortisirt werden, während nach den Statuten die Tilgung erst 1870 beginnen muss. Die Betriebsmittel bestehen in 7 Locomotiven, 12 Personenwagen, 142 Kammer-, Güter- und Kohlenwagen (worunter 7 bedeckt), 1 Schneepflug und 10 Bahnwagen.

2) Verkehr und Einnahme. Befördert wurden 105 102 Personen und 1611 Ctr. Gepäck für 54054,5 fl., 3 210 116 Ctr. Eil- und Frachtgut (incl. 67 627 Ctr. Regiegüter) für 338 716,3 fl.; die Gesammteinnahme vom Eisenbahnverkehr betrug (incl. 471,4 fl. diverse Einnahmen) 393 242,2 fl. oder pro Bahnmeile 71 316,8 fl. Im Vergleich zum Vorjahre 1866 ist die Zahl der Personen um 8%, die Einnahme dafür um fast 5%, die Centnerzahl um 26%, die Einnahme im Güterverkehr um 23,2%, die Gesammteinnahme um 17% gestiegen. Die Centnerzahl sowohl als die Einnahme für Güter waren grösser als je. Unter den transportirten Gütern sind 2 464 855 Ctr. Mineralkohlen und 341 762 Ctr. Eisen und Metallwaaren. Die Betriebsausgaben betrugen 143 765,6 fl. oder 36,56% der Einnahme, mithin der Ueberschuss 249 476,5 fl. oder 8,4% der verwendeten Anlagekosten von 2 964 846 fl. Die Kohlenwerke der Gesellschaft in Mitterdorf, Rosenthal und Voitsberg gaben bei 96 512 fl. Einnahme und 86 615,4 fl. Ausgabe einen Ueberschuss von 9896,7 fl., der aber durch die Kosten des Kohlenverschleisses im Betrag von 14 996,7 fl. in ein Deficit von 5100 fl. verwandelt wird. Nach Bezahlung von 87 126,5 fl. für Zinsen und Amortisation, sowie von 21 883,9 fl. Steuern ergiebt sich ein Nettoertrag von 138 130,4 fl. oder fast 6% des im Umlauf befindlichen Actiencapitals. Nach Beschluss der Generalversammlung sollen 8½% fl. oder 4¼% Dividende mit 98923 fl. vertheilt, ausserdem 28 364 fl. in den Erneuerungsfonds gelegt, 10 843 fl. für den Reservefonds und die Tantième des Verwaltungsrathes bestimmt werden. Demnach beträgt die Dividende 1¾% mehr als für 1866. Die durchschnittliche Dividende seit Eröffnung des Betriebes hat ca. 3½% betragen. Der Reservefonds hat einen Bestand von 23 256 fl., der Oberbau-Erneuerungsfonds einen solchen von 35 682 fl., wozu noch die für 1867 bewilligten Zuschüsse kommen.

Tarifwesen.

m. — Tarifvorschriften für die Bayer. Staatsbahnen. Mit dem 1. August 1868 treten auf den Bayerischen Staatsbahnen neue Tarifsvorschriften in Wirksamkeit.

Die Abweichungen von den bisherigen Bestimmungen sind im Wesentlichen Folgende:

A. Personen. Der Uebergang von der I. und II. Wagenclasse eines gewöhnlichen Zuges auf die gleiche Classe eines Schnellzuges kann gegen Hinzulösung eines halben gewöhnlichen Billets III. Cl.; der Uebergang von der III. Cl. eines gewöhnlichen Zuges auf die II. Classe eines Schnellzuges gegen Hinzulösung eines ganzen Billets III. Cl. stattfinden.

Für die Beförderung von Kindern über 4 und unter 10 Jahren ist für je 1 Kind ein halbes, für je 2 Kinder ein ganzes Billet der zu benutzenden Wagenclasse zu lösen.

Personenwagen werden gegen Lösung von mindestens 6 Billeten I. Classe per Achse zur Verfügung gestellt und unter gleicher Bedingung fremde Personenwagen zur Weiterbeförderung übernommen. — Zum Transporte kranker Personen werden gedeckte Güterwagen gegen Vorausbezahlung der Taxe von 1 fl. 45 kr. (bei Schnellzügen 3 fl. 30 kr.) pro Meile abgegeben. Ein Begleiter frei.

B. Reisegepäck. Für die Stellung beziehentlich Beförderung eines eigenen Gepäckwagens zum Transporte eigentlicher Reiseeffecten wird 1 fl. 45 kr. pro Achse und Meile berechnet.

Das Lagergeld für Reisegepäck, welches länger als 24 Stunden nach Ankunft des Zuges bei den Gepäckexpeditionen lagert, wird mit 6 kr. (bisher 12 kr.) pro Stück und Tag berechnet.

C. Leichen. Die Taxe hierfür beträgt 1 fl. 45 kr. (bisher 1 fl. 12 kr.) pro Meile und muss vorausbezahlt werden.

D. Fahrzeuge. Ausser den Equipagen werden nach dem Equipagen-Tarife taxirt: Locomobilen nach Cl. I, vierrädrige Arbeitsmaschinen und Feuerspritzen nach Cl. II, zweirädrige Maschinen und Feuerspritzen, sowie Draisinen nach Cl. III.

Für Eisenbahngüterwagen auf eigenen Rädern beträgt künftig die Taxe 17½ kr. pro Achse und Meile (früher 27 kr.).

E. Thiere. Das Standgeld für jene Thiere, welche nicht binnen einer und bezw. zwei Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungsstation vom Bahnhofe abgeführt werden, beträgt bei Pferden, Hornvieh und Schauthieren 12 kr., bei anderen Thieren 3 kr. per Stück für je weitere 3 Stunden. (Bisher allgemein 3 kr.)

F. Güter. Während bisher die Frachtgüter a, als Eilgüter b, als gewöhnliche Güter I. und II. Cl. c; als Wagenladungsgüter A, B und C und d als sperrige Güter zu tarifiren waren, sind künftig ausser den unter Lit. a, b und d bezeichneten Tarifirungsarten zu unterscheiden:

1) Wagenladungsgüter zur ermässigten Fracht nach Cl. A bei Aufgabe von mindestens 100 Centnern oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

2) Güter in Wagenladungen nach Classe B, C, D und E, für welche die Taxe ohne Rücksicht auf das aufgegebene Gewicht nach der Tragkraft der verwendeten Wagen berechnet wird.

ad 1. Die Ermässigung nach Classe A geniessen unter der Voraussetzung, dass mindestens 100 Ctr. mit einem Frachtbriefe an einen Empfänger aufgegeben oder bezahlt werden, alle Frachtgüter der Tarifsclasse II. In diese Classe wurden ausser den Frachtgütern, welche bereits bisher derselben angehörten, noch eingereiht:

Anis, Arak, Cognak, Fenchelsaamen, Garne aller Art, Gemüse getrocknete, Kasten und Kisten von Holz als Waare ineinandergesetzt (Salzkisten), Koriander, Kümmel, Leinen und Drell unverpackt, Palmblätter, Papier in verschnürten Ballen ohne weitere Verpackung, Pfeifen, irdene, Porzellanwaaren, Rohr Spanisches, Rum, Säcke neue, Schleif- und Wetzsteine aller Art, Schwefel roh und geläutert, Segeltuch, Seife ordinäre, Stuhlrohr.

ad 2. An die neue Wagenladungsclasse B, deren Taxe um $^1/_{10}$ kr. per Ctr. und Meile weniger als nach Classe A¹, somit $^7/_{10}$ kr. pro Meile und Centner nebst einem fixen Zuschlage von $2^1/_{10}$ kr. pro Centner beträgt, wurden aufgenommen:

Blech, Blechröhren, Bleizink, Cementstahl, Dotter, Draht, Drahtstiften, Eicheln, Eisen und Stahl façonnirt aller Art, Eisen und Stahlfabricate, Emailgeschirre, Getreide, Glasmasse, Glaubersalz, Glockengut, Graupen, Gusswaaren grobe, Holzmehl, Hülsenfrüchte, Kochgeschirre gusseiserne, Leinmehl, Leinkuchen, Lithographiesteine, Lumpen, Maculaturpapier, Malz, Maschinentheile, Metalle excl. Quecksilber und edle Metalle, Mineralwasser, Mühlenfabricate, Packpapier, Papiermasse, Parquetteriewaaren, Reis, Reps, Röhren von unedlen Metallen, Salz (Koch-, Meer-, Bade-), Sämereien, (Feld-, Wald- und Wiesensaamen), Schiefertafeln, Schleif- und Wetzsteine, Schmelztiegel, Schmirgel, Semilor, Steinhauerarbeiten einfache, Tripel.

Die neue Wagenladungsclasse C entspricht hinsichtlich der Taxe (½ kr. per Centner und Meile mit einem fixen Zuschlage von 1½ kr. per Ctr.) der bisherigen Wagenladungsclasse B und enthält ausser den in diese Classe eingereihten Gütern, soweit diese nicht der neuen Classe D zugewiesen wurden, folgende Artikel:

Abfälle aller Art, Asphalt- und Asphalt-Filz und Pappe, Beinschwarz, Bergkreide, Bleiglanz, Borke rohe, Cement, Flechsen von Thieren, Glasurerz, Hausgeräthe, Holzasche, Holzkalk, Hopfenranken, Klauen, Knochenkohle, Krätzsandasche, Kreide geschlemmt, Leimleder, Malzkeime, Melasse, Ofenschwärze, Pfeifenerde, Radfelgen und Radnaben roh vorgearbeitet, Röthel, Rüben, Rübenschnitze, Sägewaaren verpackt, Steinhauerarbeiten grobe, Talksteine, Trebern und Trestern, Zuckerrüben.

Die Tarifsclasse D, deren Taxe um $^1/_{10}$ kr. per Meile und Centner niedriger ist als jene der Classe C, ist aus nachstehenden Artikeln gebildet:

Bruchmetalle, Chamotsteine, Düngemittel, Eisen roh in Gänzen und Platten, Drehspähne von unedlen Metallen, Eisenfeile, Faschinen, Flossweiden, Gyps, Hammerschlag, Holz Europäisches (Bau-, Stamm-, Werk- und Nutzholz), Holzdraht, Phosphorit, Sägewaaren der Schneidemühlen von inländischem Holze, Salz (Stein-, Vieh-, Dünge-, Fabrik- und Gewerkesalz), Steine als Gewölbe-, Quader-, Back- und Ziegelsteine, Zuckerrübenpresslinge.

Zur Tarifclasse E, deren Fracht mit der Taxe der bisherigen Wagenladungsclasse C (= 1½ Pfg. per Ctr. und Meile mit einem fixen Zuschlage von 1,13 kr. per Ctr.) übereinstimmt, sind ausser den Artikeln dieser letzteren Classe noch folgende Producte eingezogen:

Bleierze, Braunkohlen, Braunstein, Brennholz, Coaks, Eis, Erze von allen unedlen Metallen excl. Galmei, Feldspath, Flussspath, Glassand, Gypsbruchsteine, Holzabfälle, Holzkohlen unverpackt, Kalksteine, Kies, Lehm, Marmor in Blöcken, Quarz, Sand, Schlacken und Sinteln von Erzen, Steine rohe, Steinkohlen, Tannenzapfen, Töpferthon, Torf.

G. Extrazüge. Als Taxen für einen Extrazug werden berechnet:

a) für die Locomotive 5 fl. 15 kr. per Meile,

b) für jeden Personenwagen 1 fl. 45 kr. per Achse und Meile,

c) für jede Achse eines anderen auf Verlangen gestellten Wagens 52½ kr. per Meile.

Als Minimaltaxe werden pro Meile 17 fl. 30 kr. und bei jedem Extrazug im Ganzen mindestens 52 fl. 30 kr. erhoben.

Extravergnügungszüge von Gesellschaften werden gegen Zahlung von 5 fl. 15 kr. per Meile für die Extrabeförderung und gegen gewöhnliche Billete für jeden einzelnen Theilnehmer befördert; jedoch muss auch hier für die Meile der Minimalbetrag von 17 fl. 30 kr., im Ganzen von 52 fl. 30 kr. unter Einrechnung der Billete erreicht werden.

Die Rheinische Eisenbahn macht folgende Abänderung ihres Reglements für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Equipagen und Thieren (gültig seit 15 April 1865) bekannt:

§ 42 alin. 2 fällt der zweite Satz, anfangend mit den Worten: „Wenn der Zug" und endigend mit den Worten „angemeldet worden" fort, und erhält dafür folgende Fassung: „Bestellungen auf Wagen müssen stets 24 Stunden vorher bei der Versandtstation gemacht werden Für Verzögerung in der Bereithaltung bestellter Wagen, sofern solche durch unvorhergesehene oder unvermeidbare Umstände herbeigeführt worden sind, übernimmt die Bahnverwaltung keinerlei Verantwortlichkeit." — § 43 alin. 3 ist dementsprechend abgeändert

Norddeutscher Eisenbahnverband. Der Kohlenversandt ab Westfalen ist auf die bei Hamm liegende Station Courl der Köln-Mindener Eisenbahn ausgedehnt. — Der Ausnahmetarif VIII des Tarifs vom 1. April cr. tritt vom 1. August d. J. ab ausser Kraft.

Fahrplan-Aenderungen.

Am 1. August treten, soweit uns bekannt, auf folgenden Bahnen neue Fahrpläne in Kraft: Wilhelmsbahn (s. S. 441), Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (s. S. 442), Preussischen Ostbahn (s. S. 440), Berlin-Görlitzer, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter (Linie Frose-Ballenstedt), Sächsisch-Schlesischen, Zittau-Grossschönauer und Löbau-Reichenberger-Eisenbahn (s. S. 444), Hessischen Nordbahn, Bebra-Hanauer, Hannoverschen und Westfälischen Eisenbahn.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Geheime Ober-Regierungs-Rath und vortragende Rath im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Carl Wilhelm Everhard von Wolf, ist zum Wirklichen Geheimen Ober-Regierungs-Rath und Director der Eisenbahn-Abtheilung ernannt; dem bisherigen technischen Mitgliede des Kgl. Eisenbahn-Commissariats zu Köln, Regierungs- und Baurath Redlich, ist die Stelle eines Vorstehers im technischen Büreau des vorgenannten Ministeriums verliehen worden. Der Obergerichts-Assessor Jecklin zu Cassel ist zum Regierungs-Rathe ernannt und demselben die Stelle eines Mitgliedes der dortigen Königl. Eisenbahn-Direction verliehen, der bisherige Eisenbahn-Ingenieur Tasch zu Fulda zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die von ihm seither commissarisch verwaltete dortige Eisenbahn-Baumeister-Stelle bei der Bebra-Hanauer Eisenbahn definitiv verliehen worden. Der Baumeister Kröcheldorff zu Weissenfels ist zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Essen angestellt, der bisherige Kgl. Eisenbahn-Baumeister Nahrath zu Essen ist zum Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben eine Betriebs-Inspectorstelle bei der Westfälischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Paderborn verliehen, der Kgl. Bau-Inspector Klose von Höxter nach Münster und der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Bronisch in gleicher Eigenschaft nach Höxter versetzt worden.

Ausland.

+ **Bernische Staatsbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.)

1) Allgemeines. Die Länge der Bahn beträgt unverändert $86_{,29}$ Kilometer; sie zerfällt in 4 Abschnitte: Cantonsgrenze bis Neuenstadt (im Betrieb der Schweizerischen Westbahn) $0_{,68}$ Kilom.; Neuenstadt-Biel am westlichen Ufer des Bieler Sees über Twann, $14_{,4}$ Kilom.; Biel-Bern über Brügg, Busswyl, Lyss, Suberg, Schüpfen, Münchenbuchsee, Zollikofen, Wylerfeld, $33_{,75}$ Kilom.; Bern-Langnau über Wylerfeld, Ostermundigen, Gümligen, Worb, Tägertschi, Konolfingen, Zäziwyl, Signau und Emmenmatt, $37_{,45}$ Kilom. Zieht man die mit der Schweizerischen Centralbahn gemeinschaftlichen und von dieser gebauten Strecken (Zollikofen-Bern-Gümligen) ab, so bleiben als Länge der Staatsbahn $71_{,5}$ Kilom. Gekostet haben dieselben bis Ende 1867 18 147 659 Francs. Das Betriebsmaterial besteht in 13 Locomotiven (worunter 1 für Bahnhofdienst), 39 Personenwagen mit 2038 Sitzplätzen und 150 Güterwagen mit 28 400 Ctr. Tragkraft, ist also ganz unverändert geblieben. (Ueber den Fortbau der Bahn von Langnau nach Luzern, ohne welchen die Bahn schwerlich rentiren kann, sagt der Bericht nur, dass ein diesen Bau und die Mittel und Wege zu seiner Ausführung betreffender umfassender Bericht der Eisenbahn-Direction des Cantons Bern vorgelegt worden sei. Die Strecke Langnau-Luzern durch das Entlibuch ist circa 6½ Meilen lang und liegt mit Ausnahme von ca. 1 Meile im Gebiete des Cantons Luzern.)

2) Frequenz und Einnahme. Das Geschäftsjahr 1867 war kein günstiges; die Einnahmen sind gefallen, die Ausgaben aber gestiegen. Befördert wurden 495 670 Personen (15 244 oder über 3% weniger) oder auf die ganze Bahn reducirt 121 608; ferner 2 893 686 Ctr. (gegen 1866 56 795 Ctr. oder 2% mehr) oder auf die ganze Bahn reducirt 748 254 Ctr. Unter den Waarengattungen stehen der Quantität nach obenan: 229 121 Ctr. Bauholz, 129 156 Ctr. Getreide aller Art, Mehl und Sämereien, 118 698 Ctr. Steine, Kalk, Erden u. s. w. und 110 676 Ctr. Getränke, wobei aber der Transit nicht mitgerechnet ist. Die Einnahme betrug für Personen 495 111 Fr., für Gepäck $27\,812_{,8}$ Fr., für Vieh $24\,286_{,6}$ Fr., für Equipagen $1581_{,6}$ Fr., für Güter $337\,734_{,7}$ Fr., ausserdem $155\,220_{,4}$ Fr., zusammen 1 042 047 Fr. oder pro Kilometer 12 117 Fr., mithin 11 222 Fr. oder über 1% weniger als 1866. Auf den directen und Transitverkehr kommen 505 725 Fr. Dagegen betrugen die Ausgaben $795\,177_{,5}$ Fr. oder fast 14 000 Fr. (ca. 2%) weniger als 1866 und $76_{,3}$% der Einnahme, mithin der Reinertrag 246 870 Fr. (gegen 1866 25 120 Fr. oder fast 10% weniger) oder 1⅓% der Anlagekosten.

D. — **Russland.** (Auszug aus dem Rechenschaftsberichte der Haupt-Gesellschaft Russischer Eisenbahnen für das Jahr 1867.)

	Petersburg-Warschau nebst Zweigb. zur Preuss. Grenze	Gegen 1866 mehr oder weniger	Moskau-Nischni-Nowgorod	Gegen 1866 mehr oder weniger
Länge d. Bahn, Werste	1207	—	410	—
Zahl der Passagiere incl. Militär	1000532	+119139	734240	+16296
Auf eine Werst sind Personen befördert	219746247	+8590248	109656780	+2143402
Jeder Passagier hat durchschnittlich gefahren Werste . . .	219	—21	149	—1
Einnahme für Personenverkehr Rbl. . .	2648229	+290991	1314933	+31266
Jeder Passagier hat durchschnittl. eingebracht Rbl. . . .	$2_{,64}$	$-0_{,03}$	$1_{,77}$	$-0_{,02}$
Zahl der beförderten Güter in Pud . . .	35787613	+3103206	33489072	+1378790
Güter sind auf eine Werst befördert Pud	8084477307	+2060167443	6744065307	+392950378
Jeder Pud hat durchschnittlich gefahren Werst	299	+39	236	+10
Einnahme für Güterverkehr Rbl.	3417168	+693694	2917636	+211874
Jeder Pud hat durchschnittlich eingebracht Cop.	$12_{,20}$	$+0_{,78}$	$10_{,10}$	$+0_{,61}$
Die Einnahmen betrugen:				
Im Ganzen incl. Nebeneinnahmen Rbl.	6989598	+824295	4831555	+318152
pro Nutzwerst „	$1_{,84}$	$+0_{,19}$	$3_{,06}$	$+0_{,17}$
„ Werstbahnlänge Rbl.	5790	+699	11784	+776
Die Ausgaben betrugen:				
Im Ganzen . . . Rbl.	5074131	+204733	2486020	+590098
pro Nutzwerst „	$1_{,34}$	$+0_{,04}$	$1_{,57}$	$+0_{,36}$
„ Werstbahnlänge Rbl.	4203	+183	6063	+1409
Nach Procenten der Einnahme	72%	+6%	51%	+9%
Der Reingewinn betrug:				
Im Ganzen . . . Rbl.	1915466	+619562	2345534	—271946
pro Bahnwerst „	1587	+516	5721	—633
„ Nutzwerst „	$0_{,50}$	$+0_{,15}$	$1_{,49}$	$-0_{,19}$

Anmerkung. Durch die aussergewöhnlich grossen Frühjahrshochwasser des Jahres 1867 wurde die Brücke über den Fluss Kljasma bei der Station Kowrow auf der Moskau-Nischni-Nowgoroder Bahn dermaassen beschädigt, dass eine temporäre Brücke aufgeführt werden musste. Diese und der Bau einer neuen Brücke haben eine Ausgabe von 308 402 Rbl. 42 Cop. erfordert. Daher erklärt sich die Steigerung der Gesammtausgaben um 9% gegen das Jahr 1866.

Telegraphenwesen.

♂ **Die Oesterr. Staatstelegraphen-Direction** hat mit sämmtlichen Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen ein Uebereinkommen abgeschlossen, wornach die Eisenb.-Telegraphen auch vom Publicum benutzt werden können. Die mittelst der Eisenbahn-Telegraphen beförderten Privat- und Staatsdepeschen unterliegen denselben Bestimmungen, welche auf die mittelst der Staatstelegraphen zur Beförderung gelangenden Depeschen zur Anwendung kommen. Die Eisenbahngesellschaften besorgen Privat- und Staatsdepeschen und erhalten für jede gebührenpflichtige Depesche von 1—20 Worten, einen Gebühren-Antheil von 20 kr. und für je 10 Worte mehr einen Gebühren-Antheil von 10 kr. Dieses Uebereinkommen wurde auf die Dauer des Jahres 1868 abgeschlossen.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 29. Juli 1868. Seit meinem letzten Bericht war das Geschäft bis auf einige Artikel recht still, worin der Grund zum Theil wohl in der Abwesenheit grösserer Unternehmer zu suchen wäre.

Kupfer unverändert ruhig. Englische Marktnotirungen für Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches 26½—27½ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn sind wenig Umsätze gemacht worden. Banca-Zinn 33½ Thlr., in Holland 54½ fl. Lamm-Zinn 33—33½ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink hat sich im Preise noch immer nicht gehoben. W. H. Marke ab Breslau 6⁷⁄₁₂ Thlr., geringere Marken 6½ Thlr., loco Waare im Detail 7½ bis 8 Thlr.

Blei wenig Bedarf. Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer $6^1/_2$ bis $6^2/_3$ Thlr., Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$—$7^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen sehr lebhaft. Warrants 52 sh. 9 d., Gartsherrie 57 sh. 6 d., Coltness I. 59 sh., Langloan I 54 sh. 6 d. Andere Schottische Marken 54 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager $45^1/_2$ Sgr., auf Lieferung 43—44 Sgr. Englisches $38^1/_2$—40 Sgr., vom Lager $41^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 42—$42^1/_2$ Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 44—45 Sgr. ab Hütte offerirt.

Stabeisen sehr fest. Gewalztes 3—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^7/_{12}$ bis $3^5/_6$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von $4^1/_2$—$5^1/_2$ per Ctr.

Eisenbahnschienen. Der Bedarf bleibt ein sehr umfangreicher. Hiesige Notirungen 54—55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_4$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** ruhig. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17—18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks 18—19 Thlr. Vom Lager $16^1/_2$ Thlr. per Last auf Lieferung.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

7. Septbr. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft zu Breslau.

Einzahlungen.

15. August 20% auf Pfälzische Nordbahn-Actien. (Siehe Bekm. S. 422.)
15. August 10%, 15. Septbr. 10% } auf Böhmische Nordbahn-Actien.

Auszahlungen.

Mecklenburgische Eisenbahn. Die in der off. Bekanntmachung S. 439 aufgeführten ausgeloosten Prioritäts-Obligationen gelangen vom 2. Januar 1869 ab zur Auszahlung.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Auszahlung der am 25. Juli ausgeloosten Prioritäts-Obligationen Litr. E und F findet vom 1. October d. J. ab statt.

Rhein-Nahebahn. Die am 6. d. M. ausgeloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 2. Januar 1869 ab zurückgezahlt.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die nach dem Stande am 1. Juli 1867 berechneten Bauverhältnisse der Württembergischen Staatsbahnen betragen:

Bahnlinien	Länge der vergebenen Loose Std.	Ueberschlagsbetrag für Unterbau fl.	Durchschnitts-%Abzug %	Abstrich Betrag fl.
1. Untere Jagstbahn (Jagstfeld-Osterburken)	3,99	801 217	13,49	108 119
2. Tauberbahn (Crailsheim-Mergentheim)	5,16	1 405 448	9,46	132 901
3. Obere Nackarbahn (Rottweil-Villingen)	5,41	864 430	7,40	63 826
4. Obere Donaubahn (Rottweil-Immendingen)	6,72	1 503 257	6,08	91 343
5. Schwarzwaldbahn (Zuffenhausen-Nagold)	3,83	1 113 691	13,37	150 371
6. Donaubahn (Ulm-Sigmaringen)	4,40	786 322	10,22	80 404
7. Allgänbahn (Leutkirchen-Herbertingen)	3,85	759 560	10,15	77 155
8. Hohenzollersche (Tübingen-Hechingen)	6,66	1 722 125	11,65	200 595
Summa	40,02	8 966 050	10,09	904 714

Es sind demnach bei den bis 1. Juli 1867 auf den in Angriff genommenen neuen Bahnlinien veraccordirten Bauloosen, welche sich auf eine Gesammtbahnlänge von 40 St. oder 20 Mln. erstrecken, von der Gesammtvoranschlagssumme von 8 966 050 fl. durchschnittlich 10,00% abgeboten worden, was einem Abstreichsbetrag von 904 714 fl. entspricht. Entsprechende Ersparnisse ergeben sich bei der Anschaffung von Oberbaumaterialien, deren Preise dermalen 10—15% niedriger stehen als vor etwa 2 Jahren, bei den eisernen Brückenbauten, welche jetzt 15 und mehr % billiger zu stehen kommen, und bei dem fahrenden Betriebsmaterial. — Auf das 4. (nunmehr VI.) Arbeitsloos der Bausection Schrozberg (Bahn Crailsheim-Mergentheim) wurden nur $4^1/_2$% unter die Voranschlagssumme offerirt und es wurde die Ausführung in Regie genehmigt.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
—	Leipzig-Dresden	Verkauf von Locomotiven	445
1. Aug. zu Tuttlingen	Württemb. Stsb.	Beifuhr von Schienen und Befestigungsmaterial	—
1. „ zu Aulendorf	dieselbe	Hochbauten Station Saulgen	—
1. „ zu Köln	Rheinische Staatsb.	Verkauf von messingenen Siederöhren	—
4. „ zu Spaichingen	Württb. Stsb.	Oberbaugeräthschaften	—
4. „ zu München	Bayer. Staatsb.	Granitpflaster der östl. Locomotiv-Rotunde im Bahnhof München	—
5. „ zu Osnabrück	Venlo-Hamburger B.	Bruchsteine zu Durchlässen bei Oppelhülsen	—
6. „ zu Düsseldorf	Bergisch-Märk. E.	Kribbmaterial Neuss-Düsseldorf	—
12. „ zu Weikersheim	Württb. Stsb.	Hochbauten Stat. Markelsheim	—
15. „ zu Berlin	Berliner Vbdgsb.	5 Wirthschaftsbauten	—
15. „ zu Breslau	Oberschlisische E.	Eiserner Brücken-Ueberbau	445
15. „ zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Einfriedungen	—
17. „ zu Berlin	Berliner Vbdgsb.	Erdarbeiten	—
17. „ zu Berlin	Eisenb. Commiss.	Eisenb.-Postwagen	445
25. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Stossverbindungsmaterial etc.	445

Berichtigung.

In der in No. 29 S. 410 enthaltenen Mittheilung, die Auszahlung der Rente an die Gründer der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft betreffend, hat sich insofern eine Unrichtigkeit eingeschlichen, als diese Gründerrente nicht Rs. 5 Kop. 66, sondern Rs. 566 pro Antheilsschein beträgt.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem **15. d. Mts.** tritt zwischen Berlin und den Stationen Penzig, sowie Lauban bis incl. Altwasser ein directer Güter-Verkehr via Görlitz über die Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Kraft.

Sowohl die Tarifsätze, als auch die Lieferzeiten sind die nämlichen, wie für die Route über Kohlfurt, und liegen Tarife auf den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aus.

Es wird angenommen, dass die Aufgabe von Gütern zum Transport nach Berlin auf den benannten Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn und von Station Penzig, wenn auf dem Frachtbriefe die Vorschrift der Route fehlt, die Versender die Wahl der Route (via Görlitz-Cottbus resp. via Kohlfurt) der Güter-Expedition überlassen.

Berlin, den 11. Juli 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Ministère de l'Intérieur des Pays-Bas.
Chemins de fer de l'Etat.
Adjudication.

Il sera procédé, le 3 Septembre 1868, à midi, au Ministère de l'Intérieur, à la Haye, à l'adjudication de:

La fourniture de 3250 tonnes (de 1000 kilogrammes) de rails en fer avec appareils de joint, et de 150 tonnes de chevilles.

L'adjudication aura lieu aux clauses et conditions du cahier des charges.

Le soumissions, pourvues d'un timbre néerlandais, cachetées et rédigées conformément aux prescriptions de l'article 22 du cahier de charges, doivent être reçues au Ministère de l'Intérieur, à La Haye, le 2 Septembre, avant midi.

Des exemplaires du cahier des charges seront déposés dès le 1 Août au Ministère de l'Intérieur, dans les bureaux des chemins de fer de l'Etat, à la Haye, et dans ceux des Gouvernements Provinciaux, et pourront être obtenus au prix fixé, sur demande affranchie chez Monsieur M. Nijhoff, libraire, Raamstraat No. 49, à la Haye.

Les dessins des rails, des appareils de joint et des chevilles sont déposés dans les bureaux des Ingénieurs en chef des chemins de fer de l'Etat, à la Haye, où l'on pourra s'adresser pour de plus amples renseignements.

La Haye, le 21 Juillet 1868.

Au nom du Ministre de l'Intérieur
Le Secrétaire-Général
J. Schröder.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat Juni und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Juni 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn						
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst. .	66470	46186	113944 [1]	—	591377	+50614
b. Elmsh.-Glückstadt	4415	3495	7915	+921	42074	+2827
a. Berg.-Märkische	—	—	577646	+75320	3214298	+360723
b. Ruhr-Siegbahn . .	—	—	115450	+7696	679381	+62303
Berlin-Anhaltische .	118200	140800	264000	—45713	1537800	—60010
Berlin-Görlitz [2]	33904	29690	65036	—	297772	—
Berlin-Hamburg . . .	105008	153867	263463	—32844	1630394	+28062
Berlin-Potsd.-Magdb.	109797	101291	211088	—20112	1156953	+11957
a. Berlin-Stettin-Starg.	81311	103550	185058	—10368	—	+18549
b. Stargard-Cösl.-Colb.	19442	25257	44761	+341	—	+8862
c. Vorpomm. Zweigb.	31291	21853	53248	—4317	—	+8336
Breslau-Schweidn.-Fr.	50501	80319	138608	—3049	—	+1855
Hessische Nordbahn	34962	72147	107109	+16497	632520	+105636
Homburger E. . . .	12581	1056	13638	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	595	700	1295	—10	7170	+835
a. Köln-Mind. Hauptb.	137880	382671	588677	—32782	3343545	—107190
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	13495	26270	43873	+4382	243723	+13180
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken . . .	24373	107286	148406	+20506	771960	+85504
d. Zusammen	175748	516227	780956	—7894	4359238	—8506
Leipzig-Dresden . . .	82703	135041	217744	—	1385567	+157108
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg .	—	—	49555	—7261	218717	—1183
a. Magdeburg-Leipzig	49087	103673	155837	—3840	1045919	+69769
b. Halle-Casseler Zwgb [3]	—	—	51458	+19829	306963	+131668
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	43904	59449	103354	—6605	—	+34565 (a.–c.)
b. Cöthen-Wegeleben, Güsten-Stassfurt u. Frose-Ballenstedt.	12694	11773	24467	+939	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	14879	25727	41213	—5344	—	
Mecklenburgische E.	29228	18654	47882	—10177	264270	—ca. 8000
Nassauische E. . .	43258	47286	99929	—826	388723	+28183
Neisse-Brieg	6100	8160	15691	+952	—	+11744
Niederschles. Zweigb.	7924	13278	21703	+743	—	—27234
a. Oberschles. Hauptb.	63223	358409	463393	+36008	2921601	+328000
b. „ Zweigb.	—	9868	10181	+375	57136	+8270
c. Breslau-Posen-Glog.	38526	94306	142441	+28661	860900	+212537
d. Stargard-Posen . .	23578	70392	101110	+27231	612291	+212246
Oppeln-Tarnowitz. .	3325	15900	23225	+4842	—	+15751
Ostpreuss. Südbahn	15224	15450	31005	—	—	—
Preuss. Ostbahn . . .	284641	319179	634311	+110164	—	—
a. Rheinische	227000	239900	479650	+18611	2612590	+212902
b. Kempen-Venlo [4] .	1470	1010	2480	—	12860	—
a. Rhein-Nahebahn .	25000	47029	77322	+1846	393817	+21850
b. Saarbrücker E. . .	24000	101726	146594	—6369	883823	+15974
Schleswigsche	—	—	—	—	—	—
Thüringische	107594	145229	252823	—3312	1446727	+110551
Tilsit-Insterburger E.	3525	4571	8920	+2882	47075	+8004
Wilhelmsbahn	11351	72605	94455	+43646	—	+275672
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E. [5] .	7448	42035	59483	—	326733	+56341
Böhmische Westbahn	44809	134138	178947	+33507	1082538	+278218
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	69564	—	524186	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	86951	285392	372343 [6]	—	2156984	—
Graz-Köflach	6976	28936	35912	+6405	242802	+58955
Kais. Ferd. Nordbahn	374966	1427291	1802257	+283614	11567683	+2862995
Kais. Elisabethbahn.	270635	599605	871150	+249512	5480627	+2153817
Lemberg-Czernowitz	40313	115063	155376	+13066	849427	+87910
Mohács-Fünfkirchen	5369	73770	79139	+24143	371751	+53554
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie . . .	—	—	983536	+111657	6143796	+1752791
b. Südöstl. Linie . . .	—	—	1192220	+205015	7900137	+2710710
c. Wien-Neuszöny . .	—	—	157049	+54877	1070283	+449479
d. Zusammen	—	—	2332805	+371549	15114216	+4912980
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz . .	620968	1642890	2263858	+396850	13278546	+3316929
b. Italienisches Netz .	881831	898511	1780342	—8235	10436038	—25479
Süd-Nordd.-Verbindb.	34403	137476	171879	—	986897	+180468
Theissbahn	116164	322320	438485	+73530	2726631	+797871
Turnau-Kralup-Prag	16509	37444	53953	+3779	305610	+56540
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen .	169133	470642	639776	+85776	4027575	+894146
Bayer. Staatsbahnen	581144	1449485	2030629	+565069	11205596	3417422
Frankfurt-Hanau . .	26900	22875	51153	+4647	286675	+43109
Hess. Ludwigsbahn [7] .	153986	147235	206359	+64518	1640992	+305103
a. Pfälz. Ludwigsb. .	70388	170796	241184	+43919	1374315	+160665
b. „ Maximiliansb. .	17622	45543	63165	+5402	372392	+20202
c. Neust.-Dürkheim .	4065	1648	5713	+95	30060	+806
Taunusbahn	63350	16882	81009	+452	317012	+27933
Werrabahn	36203	62238	98441	—1394	564928	+16806
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht . .	23608	51993	102176	—	—	—
Schweizer Centralb. .	322000	354000	676000	+ ca. 53000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien . . .	81917	135867	235481	+12126	—	—
Warschau-Bromberg	19741	17730	42799	—5331	—	—
Riga-Dünaburg . . .	35414	75956	112632	+24261	629092	+181269

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	46968	39991	870	87829	+1438
Ost-Holstein	„	8316	4127	231	12674	+515
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	7358	2001	167	9526	+35
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	3828	67	20	3915	—193

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke (27,95 M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die 9,31 Meilen lange Strecke Nordhausen-Arensbausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[4] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[5] Teplitz-Dux (1,50 M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[6] Die Brutto-Einnahme im Monat Mai 1867 betrug 700 501 fl. 15 kr.

[7] Von der Mehreinnahme ad 305 103 fl. entfallen 249 245 fl. auf die alten Strecken.

Mecklenburgische Eisenbahn.

In Gemässheit des § 7 des Statutnachtrages vom 23. Juni 1849 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht, dass bei der am 22. d. Mts. vorschriftsmässig geschehenen Ausloosung unserer Prioritäts-Obligationen folgende Nummern gezogen worden sind:

Lit. A Serie I à 1000 Thlr. No. 62. 95. 145. 191.
„ „ „ II à 500 Thlr. No. 398. 423. 524. 554. 585. 630. 725. 1038.
„ „ „ III à 200 Thlr. No. 1092. 1295. 1424. 1594. 1744. 1977.

Lit. B Serie I à 1000 Thlr. No. 36. 65.
Lit. B Serie II à 500 Thlr. No. 268. 329. 337. 449. 565. 580. 763. 772.
„ „ „ III à 200 Thlr. No. 925. 937. 1190. 1526,

deren Auszahlung unter den im obgedachten § erwähnten Bedingungen am **2. Januar 1869** erfolgen wird.

Schwerin, den 23. Juli 1868.

Die Direction.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die zweite Ausloosung von Ein pro Cent der vierprocentigen Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat heute stattgefunden.

Dabei sind folgende Nummern gezogen:

50 Stück à 150 Thlr.

265. 370. 452. 481. 495. 620. 737. 833. 882. 885. 897. 917. 949. 959. 962. 1501. 1629. 1673. 1816. 2210. 2239. 2460. 2608. 2620. 3001. 3030. 3068. 3166. 3360. 3368. 3472. 3690. 3991. 4007. 4056. 4144. 4272. 4275. 4285. 4321. 4337. 4385. 4451. 4545. 4623. 4656. 4660. 4867. 4959. 4987.

25 Stück à 300 Thlr.

5144. 5378. 5380. 5406. 5545. 5663. 5783. 5822. 5850. 5987. 6000. 6093. 6123. 6156. 6219. 6313. 6485. 6561. 6839. 7029. 7084. 7130. 7283. 7313. 7480.

10 Stück à 750 Thlr.

7695. 7897. 7992. 8069. 8071. 8093. 8095. 8133. 8151. 8487.

5 Stück à 1500 Thlr.

8798. 8907. 8914. 8955. 8980.

Von der ersten Ausloosung sind bis heute folgende Nummern uneingelöst geblieben:

9 Stück à 150 Thlr.

2274. 2311. 2932. 3050. 3074. 4083. 4306. 4400. 4898.

3 Stück à 300 Thlr.

5670. 6756. 7487.

2 Stück à 750 Thlr.

7843. 7952.

Die bis heute eingelösten 76 Stück Prioritätsobligationen sind mit den dazu gehörigen Zinstalons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt.

Wir setzen hiervon die Inhaber der ausgeloosten Prioritäts-Obligationen unter der Benachrichtigung in Kenntniss, dass die Zahlung des Capitalbetrages der heute ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen, und unter Beifügung der dazu gehörigen Zinscoupons, vom **2. Januar 1869** ab, dagegen die Zahlung des Capitalbetrages der bei der ersten Ausloosung gezogenen und noch nicht eingelösten Obligationen, jeden **Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag** in den Vormittagsstunden von 9 bis 1 Uhr, bei unserer Hauptcasse, im Altonaer Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 17. Juli 1868.

Die Direction.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Nicht angestellte Baumeister und Bauführer, welche geneigt sind, sich bei der Abrechnung der Bauarbeiten der Bebra-Hanauer Eisenbahn gegen die reglementsmässigen Tagegelder auf dem Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern zu beschäftigen, werden aufgefordert, sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse schleunigst bei der unterzeichneten Behörde zu melden.

Cassel, am 16. Juli 1868.

Königliche Commission
für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.
Thomas.

Westfälische Eisenbahn.

Mit dem **1. August** crt. tritt auf der Westfälischen Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen ausgehängt und bei den Stations-Cassen zum Preise von 1 Sgr. pro Stück käuflich zu haben ist.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Vom **1. August d. J.** ab tritt für die Local-Personenzüge zwischen Berlin und Landsberg a/W. und für die Personenzüge zwischen Cüstrin und Frankfurt a/O. der nachstehende Fahrplan in Kraft:

Königliche Ostbahn. Fahrplan vom 1. August 1868.

Berlin-Landsberg.

Stationen		Zug XIII. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XXIII. U.	M.	Aufenthalt M.
		Abends.			Morgens.		
Berlin	Abfahrt	5	30	.	6	.	.
Neuenhagen		6	3	2	6	28	2
Straussberg		6	21	2	6	43	2
Müncheberg		6	57	6	7	10	2
Trebnitz		7	13	2	7	24	2
Gusow		7	30	2	7	39	2
Golzow		7	50	2	7	56	2
Cüstrin		8	15	10	8	17	8
Tamsel		8	33	1	8	34	1
Vietz		8	58	2	8	58	2
Döllens-Radung		9	12	1	9	11	1
Düringshof		9	23	1	9	22	1
Landsberg	Ankunft	9	41	.	9	39	.

Landsberg-Berlin.

Stationen		Zug XVI. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XXIV. U.	M.	Aufenthalt M.
		Morgens.			Abends.		
Landsberg	Abfahrt	6	41	.	6	30	.
Düringshof		7	.	1	6	48	1
Döllens-Radung		7	10	1	6	57	1
Vietz		7	25	2	7	11	2
Tamsel		7	47	1	7	32	1
Cüstrin		8	14	10	7	56	8
Golzow		8	32	2	8	13	2
Gusow		8	53	2	8	33	2
Trebnitz		9	14	2	8	53	2
Müncheberg		9	33	6	9	11	6
Straussberg		10	5	2	9	41	2
Neuenhagen		10	22	2	9	56	2
Berlin	Ankunft	10	52	.	10	25	.

Cüstrin-Frankfurt a/O.

Stationen		Zug IV. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug VI. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIV. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XX. U.	M.	Aufenthalt M.
		Nachmittag			Morgens.			Vormittags.			Abends.		
Cüstrin	Abfahrt	4	8	.	4	31	.	8	19	.	8	18	.
Podelzig		4	55	10	4	52	2	8	47	2	9	5	10
Lebus		5	24	5	5	8	2	9	8	2	9	34	5
Frankfurt	Ankunft	5	57	.	5	28	.	9	35	.	10	7	.

Frankfurt a/O.-Cüstrin.

Stationen		Zug III. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug V. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIII. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIX. U.	M.	Aufenthalt M.
		Vormittags.			Abends.			Abends.			Morgens.		
Frankfurt	Abfahrt	9	53	.	11	.	.	6	28	.	6	8	.
Lebus		10	18	2	11	25	2	6	57	3	6	50	5
Podelzig		10	32	2	11	39	2	7	18	7	7	18	10
Cüstrin	Ankunft	10	53	.	12	.	.	7	43	.	7	49	.

In dem Gange der durchgehenden Züge des Haupt-Courses Berlin-Eydtkuhnen wird hierdurch nichts geändert.

Bromberg, den 24. Juli 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Wilhelms-Bahn.

Vom **1. August cr.** ab wird für die Wilhelmsbahn der nachstehende Fahrplan eingeführt werden. Für die darin mit No. 1 und 2 bezeichneten, nur Wagen I. und II. Classe führenden Schnellzüge werden vom gleichen Zeitpunct ab um 10% erhöhte Fahrpreise eingeführt, mit der Maassgabe, dass die gewöhnlichen Retourbillets unter Zulösung eines entsprechenden Billets IV. Classe auch bei diesen Zügen Gültigkeit haben sollen.

Druckexemplare des neuen Fahrplanes sind zum Preise von 1 Sgr. bei unseren Stations-Cassen käuflich zu haben.

Ratibor, den 17. Juli 1868.

Cours: Cosel-Oderberg.

Stationen und Haltestellen.	Entfernung in Pr. Meilen	Entfernung in Kilo-met.	Unterschied zwischen Stations- und Berliner Zeit. Minuten.	Schnellzug mit erhöhten Fahrpreisen. 1. I. u. II. Cl. Vorm. U.	Min.	Eilzug. 3. I. II. III. Cl. Abds. Uhr	Min.	Güterzüge mit Personenbeförderung. 5. I.II.III. IV.Cl. Morg. Uhr	Min.	7. I.II.III. IV.Cl. Nachm. Uhr	Min.	9. III. IV. Cl. Abds. Uhr	Min.	11. III. IV. Cl. Morg. Uhr	Min.
Abfahrt von Cosel	—	—	19	9	28	7	2	—	—	2	34	8	10	7	50
„ „ Birawa	0,9	6,8	19	—	—	—	—	—	—	2	52	—	—	—	—
„ „ Hammer	1,5	11,3	19	9	51	7	27	—	—	3	24	8	55	8	40
„ „ Nendza	0,7	5,3	19	10	—	7	35	—	—	3	46	9	13	9	13
Ankunft in Ratibor	1,2	9,0	19	10	11	7	45	—	—	4	6	9	34	9	34
Abfahrt von Ratibor	—	—	19	10	15	7	49	4	15	4	21	—	—	10	23
„ „ Tworkau	1,2	9,0	19	—	—	—	—	4	38	4	43	—	—	—	—
„ „ Krzizanowitz	0,5	3,8	19	10	32	8	4	4	50	4	55	—	—	10	57
„ „ Annaberg	1,0	7,5	20	10	45	8	15	5	14	5	18	—	—	11	23
Ankunft in Oderberg	0,8	4,5	20	10	51	8	21	5	25	5	29	—	—	11	35
	7,6	57,2		Vorm.		Abds.		Morg.		Nachm.		Abds.		Mittg.	

Cours: Oderberg-Cosel.

Stationen und Haltestellen.	Entfernung in Pr. Meilen	Entfernung in Kilo-met.	Unterschied zwischen Stations- und Berliner Zeit. Minuten.	Schnellzug mit erhöhten Fahrpreisen. 2. I. II. Cl. Abds. Uhr	Min.	Eilzug. 4. I. II. III. Cl. Morg. Uhr	Min.	Güterzüge mit Personenbeförderung. 6. I.II.III.IV.Cl. Morg. Uhr	Min.	8. I.II.III.IV.Cl. Abds. Uhr	Min.	10. III. IV. Cl. Morg. Uhr	Min.	12. III. IV. Cl. Mittag Uhr	Min.
Abfahrt von Oderberg	—	—	20	6	36	6	5	6	20	7	12	—	—	12	42
„ „ Annaberg	0,6	4,5	20	6	43	6	13	6	37	7	32	—	—	1	1
„ „ Krzizanowitz	1,0	7,5	19	6	51	6	23	6	56	8	5	—	—	1	21
„ „ Tworkau	0,5	3,8	19	—	—	—	—	7	7	8	16	—	—	—	—
Ankunft in Ratibor	1,2	9,0	19	7	5	6	38	7	27	8	36	—	—	1	52
Abfahrt von Ratibor	—	—	19	7	9	6	43	11	16	—	—	5	23	2	7
„ „ Nendza	1,2	9,0	19	7	21	6	57	11	46	—	—	5	54	2	53
„ „ Hammer	0,7	5,3	19	7	29	7	6	12	6	—	—	6	15	3	16
„ „ Birawa	1,5	11,3	19	—	—	—	—	12	33	—	—	6	43	—	—
Ankunft in Cosel	0,9	6,8	19	7	51	7	29	12	48	—	—	6	59	3	57
	7,6	57,2		Abds.		Morg.		Mittag		Abds.		Morg.		Nachm.	

Cours: Leobschütz-Kattowitz.

Stationen und Haltestellen.	Entfernung in Pr. Meilen	Entfernung in Kilo-met.	Unterschied zwischen Stations- und Berliner Zeit. Minuten.	Güterzüge mit Personenbeförderung. 13. I.II.III.IV.Cl. Morgs. Uhr	Min.	15. I.II.III.IV.Cl. Nachm. Uhr	Min.	17. I.II.III.IV.Cl. Morgs. Uhr	Min.	19. III. IV. Cl. Nachm. Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
Abfahrt von Leobschütz	—	—	18	—	—	2	8	4	50	4	53	—	—	—	—
„ „ Wernersdorf	0,9	6,8	18	—	—	2	27	5	7	5	10	—	—	—	—
„ „ Bauerwitz	0,9	6,8	18	—	—	2	48	5	24	5	29	—	—	—	—
„ „ Stolzmütz	1,0	7,5	18	—	—	3	8	5	41	5	47	—	—	—	—
„ „ Peterwitz	0,8	4,5	19	—	—	3	24	5	56	6	3	—	—	—	—
„ „ Woinowitz	0,8	4,5	19	—	—	3	38	6	7	6	15	—	—	—	—
Ankunft in Ratibor	1,1	8,3	19	—	—	3	55	6	23	6	32	—	—	—	—
Abfahrt von Ratibor	—	—	19	—	—	4	15	6	52	6	42	—	—	—	—
Aukunft in Rendza	1,2	9,0	19	—	—	4	37	7	12	7	3	—	—	—	—
Abfahrt von Nendza	—	—	19	—	—	5	5	7	22	7	45	—	—	—	—
„ „ Czernitz	2,3	17,3	20	—	—	6	3	8	8	8	54	—	—	—	—
Ankunft in Rybnik	1,4	10,5	20	—	—	6	24	8	29	9	23	—	—	—	—
Abfahrt von Rybnik	—	—	20	—	—	6	32	8	36	—	—	—	—	—	—
„ „ Czerwionka	2,0	15,1	21	—	—	7	14	9	15	—	—	—	—	—	—
„ „ Friedrichsgrube	0,6	4,5	21	—	—	7	34	9	30	—	—	—	—	—	—
„ „ Orzesche	0,4	3,0	22	—	—	7	52	9	46	—	—	—	—	—	—
„ „ Bradegrube	0,5	3,8	22	—	—	8	4	9	57	—	—	—	—	—	—
Ankunft in Nicolai	0,8	6,0	22	—	—	8	19	10	10	—	—	—	—	—	—
Abfahrt von Nicolai	—	—	22	4	15	8	27	10	17	—	—	—	—	—	—
„ „ Idaweiche	1,2	9,0	23	4	38	8	51	10	38	—	—	—	—	—	—
Ankunft in Kattowitz	0,8	4,5	23	4	49	9	2	10	48	—	—	—	—	—	—
	16,1	121,1	—	Morgs.		Abds.		Vorm.		Abds.					

Cours: Kattowitz-Leobschütz.

Stationen und Haltestellen.	Entfernung in Pr. Meilen	Entfernung in Kilo-met.	Unterschied zwischen Stations- und Berliner Zeit. Minuten.	Güterzüge mit Personenbeförderung. 14. I.II.III.IV.Cl. Morgs. Uhr	Min.	16. I.II.III.IV.Cl. Abds. Uhr	Min.	18. I.II.III.IV.Cl. Nachm. Uhr	Min.	20. III. IV. Cl. Morgs. Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
Abfahrt von Kattowiz	—	—	23	6	25	9	45	3	20	—	—	—	—	—	—
„ „ Idaweiche	0,6	4,5	23	6	37	9	57	3	32	—	—	—	—	—	—
Ankunft in Nicolai	1,2	9,0	22	6	56	10	19	3	51	—	—	—	—	—	—
Abfahrt von Nicolai	—	—	22	7	3	—	—	3	58	—	—	—	—	—	—
„ „ Bradegrube	0,8	6,0	22	7	22	—	—	4	17	—	—	—	—	—	—
„ „ Orzesche	0,5	3,8	22	7	38	—	—	4	33	—	—	—	—	—	—
„ „ Friedrichsgrube	0,4	3,0	21	7	54	—	—	4	46	—	—	—	—	—	—
„ „ Czerwionka	0,8	4,5	21	8	5	—	—	4	59	—	—	—	—	—	—
Ankunft in Rybnik	2,0	15,1	20	8	36	—	—	5	30	—	—	—	—	—	—
Abfahrt von Rybnik	—	—	20	8	42	—	—	5	37	4	45	—	—	—	—
„ „ Czernitz	1,4	10,5	20	9	14	—	—	6	13	5	38	—	—	—	—
Aukunft in Nendza	2,3	17,3	19	9	47	—	—	6	49	6	35	—	—	—	—
Abfahrt von Nendza	—	—	19	10	10	—	—	7	41	7	32	—	—	—	—
Ankunft in Ratibor	1,2	9,0	19	10	32	—	—	8	2	7	54	—	—	—	—
Abfahrt von Ratibor	—	—	19	10	42	—	—	8	12	8	9	—	—	—	—
„ „ Woinowitz	1,1	8,3	19	11	5	—	—	8	32	8	34	—	—	—	—
„ „ Peterwitz	0,6	4,5	19	11	20	—	—	8	46	8	49	—	—	—	—
„ „ Stolzmütz	0,6	4,5	18	11	34	—	—	8	58	9	1	—	—	—	—
„ „ Bauerwitz	1,0	7,5	18	11	58	—	—	9	18	9	23	—	—	—	—
„ „ Wernersdorf	0,9	6,8	18	12	19	—	—	9	35	9	42	—	—	—	—
Aukunft in Leobschütz	0,9	6,8	18	12	37	—	—	9	51	10	—	—	—	—	—
	16,1	121,1		Mittgs.		Abds.		Abds.		Vorm.					

Die eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden, welche von **6** Uhr Abends bis **6** Uhr Morgens gerechnet werden.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Mit dem 1. August cr. tritt auf den unserer Verwaltung unterstellten Bahnlinien ein neuer Fahrplan in Kraft, nach welchem die Personenzüge wie folgt werden befördert werden:

A. Haupt-Cours.

a) Richtung Berlin-Breslau.

	No. 1. Schnellzug U.	M.	No. 3. Eilzug U.	M.	No. 5. Tages-Pers.-Zug U.	M.	No. 7. Nacht-Pers.-Zug U.	M.	No. 9. Local-Pers.-Zug U.	M.	No. 11. Local-Pers.-Zug U.	M.	No. 13. Local-Pers.-Zug U.	M.
	Abends		Morgens		Morgens		Abends		Abends		Mittags			
Abg. von Berlin	11	5	8	40	6	20	8	.	6	.	12	45		
„ Rummelsburg	.	.	.	.	6	27	8	8	6	7	12	52		
„ Coepenick	.	.	.	.	6	46	8	28	6	25	1	11		
„ Friedrichshagen	.	.	.	.	6	53	8	36	6	31	1	17		
„ Erkner	.	.	.	.	7	11	8	56	6	48	1	37		
„ Hangelsberg	.	.	.	.	7	30	9	16	7	6	1	57		
„ Fürstenwalde	12	2	9	37	7	50	9	38	7	28	2	18		
„ Berkenbrück	.	.	.	.	8	2	9	50	.	.	2	29		
„ Briesen	.	.	.	.	8	16	10	5	7	51	2	44		
„ Pilgram	.	.	.	.	8	30	.	.	8	6	2	58		
„ Rosengarten	.	.	.	.	8	42	10	29	8	17	3	10		
Ank. in Frankfurt a/O.	12	44	10	19	8	53	10	40	8	28	3	21	Morgens	
Abg. von Frankfurt a/O.	12	49	10	24	9	3	10	50	8	38	3	30	6	.
„ Buschmühle	.	.	.	.	.	.	.	.	8	45	3	36	.	.
„ Finkenheerd	.	.	.	.	9	20	11	9	8	56	3	48	6	16
„ Fürstenberg	.	.	.	.	9	39	11	30	9	15	4	8	6	35
„ Neuzelle	.	.	.	.	9	50	11	41	9	27	4	20	6	45
„ Wellmitz	.	.	.	.	10	1	11	54	9	38	4	31	6	54
											Ankunft			
„ Guben	1	42	11	17	10	25	12	20	10	1	4	50	7	17
„ Jessnitz	.	.	.	.	10	49	12	46	10	25	Nachm.		7	39
„ Sommerfeld	2	14	11	49	11	11	1	9	10	47	.	.	7	59
„ Gassen	.	.	.	.	11	21	1	19	10	56	.	.	8	8
„ Liebsgen	.	.	.	.	11	38	1	37	11	12	.	.	8	25
									Ankunft					
„ Sorau	2	52	12	28	12	10	2	12	11	36	.	.	8	55
Ank. in Hansdorf	3	2	12	38	12	22	2	25	.	.	.	.	9	7
Abg. von Hansdorf	3	5	12	41	12	50	2	33	Abends		.	.	9	12
„ Halbau	.	.	.	.	1	2	2	45			.	.	9	24
„ Rauscha	.	.	.	.	1	21	3	5					9	45
Ank. in Kohlfurt	3	42	1	20	1	43	3	27					10	9
Abg. von Kohlfurt	3	47	1	40	2	.	3	55					10	28
„ Waldau	.	.	.	.	2	9	4	4					10	37
„ Siegersdorf	.	.	.	.	2	23	4	17					10	49
„ Bunzlau	4	18	2	13	2	51	4	42					11	14
„ Kaiserswaldau	.	.	.	.	3	16	5	5					11	37
„ Hainau	.	.	.	.	3	36	5	23					11	54
„ Steudnitz	.	.	.	.	3	47	5	34					12	4
Ank. in Liegnitz	5	5	3	—	4	5	5	50					12	20
Abg. von Liegnitz	5	10	3	5	4	15	6	10					12	27
„ Spittelndorf	.	.	.	.	4	37	6	32					12	45
„ Maltsch	.	.	.	.	4	55	6	49					1	.
„ Neumarkt	5	44	3	39	5	13	7	7					1	16
„ Nimkau	.	.	.	.	5	30	7	24					1	29
„ Lissa	.	.	.	.	5	52	7	46					1	49
Ank. in Breslau	.	.	.	.	6	10	8	5					2	5
Oberschl. Bahnhof	6	28	4	23	Abends		Morgens						Nachm.	
	Morgens		Nachm.											

b. Richtung Breslau-Berlin.

	No. 2. Schnellzug U.	M.	No. 4. Eilzug U.	M.	No. 6. Tages-Pers.-Zug U.	M.	No. 8. Nacht-Pers.-Zug U.	M.	No. 10. Local-Pers.-Zug U.	M.	No. 12. Local-Pers.-Zug U.	M.	No. 14. Local-Pers.-Zug U.	M.
	Abends		Vormittags		Morgens		Abends						Nachm.	
Abg. von Breslau Oberschl. Bahnhof	10	20	10	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederschl.-Märk. Bahnhof	.	.	.	.	7	.	8	10					2	15
„ Lissa	.	.	.	.	7	19	8	30					2	32
„ Nimkau	.	.	.	.	7	37	8	48					2	48
„ Neumarkt	10	55	10	45	7	54	9	6					3	3
„ Maltsch	.	.	.	.	8	8	9	22					3	16
„ Spittelndorf	.	.	.	.	8	24	9	40					3	31
Ank. in Liegnitz	11	23	11	15	8	43	10	.					3	48
Abg. von Liegnitz	11	28	11	20	9	.	10	10					3	58
„ Steudnitz	.	.	.	.	9	17	10	29					4	14
„ Hainau	.	.	.	.	9	33	10	46					4	32

b) Richtung Breslau-Berlin.

	No. 2. Schnell-zug		No. 4. Eilzug		No. 6. Tages-Pers.-Zug		No. 8. Nacht-Pers.-Zug		No. 10. Local-Pers.-Zug		No. 12. Local-Pers.-Zug		No. 14 Local-Pers.-Zug	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Abends		Vorm.		Morgens		Abends						Nachm.	
Abg. von Kaiserswaldau	.	.	.	.	9	55	11	11					4	54
„ Bunzlau	12	20	12	21	10	21	11	40					5	19
„ Siegersdorf	.	.	.	.	10	42	12	4					5	40
„ Waldau	.	.	.	.	10	52	12	16					5	50
Ank. in Kohlfurt	12	45	12	48	11	.	12	25					5	58
Abg. von Kohlfurt	12	50	1	8	11	20	1	.					6	14
„ Rauscha	.	.	.	.	11	42	1	24					6	34
„ Halbau	.	.	.	.	12	.	1	45					6	51
Ank. in Hansdorf	1	27	1	42	12	12	1	59					7	5
Abg. von Hansdorf	1	30	1	46	12	20	2	9	Morgens				7	11
„ Sorau	1	48	2	2	12	45	2	35	6	.			7	34
„ Liebsgen	.	.	.	.	1	8	2	58	6	19			7	53
„ Gassen	.	.	.	.	1	22	3	11	6	30			8	3
„ Sommerfeld	2	19	2	31	1	36	3	24	6	41			8	16
„ Jessnitz	.	.	.	.	1	56	3	45	6	59	Abends		8	34
„ Guben	2	52	3	2	2	26	4	13	7	23	6	.	8	59
„ Wellmitz	.	.	.	.	2	48	4	35	7	42	6	21	9	19
„ Neuzelle	.	.	.	.	3	32	4	47	7	53	6	32	9	30
„ Fürstenberg	.	.	.	.	3	44	5	.	8	4	6	43	9	41
„ Finkenheerd	.	.	.	.	4	5	5	22	8	22	7	3	10	1
„ Buschmühle	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	14	10	12
Ank. in Frankfurt a/O.	3	48	3	53	4	25	5	42	8	39	7	22	10	20
Abg. von Frankfurt a/O.	3	55	4	.	4	35	5	52	8	47	7	30	.	.
„ Rosengarten	.	.	.	.	4	49	6	6	9	1	7	44	Abends	
„ Pilgram	.	.	.	.	4	58	6	15	9	8	7	52	.	.
„ Briesen	.	.	.	.	5	12	6	30	9	23	8	6		
„ Berkenbrück	.	.	.	.	5	24	6	43	9	34	8	18		
„ Fürstenwalde	4	36	4	41	5	39	6	59	9	49	8	33		
„ Hangelsberg	.	.	.	.	5	53	7	15	10	3	8	46		
„ Erkner	.	.	.	.	6	13	7	39	10	24	9	10		
„ Friedrichshagen	.	.	.	.	6	28	7	56	10	38	9	24		
„ Cöpenick	.	.	.	.	6	39	8	8	10	50	9	37		
„ Rummelsburg	.	.	.	.	6	52	8	22	11	3	9	50		
Ank. in Berlin	5	25	5	25	7	.	8	30	11	10	9	57		
	Morgens		Nachm.		Abends		Morgens		Vorm.		Abends			

C. Neben-Cours Kohlfurt-Altwasser.

Richtung von Kohlfurt nach Altwasser	No. 15. Pers.-zug		No. 17. Local-zug		No. 19. Local-zug		No. 21. Pers.-zug		No. 23. Gem. Zug	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Früh		Vorm.				Nachm.		Abends	
Abg. von Kohlfurt	4	.	11	15			2	5	6	10
„ Heide-Gersdorf	4	17	11	37			2	22	6	42
Ank. in Lauban	4	32	11	56			2	37	7	10
Abg. von Lauban	4	40	12	6			2	45	7	25
„ Langenöls	4	55	12	22			3	.	7	51
„ Greiffenberg	5	8	12	39			3	13	8	20
„ Rabishau	5	27	1	1			3	32	9	.
„ Alt-Kemnitz	5	43	1	18			3	49	9	28
„ Reibnitz (Warmbrunn)	5	57	1	34			4	1	9	50
			Ankunft		Vorm.				Ankunft	
„ Hirschberg	6	20	1	50	11	.	4	22	10	15
„ Schildau (Schmiedeberg)	6	30	Nachm		11	11	4	32	Abends	
„ Jannowitz	6	45			11	27	4	47		
„ Märzdorf	6	59			11	42	5	1		
„ Ruhbank	7	13			11	57	5	14		
„ Wittgendorf	7	26			.	.	5	27		
„ Gottesberg	7	42			12	26	5	42		
„ Dittersbach	8	2			12	47	6	2		
Ank. in Altwasser	8	15			1	.	6	15		
	Morg.				Nachm.		Abends			

Richtung von Altwasser nach Kohlfurt.	No. 16. Pers.-Zug		No. 18. Local-zug		No. 20. Local-zug		No. 22. Pers.-Zug		No. 24. Gem. Zug	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Morg.				Nachm.		Abends			
Abg. von Altwasser	8	40			3	30	8	50		
„ Dittersbach	9	2			3	59	9	11		
„ Gottesberg	9	18			4	17	9	26		
„ Wittgendorf	9	27			4	28	..	.		
„ Ruhbank	9	40			4	44	9	45		
„ Märzdorf	9	52			5	.	9	56		
„ Jannowitz	10	9			5	16	10	11		
„ Schildau (Schmiedeberg)	10	22			5	32	10	23		
			Nachm.		Ankunft				Morg.	
„ Hirschberg	10	36	2	40	5	40	10	36	6	30
„ Reibnitz (Warmbrunn)	10	55	3	3	Nachm.		10	55	7	9
„ Alt-Kemnitz	11	6	3	14			11	5	7	27
„ Rabishau	11	23	3	34			11	22	8	2
„ Greiffenberg	11	41	3	56			11	39	8	34
„ Langenöls	11	52	4	8			11	49	8	52
Ank. in Lauban	12	4	4	20			12	.	9	7
Abg. von Lauban	12	12	4	33			12	8	9	22
„ Heide-Gersdorf	12	32	4	56			12	27	9	56
Ank. in Kohlfurt	12	45	5	10			12	40	10	18
	Nachm.		Nachm.				Nachts		Vorm.	

C. Neben-Cours Görlitz-Lauban.

Richtung von Görlitz nach Lauban	No.15a. Pers.-Zug		No.17a. Local-Ps.-Zg.		No.21 Pers.-Zug		No.23a. Gem. Zug		No.57 Gem. Zug	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Morg.		Vorm.		Nachm.		Nachm.		Abends	
Abg. von Görlitz	3	40	11	5	1	45	5	15	11	25
„ Nicolausdorf	4	2	11	27	2	7	5	59	12	4
„ Lichtenau	4	17	11	44	2	22	6	25	12	30
Ank. in Lauban	4	27	11	54	2	32	6	40	12	45
	Morg.		Vorm.		Nachm.		Abends		Nachts	

Richtung von Lauban nach Görlitz	No.16a. Pers.-zug		No.18a. Local-Ps.-Zg.		No.22a. Pers.-Zug		No.24a. Gem. Zug		No.60a. Gem. Zug	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Nachm.		Nachm.		Nachts		Vorm.		Morg.	
Abg. von Lauban	12	20	4	40	12	15	9	25	5	40
„ Lichtenau	12	32	4	52	12	27	9	47	6	2
„ Nicolausdorf	12	49	5	9	12	44	10	12	6	27
Ank. in Görlitz	1	6	5	26	1	1	10	42	6	57
	Nachm.		Nachm.		Nachts		Vorm.		Morg.	

D. Neben-Cours Kohlfurt-Görlitz.

Richtung von Kohlfurt nach Görlitz	No. 25. Pers.-Zug U.	M.	No. 27. Pers.-Zug U.	M.	No. 29. Pers.-Zug U.	M.	No. 31. Pers.-Zug U.	M.	No. 33. Pers.-Zug U.	M.
	Nachts		Morgs.		Vorm.		Nachm.		Abends	
Abg. von Kohlfurt	12	52	3	56	11	7	1	50	6	10
„ Penzig	1	11	4	18	11	27	2	11	6	32
Ank. in Görlitz	1	30	4	39	11	46	2	30	6	53

Richtung von Görlitz nach Kohlfurt	No. 26. Pers.-Zug U.	M.	No. 28. Pers.-Zug U.	M.	No. 30. Pers.-Zug U.	M.	No. 32 Pers.-Zug U.	M.	No. 34. Pers.-Zug U.	M.
	Morgs.		Vorm.		Mittags		Nachm		Abends	
Abg. von Görlitz	2	45	9	40	12	20	5	10	11	20
„ Penzig	3	6	10	.	12	41	5	31	11	41
Ank. in Kohlfurt	3	25	10	19	1	.	5	50	12	.

Die Züge No. 1 und 2 befördern Personen nur in 1. und 2. Wagenclasse, die Züge No. 3 und 4 Personen in 1., 2. und 3. Wagenclasse und vermitteln diese Züge in Breslau den Anschluss nach und von Wien. Die Züge No. 23, 24, 23[a], 24[a], 57[a], 60[a] befördern Personen in 2., 3. und 4. Classe, die übrigen Züge dagegen befördern Personen in allen 4 Wagen-Classen.

Der Extrazug, welcher an den Sonntagen von Berlin nach Erkner abgelassen wird, geht bis auf Weiteres auch ferner um 1 Uhr 45 Minuten Nachmittag von Berlin ab.

Vollständige Fahrpläne werden auf allen unseren Stationen rechtzeitig käuflich zu haben sein.

Berlin, den 20. Juli 1868. **Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

Fahrplan

Sächs.-Schlesischer, Zittau-Grossschönauer Staatsbahn, Löbau-Reichenberger Eisenbahn.

Gültig vom 1. August 1868 an.

Dresden-Görlitz.

Personenzüge	I. U.	M.	III. U.	M.	Va. U.	M.	Vb. U.	M.	VII. U.	M.	IX. U.	M.
	Nchts.		Vmtg.		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Dresden . . . . . . Abf.	11	45	6	.	9	15	1	30	5	.	8	.
Langebrück	.	.	6	23	.	.	1	53	5	23	.	.
Radeberg	12	15	6	35	9	47	2	5	5	35	8	32
Fischbach	.	.	6	49	9	59	2	19	5	49	8	44
Harthau	.	.	7	2	.	.	2	32	6	2	.	.
Bischofswerda	12	46	7	15	10	19	2	45	6	15	9	5
Demitz	.	.	7	23	.	.	2	53	6	23	.	.
Seitschen	.	.	7	33	10	33	3	3	6	33	9	20
Bautzen	1	17	7	51	10	51	3	22	6	52	9	38
Kubschütz	.	.	8	3	.	.	3	34	7	4	.	.
Pommritz	.	.	8	12	11	7	3	43	7	13	9	56
Löbau	1	54	8	38	11	30	4	7	7	39	10	20
Zoblitz	.	.	8	48	.	.	4	17	7	49	.	.
Reichenbach	2	10	8	57	11	46	4	26	7	58	10	36
Gersdorf	.	.	9	5	11	53	4	4	8	6	.	.
Görlitz . . . . Ank.	2	30	9	19	12	7	4	48	8	20	10	56

Görlitz-Dresden.

Personenzüge	II. U	M.	IVa. U.	M.	IVb. U.	M	VI. U.	M.	VIII. U.	M	X. U.	M.
	Früh		Vmtg.		Vmtg.		Vmtg.		Nchm.		Nchm.	
Görlitz . . . . . . Abf.	1	35	6	.	7	30	11	50	2	40	7	.
Gersdorf	.	.	.	.	7	50	.	.	3	.	7	15
Reichenbach	1	54	6	30	8	.	12	11	3	10	7	24
Zoblitz	.	.	6	35	8	5	.	.	3	15	.	.
Löbau	2	9	6	54	8	24	12	29	3	22	7	45
Pommritz	.	.	7	11	8	41	12	43	3	49	8	1
Kubschütz	.	.	7	18	8	48	.	.	3	56	.	.
Bautzen	2	40	7	35	9	5	1	3	4	13	8	21
Seitschen	.	.	7	51	9	21	1	17	4	28	8	37
Demitz	.	.	8	2	9	32	.	.	4	39	.	.
Bischofswerda	3	12	8	15	9	45	1	38	4	52	8	59
Harthau	.	.	8	26	9	56	.	.	5	3	.	.
Fischbach	.	.	8	38	10	8	1	56	5	15	9	20
Radeberg	3	38	8	51	10	22	2	8	5	28	9	33
Langebrück	.	.	8	59	10	30	.	.	5	36	.	.
Dresden . . . . Ank.	4	.	9	15	10	46	2	30	5	52	9	56

Reichenberg-Löbau.

Personenzüge	11. U.	M.	13. U.	M.	15. U.	M.	17. U.	M.	19. U.	M.
	Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Reichenberg . . . . . . Abf.	4	10	8	40	12	30	5	.	7	50
Machendorf	4	20	8	50	12	40	5	10	8	.
Kratzau	4	29	8	59	12	49	5	19	8	9
Weisskirchen	4	37	9	7	12	57	5	27	8	17
Grottau	4	49	9	19	1	10	5	39	8	29
Zittau . . . . Ank.	5	2	9	32	1	25	5	52	8	44
„ . . . . Abf.	5	35	10	.	1	50	6	17	9	9
Mitteloderwitz	5	52	10	17	2	7	6	34	9	26
Oberoderwitz	5	58	10	25	2	13	6	40	9	32
Herrnhut	6	15	10	43	2	30	6	57	9	49
Obercunnersdorf	6	25	10	53	2	40	7	7	9	59
Neucunnersdorf	6	30	10	58	2	45	7	12	10	4
Löbau . . . . Ank.	6	41	11	9	2	56	7	23	10	15

Löbau-Reichenberg.

Personenzüge	12. U.	M	14. U.	M.	16. U.	M.	18. U.	M.	20. U.	M.
	Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Löbau . . . . Abf.	4	20	8	50	12	40	4	15	8	.
Neucunnersdorf	.	.	9	5	12	55	4	30	8	15
Obercunnersdorf	.	.	9	14	1	4	4	39	8	24
Herrnhut	4	58	9	27	1	17	4	52	8	37
Oberoderwitz	5	15	9	40	1	30	5	7	8	50
Mitteloderwitz	.	.	9	45	1	35	5	12	8	55
Zittau . . . . Ank.	5	35	10	.	1	50	5	27	9	9
„ . . . . Abf.	6	.	10	25	2	15	5	52	9	34
Grottau	6	17	10	38	2	28	6	9	9	47
Weisskirchen	6	29	10	49	2	39	6	20	9	58
Kratzau	6	46	11	5	2	56	6	37	10	15
Machendorf	7	.	11	16	3	7	6	50	10	26
Reichenberg . . . . . Ank.	7	13	11	28	3	19	7	3	10	38

Grossschönau-Zittau.

Personenzüge	21. U.	M.	23. U.	M.	25. U.	M.	27. U.	M.	29. U.	M.
	Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Grossschönau . . . . . Abf.	5	.	9	15	1	15	5	15	8	35
Hainewalde	5	6	9	21	1	21	5	21	8	41
Scheibe	5	13	9	28	1	28	5	28	8	48
Löbau . . . . Ank.	5	25	9	40	1	40	5	40	9	.

Zittau-Grossschönau.

Personenzüge	22. U.	M.	24. U.	M.	26. U.	M.	28. U.	M.	30. U.	M.
	Früh		Vmtg.		Nchm		Nchm.		Abend	
Zittau . . . . Abf.	5	45	10	40	2	.	6	25	9	25
Scheibe	5	54	10	49	2	9	6	34	9	34
Hainewalde	6	3	10	58	2	18	6	43	9	43
Grossschönau . . . . . Ank.	6	15	11	10	2	30	6	55	9	55

Dresden, am 22. Juli 1868. **Königliche Staatseisenbahn-Direction.**

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

5 Stück Borsigsche Locomotiven mit Tender und 2 Stück dergleichen von Rich. Hartmann in Chemnitz, im Jahre 1848 und 1849 erbaut, noch in gutem Zustande, sollen wegen ihrer für unsern gegenwärtigen Bahnbetrieb zu schwachen Dimensionen verkauft werden und haben darauf Reflectirende sich wegen der Kaufbedingungen an das Büreau der Maschinen-Verwaltung in Leipzig zu wenden.

Leipzig, den 28. Juli 1868.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Dr. Einert, Vorsitzender.
C. A. Gessler, Bevollmächtigter.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von 4 Stück Eisenbahn-Postwagen II. Gattung für die Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn soll im Wege der Submission vergeben werden. Der Ablieferungstermin der Wagen ist der 10. Januar 1869; die Ablieferung hat auf einem Bahnhofe der genannten Eisenbahn zu erfolgen.

Termin hierzu ist auf

Montag. den 17. August cr. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäfts-Büreau hier — Königin-Augusta-Strasse No. 25 — anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von 4 Eisenbahn-Postwagen“

einzureichen sind.

Die Zeichnungen, Beschreibungen und Bedingungen liegen in unserem Büreau aus und können letztere gegen Erstattung der Kosten aus demselben bezogen werden.

Berlin, 28. Juli 1868.

Königl. Eisenbahn-Commissariat.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Ein Loos der Erdarbeiten für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn von ca. 100 000 Schachtruthen mit rot. 900 Ruthen Transportweite, beabsichtigen wir im Wege beschränkter Submission zu vergeben.

Bau-Unternehmer, welche ihre Qualification durch Atteste nachzuweisen vermögen, werden ersucht, von den in unserem Bau-Büreau, Köpnickerstr. No. 29 ausliegenden Plänen und Bedingungen Kenntniss zu nehmen, und werden daselbst Offerten bis zu dem am **17. August d. Js. Vormittags 11 Uhr** stattfindenden Termine entgegen genommen und im Beisein der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet.

Berlin, den 21. Juli 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn.

Oberschlesische Eisenbahn

Es soll die Lieferung des eisernen Ueberbaues für die beiden Fluthbrücken der Oder in Meile $10_{,51}$ und $10_{,60}$ bei Oppeln im Betrage von

514 Ctr. Schmiedeeisen,	3064 Ctr. Schmiedeeisen,
$37^1/_2$ „ Gusseisen	180 „ Gusseisen
in Meile $10_{,51}$	in Meile $10_{,60}$

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 15. August cr. Vormittags 9 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Oberfluthbrücken der Oberschlesischen Eisenbahn“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 25. Juli 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

13 400 Stück	Seitenlaschen von Eisen zu 5″ pro Schienen,			
27 600	„	Laschenbolzen	do.	do.
122 000	„	Hakennägeln	do.	do.

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 25. August c. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Stossverbindungsmaterial und Hakennägeln“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 14. Juli 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Eisenbahn soll auf der Strecke diesseits Dingelstädt das Loos No. XVI mit 35 408 Schacht-Ruthen zu bewegenden Bodens, einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf 41 996 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

bis spätestens zu dem am

10. August cr. Vormittags $10^1/_2$ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 14. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke diesseits Dingelstädt im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten soll das Loos No. XVI mit circa 927 Schacht-Ruthen Mauerwerk im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn“

versehen, bis spätestens zu dem am

11. August cr. Vormittags $10^1/_2$ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 14. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Königliche Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

10 Stück vierrädrigen Personenwagen I. und II. Classe ohne Bremse und Schaffnersitz (davon 5 Stück mit Retraiten),
10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. und III. Classe mit Bremsen und bedecktem Schaffnersitz,
24 Stück 5 Zoll starken Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl und schmiedeeisernen Speichenrädern mit Puddelstahlbandagen,
24 Stück 5 Zoll starken Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl mit Gussstahl-Scheibenrädern und
90 Stück 6½ Fuss langen Tragfedern aus bestem zähen Stahle

im Wege öffentlicher Submission an den Mindestfordernden verdungen werden.

Lieferungsofferten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von vierrädrigen Personenwagen"
resp. Achsen mit Rädern, resp. Tragfedern"

versehen, bis zum Submissions-Termine

Dienstag den 4. August d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction der Ostbahn in Bromberg einzureichen.

Die Eröffnung der eingehenden Offerten erfolgt zu der bezeichneten Terminsstunde in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie an den Ober-Maschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt. Der Letztere wird auch auf etwanige sonstige Anfragen in Bezug auf die Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 7. Juli 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 32.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 7. August 1868. (Schluss der Nummer: 6. August Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf den Wunsch der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft bringen wir hiermit zur Kenntniss der Vereins-Verwaltungen, dass die am 31. December v. Js. eröffnete **Berlin-Görlitzer** Eisenbahn folgende Stationen und Entfernungen hat:

	Meilen	Kilom.		Meilen	Kilom.		Meilen	Kilom.
Berlin	—	—	Lübben	1,98	14,91	Weisswassser (Muskau)	2,49	18,75
Grünau	1,82	13,71	Lübbenau	1,44	10,84	Rietschen	2,11	15,89
Königs-Wusterhausen	1,85	13,93	Vetschau	1,58	11,90	Uhsmannsdorf*	1,49	11,22
Halbe	3,00	22,59	**Cottbus**	2,30	17,32	**Görlitz**	3,15	23,72
Brand	1,25	9,41	Spremberg	3,14	23,64	zusammen	27,60	207,83

Sämmtliche Stationen sind für Personen- und Güterverkehr eingerichtet.
Berlin, den 30. Juli 1868.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld werden **am 1. August d. J.** an der **Bergisch-Märkischen** Eisenbahn 2 neue Haltestellen für Personen-Verkehr, nämlich

Büttgen, 0,75 Meilen von Kleinebroich und 0,50 Meilen von Neuss,
und **Westhofen**, 1,29 Meilen von Hagen und 0,54 Meilen von Schwerte,

eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 31. Juli 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

---

* In unserem **Stations-Verzeichniss** ist diese Station mit dem Namen **Rothenburg** bezeichnet; vor Eröffnung des Betriebs war derselben nämlich dieser Name zugedacht und uns demgemäss noch bei der Schlussrevision unseres Stations-Verzeichnisses von der provisorischen Betriebs-Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn so angegeben. Bei der Betriebseröffnung der ganzen Bahn (welche erst nach vollendetem Drucke unseres Stations-Verzeichnisses erfolgte) wurde, wie uns die jetzige Direction auf unsere Anfrage mittheilt, dieser Station der Name **Uhsmannsdorf** beigelegt, was wir zur Vermeidung von Missverständnissen hervorzuheben uns veranlasst sehen.
Die Redaction.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Der Englische „Economist" nannte neulich das für die Situation des Gütermarktes characteristisch bezeichnende Wort: „Die Börse strikt, die Speculation strikt, Capital und Industrie striken" und so ist es noch heut. Es wiederholen sich fortwährend in Form des Refrains die Hoffnungen auf Besserung, ohne dass noch reale Belege dafür sichtbar wären. Was in der Güterbewegung die Krankhaftigkeit des Marktes zu widerlegen scheint, ist eben nur Schein, denn er ist von anderen Factoren beherrscht, die aus dem Vorjahre noch herüberwirken. Es lassen sich hierüber bei sorgfältiger Verfolgung der Waarenmärkte und Importlisten sehr interessante Beobachtungen machen.

In America giebt man sich nach dortigen Blättern wegen der glänzenden Ernte in Producten, in Baumwolle und Tabak überschwenglicher Hoffnung hin, nachdem nun auch die auf einen verdeckten Bankerott abzielenden Bills so gut wie für immer, wenn auch nicht formell, so doch thatsächlich beseitigt sind. Man hofft auf eine glänzende Exportsaison, wird sich aber täuschen, denn Westeuropa hat eine gute Ernte, zum Mindesten eine gute Mittelernte, mit Ausnahme vom nördlichen Russland; Ungarn hat theilweise sogar eine

ausgezeichnete. Um grosse Baumwollmassen über die Schienen laufen zu lassen, sind sichere politische Barometerverhältnisse nöthig. Wir haben sie nicht und werden sie wohl längere Zeit nicht haben, so lange Oesterreich und Preussen sich nicht genähert haben und sich nicht das Wort Moltke's erfüllt: „Wir müssen als eine Macht in Mitteleuropa dastehen, welche den Frieden dictiren kann!“ Die Spindel dreht sich langsam, wenn sich grosse Truppenmassen täglich auf den Exercierplätzen bewegen. Zum Baumwollenconsum gehört Nachfrage, die Nachfrage setzt Kaufkraft voraus und diese Kaufkraft ist fast allgemein durch die vorjährige weitverbreitete Missernte und die heurige Stagnation der Industrie sehr geschwächt. Das Wort Kaufkraft müssen die Eisenbahnen wohl beachten, denn ohne sie setzt der Bedarf, möge er auch ganz offenbar vorhanden sein, keinen Güterzug in Bewegung. In Oesterreich sind im vorigen Jahre gegen 2 Millionen Ctr. Zucker weniger bewegt worden, der Bedarf war selbstverständlich derselbe wie sonst, der Krieg von 1866 hatte aber das Volksvermögen tief geschädigt, hatte die Kaufkraft geschwächt.

Ein hoher Tarif erhöht die Preise und schlägt stets das eigene Volk am meisten. Unsere Industrie, Eisenbahnen und unsere Rhederei verlieren in Exportfrachten nach America Hunderttausende von Centnern, aber die Unvernunft des Unions-Tarifs rächt sich. Hierfür nur folgende neuere Zahlen. Es betrug im Waarenverkehr innerhalb der letzten Woche

der Import $4,_{36}$ Mill. gegen $5,_{41}$ Mill. in 1867 u. $6,_{50}$ Mill. Doll. in 1866
„ Export $2,_{31}$ „ „ $3,_{23}$ „ „ „ „ $4,_{07}$ „ „ „ „

Wer verkaufen will, muss kaufen und nur ein alter thörichter Aberglaube redet noch heut von der sogenannten „Handelsbilanz.“ Der unseren Waarenverkehr so arg niederhaltende Tarif schädigt in wahrhaft erschreckender Weise selbst die Americanische Handelsmarine. Die Handelskammer in Boston theilt mit, dass die Segelschiffe der Unions-Handelsflotte betrugen

1861: 2 540 028 Tonnen
1867: 1 178 715 „

Abnahme in 6 Jahren: 1 361 305 Tonnen.

Frankreich registrirt allerdings eine Mehreinnahme aus den Zöllen und indirecten Steuern, Januar — Juni von 28½ Mill. Francs gegen das Vorjahr, will aber, da die Ziffern auf die Kammern wirken sollten, Nichts wissen von der Missernte des Vorjahres und Seidenindustrie-Krisis, welche die Einnahme in 1867 niederhielt. Erst heuer beginnt nun der Consum sich zu erholen. Die Schutzzollbewegung in Frankreich redet übrigens laut genug von der wachsenden Englischen Concurrenz. Für die Situation sagt jene Ziffer, mit Ostentation in die Welt geschickt, gar Nichts.

Die Englische Bank hat in ihrem letzten Ausweis die starre Phisiognomie nicht verändert, so wenig wie die continentalen Institute. Die Metall-Plethora nimmt noch immer zu, die Privat-Depositen zeigen zwar eine Abnahme in Paris, Hamburg und Berlin, aber eine so winzige, dass es nicht lohnt, davon zu reden.

Unsere östlichen Bahnen werden jedoch trotz der stillen Zeit an Producten einen vermehrten Verkehr aus Russland haben, sowie der Ungarische Transport nach der Schweiz nach unserem früheren Zahlennachweis seit Kurzem begonnen haben wird. Nordwärts wird der Verkehr sehr gering bleiben, Stettin müsste denn nach den Ostseeprovinzen Ungarisches Getreide werfen, die einer sehr traurigen Ernte entgegensehen. Russlands nördlicher Export ist bereits grösser als im Vorjahr. Es liegen uns die Zahlen des Petersburger Hafenamtes vor. Bis 5. Juli wurden verschifft in Tausenden Kullen:

	1867	1868
Hafer	349	436
Roggen	445	501
Weizen	85	145
Leinsamen . . .	56	196

Die übrigen Producte im Verhältniss. Lieferungscontracte vom Frühjahr mögen mitwirken, aber die totale Verarmung des Landvolks, von der die Russische Presse jetzt furchtbare Schilderungen entwirft, zwingt eben Alles zu verkaufen, was nicht das dringendste Bedürfniss zurückhält.

Wir müssen also die Belebung des Verkehrs nur local etwas verändert annehmen, wenn auch für den Herbst mehr Regsamkeit schon durch den Producten- und Kohlenverkehr zu erwarten ist. Wenden wir uns den Tagesereignissen im engen Kreis des Zollvereins zu, so ist zu registriren, dass der Deutsche Handelstag am 20. October in Berlin zusammentreten und u. A. auch die Eisenbahnfrachten discutiren wird, jedenfalls nach Maassgabe der bekannten Broschüre. Mit der Schweiz ist die Wiederaufnahme der Verhandlungen über einen Handelsvertrag schon für den Herbst zu erwarten, nachdem der mit Oesterreich unterzeichnet ist (welcher die auch für die Eisenbahnen beachtenswerthen Differentialzölle Oesterreichs gegen die Schweiz beseitigt hat, die namentlich den Import Schweizerischer Baumwollwaaren bedrückten).

Vom 10. dieses Monats ab tritt ein Hauptzollamt auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe in Berlin für ausländische Waaren mit den vollen Befugnissen eines Hauptzollamts in Wirksamkeit. Es werden hier die auf der genannten Bahn und Ostbahn aus Russland, Polen und Oesterreich über die Aemter in Eydtkuhnen, Ottloczyn, Myslowitz, Kattowitz, Oswieczim und Oderberg mit Ansagezetteln und Ladungsverzeichnissen eingehenden Güter abgefertigt und die Begleitscheine ausgefertigt und erledigt. Im allgemeinen Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effectentransportes auf den Eisenbahnen treten fortan Erleichterungen ein. Nach Beschluss des Bundesraths soll der Transport von Frachten und Personen bei Tag und Nacht über die Grenze stattfinden und fernerhin auch aus Eisenbahn-Wagen und -Wagenabtheilungen, die unter amtlichem Verschluss gehen, unterwegs unter amtlicher Aufsicht theilweise Entladung stattfinden können, falls dies ohne Ausladung der anderen Waaren geschehen kann. Zollfreie Reiseeffecten unterliegen zwar der Revision, können aber in den Personenwagen von den Passagieren behalten werden.

Lübeck und Mecklenburg werden, wie nun officiell feststeht, gleichzeitig in den Zollverein treten. Ueber den Wegfall des Mecklenburgischen Transitzolles auf der Berlin-Hamburger Bahn, dessen Forterhebung durch Staatsvertrag (29. Mai 1865) bis 1. Januar 1877 festgesetzt war und der in den letzten Jahren die Durchschnittssumme von 229 000 Thlr. brachte (1866—67: 253 000 Thlr.) wird gegenwärtig verhandelt. Der Zoll verringerte sich vertragsmässig jährlich um $^1/_{10}$, der Verkehr wuchs aber sehr bedeutend und Mecklenburg deutet die Möglichkeit an, dass die Vereinsstaaten den Zoll vielleicht bis 1877 fortbestehen lassen wollen. Die oft officiös inspirirte „Hamburger Börsenhalle“ sagt jedoch, dass der Bundesrath des Zollvereins die Entschädigung bezw. Ablösung vorziehen werde, wodurch endlich auch dieser mittelalterliche Rest von Verkehrserschwerungen zu Grabe getragen würde.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 4. August. In die letzten acht Tage fiel die Ultimo-Liquidation, d. h. derjenige Termin, zu welchem die Speculanten ihre Abrechnung halten und „Soll und Haben“ der Engagements auszugleichen sind. Sind die Hausse-Engagements überwiegend, dann stehen die „Reports“ auf der Tagesordnung, im entgegengesetzten Falle die „Deports.“ Reports sind diejenigen Sätze, welche bezahlt werden, wenn man „Stücke hinein“ (in Depot) giebt und Geld empfängt, „Deport“ wird bezahlt, wenn man „Stücke“ gegen Geld braucht. Es liegt nahe, dass die Höhe dieser Sätze auch von der Lage des Geldmarktes abhängig ist und sich die Reports desto niedriger stellen, je mehr Geld flüssig ist, und das letztere war in der Liquidation in solchem Grade der Fall, dass sich für Eisenbahn-Actien die Reports mit durchschnittlich 4½ Procent Zinsen berechneten. Leider lassen sich die Speculanten nicht in die Karten sehen; es fehlen also die statistischen Ermittelungen über den Umfang der Liquidation und die Stärke der Parteien. Die Voraussetzung, dass die Hausse-Engagements sehr bedeutend überwiegend waren und in Oesterr. Staats- und Südbahn-Actien erheblich grössere Summen zur Regulirung kamen, als in allen inländischen Eisenbahn-Actien zusammen, ist eine wohlberechtigte. Das Gros der Speculation steht dem Eisenbahn-Actien-Markt augenblicklich fern. Demselben fehlt die Arbitrage und Beweglichkeit, welche durch den grossen, mehrere Börsen umfassenden Markt erzeugt wird. Es gab eine Zeit, in welcher man das zu bedauern keine Ursache hatte, das Geschäft hatte tiefe Wurzeln in dem inländischen Capital geschlagen und zog auf solche Weise genügende Kräfte an sich, um eine gewisse Selbstständigkeit und Beweglichkeit behaupten zu können. Mancherlei Ursachen, über welche ich bereits referirt, haben diese Wurzeln gelockert und dem Eisenbahn-Actien-Markte jede stärkere Theilnahme des Capitals entzogen. Die letzte Zeit hat die schlimmen Consequenzen dieser Erscheinung klar gelegt. Staats- und Südbahn und andere Speculations-Papiere stiegen in den Coursen, als wäre kein Ende abzusehen, die Umsätze auf diesem Gebiete erreichten eine „colossale“ Ausdehnung, während inländische Eisenbahn-Actien „still und fest“ und nur hin und wieder steigend waren, etwa die Cosel-Oderberger ausgenommen, welche sich immer einer stärkeren speculativen Theilnahme erfreuten. Genug, inländische Eisenbahn-Actien hatten keinen Antheil an der Hausse-Bewegung, welche sich auf speculativem Gebiete entwickelte. Die richtige Consequenz wäre eine Theilnahmlosigkeit auch gegenüber weichenden Coursen gewesen. Aber „Nein“, auf speculativem Gebiete treten die Folgen der Ueberspeculation, die nicht blos in Wien, sondern auch in Berlin und anderswo getrieben worden ist, zu Tage, und inländische Eisenbahn-Actien waren ebenfalls „flau“ und weichend. Es ist wahr, die „Stimmung“ ist ein entscheidender Factor der Coursbewegung, der eine Solidarität begründet, gegen welche nicht anzukämpfen ist. Aber diese reicht nicht aus, die Mitleidenschaft der inländischen Eisenbahn-Actien an der Baisse auf speculativem Gebiete zu erklären. Auch die in Zeiten der „Verstimmung“ eintretenden Realisationen können nicht als genügender Grund betrachtet werden. Ich werde deshalb versuchen müssen, zur Aufklärung einen Blick hinter die Coulissen zu thun. Die Speculation ist sehr stark in der Hausse engagirt, sie empfindet das Bedürfniss gegenüber der Möglichkeit einer „Krisis“ in Wien eine gedeckte Stellung zu nehmen und hat doch keine Neigung, Staats- und Südbahn-Actien u. s. w. zu fallenden Coursen zu realisiren. Auf speculativem Gebiete steigt in der Regel die Ansicht über den Werth eines Papiers mit dem Cours-Niveau desselben, ohne sofort mit dem Fallen des letzteren herabgestimmt zu werden. Die Herren Speculanten finden im Gegentheile dann das Papier „billig“, weil sie damit ihre Abneigung, mit Verlust zu realisiren, entschuldigen. Die gedeckte Stellung wird dadurch genom-

men, dass man inländische Eisenbahn-Actien in Blanco verkauft und mit diesen Engagements andere in der Hausse schwebende zu decken versucht. Ob dieses Manöver gelungen ist, muss ich als offene Frage behandeln, jedenfalls war der Versuch für eine Baisse ausreichend, denn es fehlte das Gegengewicht des Angebots, die Nachfrage. Für die Richtigkeit meiner hier entwickelten Ansichten spricht die Thatsache, dass gestern fast ausschliesslich die Haupt-Devisen, Köln-Mindener, Rheinische, Bergisch-Märkische und Oberschlesische, weichend waren, weil diese immer zunächst die Speculation in Sold nimmt. Unter gewissen Bedingungen würde ich die Blanco-Verkäufe und den Cours-Rückgang nicht beklagen, wenn dadurch dem Eisenbahn-Actien-Markte neues Leben eingeimpft und sich der Ausspruch bewähren würde, dass weichende Preise Käufer anziehen.

Von den Speculations-Papieren waren am meisten Staatsbahn-Actien weichend, die Einnahme derselben vom 22. bis 28. Juli hat nur 9438 Plus ergeben. Die Speculanten ziehen ihr Calcül wie folgt: im vorigen Jahre stiegen die Wochen-Einnahmen successive von 441 871 G. (9.—15. Juli), bis 730 832 G. (24.—30. Septbr.), sie erreichten also schon in wenigen Wochen ein Niveau, welches im laufenden Jahre mit Sicherheit Ausfälle voraussetzen lasse, weil das Niveau der Einnahme jetzt nur ca. 530 000 G. ist. Diese Rechnung hat ihre Berechtigung, weil man anerkennen muss, dass die Speculation fortdauernder Anregung bedarf und in der Minder-Einnahme eine solche sicher nicht für die Hausse gegeben wird. Die Situation der Staatsbahn ist in diesem Jahre ungünstiger geworden, weil die Frage nahe tritt, ob die Getreide-Transporte aus Ungarn den Landweg nach Hamburg und Stettin tragen werden. Hier wird Weizen augenblicklich um 14 Proc. niedriger als voriges Jahr notirt, und doch standen die Preise Anfangs August vorigen Jahres am allerersten Anfang ihrer Steigerung. Die Weizen-Ernte ist in West-Europa so gut, dass eine Hausse kaum vorauszusetzen ist. Weizen bildet aber einen Hauptbestandtheil der Production Ungarns. Roggen steht übrigens ebenfalls 13 Proc. niedriger als voriges Jahr, aber noch immer so hoch, dass die Preise nach meinem Calcül den Eisenbahn-Transport tragen, sollte aber Ungarn bedeutend abgeben, dann werden die Preise sicher weiter fallen. Die Bevorzugung der Südbahn-Actien findet in der Verbindung der Bahn mit Triest einen Stützpunct, denn man setzt mit Recht voraus, dass zu den niedrigeren Preisen und bei der geringeren Nothwendigkeit eines beschleunigten Transports der Export über Triest bedeutende Chancen hat.

Zu meinem vorwöchentlichen Referate muss ich nachträglich erwähnen, dass der Baufonds der Rheinischen Eisenbahn Ende 1867 3 416 732 Thlr. mehr ausgegeben als eingenommen hatte und also die neuen Actien und Obligations-Emissionen wahrscheinlich zur Deckung derselben gedient haben.

Der Prioritäten-Markt war in den letzten acht Tagen still, nur Russische Prioritäten fanden stärkere Theilnahme, wahrscheinlich in Arbitrage, weil der Markt für dieselben sich nicht auf Berlin beschränkt.

♂ Wien, 4. August. Die Speculation scheint sich der Situation nicht klar bewusst zu sein. Während einige Organe versichern, dass die Getreideausfuhr im laufenden Jahre nur geringfügig sein wird, versichert wieder ein anderes bewährtes Organ („la semaine financière“), dass die Oesterr. Bahnen bedeutende Exporte nach dem nördlichen Europa, wo Missernten in sicherer Aussicht stehen, vermitteln werden. Qui vivra verra. In Folge dieser schwankenden Ansichten herrscht kein rechtes Leben auf den Eisenbahn-Actienmarkte, obwohl unbegreiflicher Weise in Zukunftspapieren, deren Erträgnisse erst in Aussicht gestellt werden, doch Leben herrscht. Während Nordbahn-Actien in der verflossenen Berichtswoche um 8 fl. und Staatsbahn-Actien und Lombarden je um $1\frac{1}{2}$ fielen, balgt man sich um Ungarische Nordostbahn, deren Emission eben erst im Zuge ist, und zahlt ein Agio von 9 fl. für eine Actie, die noch gar nicht existirt. Ob die Alföldbahn und die Nordostbahn den Vorzug gegen die alten bewährten Bahnen verdienen, muss die Zukunft lehren. Möglich, dass die Erträgnisse dieser neuen Bahnen günstig sein werden, aber hierauf allein kommt es ja doch bei Beurtheilung einer Bahn nicht an, sondern man muss auch die Verwaltung kennen in deren Händen die fragliche Bahn sich befindet. Bei den bestehenden Bahnen weiss man bereits, woran man ist, während man bei denjenigen, die noch nicht sind, im Dunkeln tappt. Im gewöhnlichen Leben kauft man nie die Katze im Sacke, bei Speculationen hingegen wird anderen oder womöglich gar keinen Principien nachgegangen und bei ihr heisst es, im Dunkeln ist gut munkeln. Die Trompeten der Reklame stossen bezüglich der Ungarischen Nordostbahn folgenden Hymnus aus: Das Netz der Ungarischen Nordostbahn umfasst die Linen: von Debreczin über Szathmar-Nemethi, Tekeháza nach Szigeth; von Tekeháza über Csap nach Kaschau, dann über S. Ujhely nach Zombor einerseits und nach Munkacs andrerseits. Durch den Anschluss der Ungarischen Nordostbahn an die Theisbahn mittelst der Linie Debreczin-Szigeth wird das ganze nordöstliche Gebiet Ungarns mit seinen reichen Montanschätzen und Forstproducten der Metropole Ungarns und so dem Westen Europas nahe gerückt. Mit dem Ausbaue der Siebenbürger Bahn durch die Donaufürstenthümer und mit jenem der Kaschau-Oderberger Bahn wird die zweite Linie der Ungarischen Nordostbahn die Küsten des Schwarzen Meeres mit jenen der Nordsee auf dem kürzesten Wege in Verbindung bringen. Die dritte Linie Zombor-Munkacs bildet die Fortsetzung der Bahn Miskolcz-Pest und ist berufen, die kürzeste Verbindung zwischen dem nordöstlichen Ungarn, dem Gebiete der Lemberg-Czernowitzer und den Moldau-Walachischen Bahnen einerseits und den Ufern des Adriatischen Meeres herzustellen. Durch die Fortsetzung von Munkacz nach Stry, für welche den Concessionären das Vorrecht vor anderen Unternehmern von der Ungarischen Regierung eingeräumt wurde, wird eine vollkommene gerade Verkehrslinie zwischen Lemberg, Pest und Fiume erzielt. Dieses Bahnnetz hat die Mission, die Verschiedenheit in den Productionsverhältnissen zwischen den nordöstlichen Gebirgsländern und der weiten Theissebene auszugleichen und den Abgang in der Production des einen Gebietes durch die Erzeugungsfähigkeit des andern zu ergänzen. Die Linie Debreczin-Szigeth muss binnen längstens 2 Jahren die anderen binnen längstens 3 Jahren vom Tage der Concessionsverleihung vollendet sein. Während der 90jährigen Concessionsdauer ist ein Reinerträgniss von 37'100 fl. in Silber per Meile jährlich garantirt. Falls das Reinerträgniss die garantirte Summe nicht erreicht, so ersetzt der Staat das Fehlende. Wenn jedoch das Reinerträgniss die garantirte Summe übersteigt, so ist blos die Hälfte des Ueberschusses zur Rückzahlung der etwa erhaltenen Vorschüsse an den Staat zu verwenden und die andere Hälfte wird an die Actionäre als Superdividende vertheilt. Während eines Betriebsjahres, in welchem die Staatsgarantie in Anspruch genommen wird, ist der Unternehmer sowohl von der Erwerbs- und Einkommensteuer als auch von jeder an deren Stelle etwa tretenden Steuer befreit. Auch in dem Falle, dass die Staatsgarantie nicht in Anspruch genommen wird, ist der Bahn diese Steuerfreiheit für 10 Jahre nach der Betriebseröffnung sämmtlicher Linien zugesichert. Das zum Bau erforderliche Anlagecapital ist auf circa 47 Millionen veranschlagt und soll dasselbe zu $^{2}/_{5}$ in Actien und $^{3}/_{5}$ in Prioritäts-Obligationen aufgebracht werden. Man sieht, dass das Unternehmen mit grossen Vortheilen ausgestattet ist; allein darauf hin, ohne die Administration zu kennen, welche das Unternehmen leiten wird, sich kopfüber in die Hausse zu stürzen, vermag nur die Börsenspeculation, die eine Freundin des verschleierten Bildes zu Sais ist, und sobald der Schleier gelüftet wird, in die allgemeine „Pleite“ (Börsenjargon: Flucht) der Baisse ausreisst.

Bei den Ungarischen Bahnunternehmungen muss bezüglich der Schätzung des Actienwerthes vornehmlich auf die diesfällige Administration Rücksicht genommen werden, wobei wir beispielsweise an die Ungarische Nordbahn und die Pressburg-Tyrnauer Bahn erinnern möchten, welche beide nur in Folge der irrationellen Wirthschaft der betreffenden Verwaltung zu Grunde gegangen sind.

Alfölder gingen während der verflossenen Woche um 3 fl., Westbahn um 2 fl., Franz Josef und Barcser um 1 fl. zurück. Dagegen haben sich Pardubitzer auf die Eröffnung der Schwadowitzer Flügelbahn um 2 fl., Czernowitzer auf die Aussicht des Zustandekommens der Moldau-Walachischen Bahnen um $2\frac{1}{2}$ fl. gehoben; auch Rudolfsbahn waren fest; Carl-Ludwigbahn erholten sich von ihrem Rückgange auf 208 in Folge besserer Ernteberichte auf $211\frac{1}{4}$ und blieben unverändert 210 wie vor acht Tagen. —

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

+ **Eisenbahn von Laibach nach Tarvis* zum Anschlusse an die Kronprinz-Rudolf-Bahn.** (Gesetz vom 9. Juli 1868.) Bei Ertheilung der Concession für diese Bahn kann der Staat die Garantie eines 5procentigen Reinertrags nebst Tilgungsquote zusichern, doch darf das Anlagecapital den Nominalbetrag von 1 200 000 fl. Ö. W. pro Meile nicht überschreiten. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist als ein mit 4% jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln. — Die Bestimmungen über den Maximaltarif sind wie bei den anderen neuerdings in Oesterreich concessionirten Eisenbahnen.

Projecte.

∾ **Voigtländisch-Thüringische Eisenbahn.** In Greiz hat sich ein Comité gebildet, welches für eine directe Eisenbahn Gera-Greiz-Plauen agitirt.

Bau.

≈ **Grossherzogthum Hessen. Bau neuer Bahnen in den Provinzen Rheinhessen und Starkenburg.** In den jüngsten Tagen hat der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, welchem nach dem Uebereinkommen mit der Grossh. Regierung vom 8. Januar l. J. die Erbauung verschiedener Bahnstrecken in den beiden Provinzen des Grossherzogthums übertragen worden war, die Detailrichtungen festgestellt und solche mit entsprechenden Erläuterungen der Regierung in Vorlage gebracht. Da letztere bereits vor einiger Zeit durch die betreffenden Commissäre eine Besichtigung der abgesteckten Linien hat vornehmen lassen, so steht zu erwarten, dass eine baldige Entscheidung über die definitiv zu wählende Richtung der einzelnen Strecken durch dieselbe erfolgen werde. Die

* Die Entfernung dieser Entpuncte beträgt in gerader Linie 12 Meilen.

Puncte, welche dabei specielle Erwägung finden werden, dürften hauptsächlich folgende sein: die Alzeyer Bahnhofsfrage, die Führung der von Alzey nach Bingen resp. Mainz führenden Linie über Flonheim — ein durch seine Steinbrüche berühmter Ort — oder dessen Erreichung mittelst einer Abzweigung, die Richtung über Gau-Böckelheim oder über Wöllstein, über Kempten oder über Hechtsheim. In Mainz soll eine zweite Station im Gartenfelde errichtet werden. Ueberall sind diese Anträge mit den bestimmt ausgesprochenen Wünschen der Gemeindevertretungen conform. Von Seiten der Ludwigsbahn wurde von den vorgenannten rivalisirenden Linien mit Rücksicht auf den Betrieb den zuerst genannten der Vorzug gegeben; betreffs Flonheim ist eine Zweigbahn in Vorschlag gebracht.

In der Provinz Starkenburg ist vor allem die Darmstädter Bahnhofsfrage von Wichtigkeit. Die Ludwigsbahn-Verwaltung hat sich für die Anlage eines selbstständigen Bahnhofes in Darmstadt ausgesprochen, bezw. die Erweiterung ihres bestehenden befürwortet, womit alsdann die Mitbenutzung des Bahnhofs der Main-Neckar-Bahn in Wegfall käme, ohne dass jedoch die directe Ueberführung der Reisenden und Güter beeinträchtigt würde. Hiermit im Zusammenhange steht die Entscheidung über die Einmündung der Odenwaldbahn, nämlich ob über Bessungen — südlich — oder Rosenhöhe — östlich. — Ferner unterliegt noch der Erwägung die Richtung der Bahn von Reinheim über Lengfeld, oder über Habitzheim oder Umstadt, sowie die Erreichung von Höchst über Frauen-Nauses, oder über Heubach und Sandbach. — Für Michelstadt und Erbach sollen getrennte Stationen errichtet werden. Die Linien Babenhausen-Umstadt-Höchst und Darmstadt-Reinheim-Höchst würden zwischen Heubach und Wiebelsbach, beziehungsweise in einer für diese beiden Orten zu errichtenden Station, ihre Vereinigung finden. Für die von Worms nach Bensheim im Bau begriffene Linie wurde die Detailrichtung bereits Ende Juni von der Regierung genehmigt und sind auf derselben die speciellen Verhandlungen über Wegeanlagen, Brücken und sonstige Gemeindeinteressen, dann die Vorbereitungen für Grunderwerb und Vergebung der Arbeiten im Gange.

Die Riedbahn, für welche die Genehmigung der Detaillinien schon im Monat April eingeholt werden konnte, ist bereits ziemlich weit vorangerückt. Dort sind — mit Ausnahme einer kurzen Strecke in der Gegend von Gernsheim — sämmtliche Erdarbeiten vergeben, auch an verschiedenen Stellen in Angriff genommen. Die vorkommenden Torflager sind überall ausgestochen, sämmtliche Kunstbauten vergeben und für die bedeutenderen die Materialien herbeigefahren, von Darmstadt ab längs der nach Mainz führenden Bahnlinie bis zum Viaducte der Main-Neckar-Bahn und von da ab auf eine halbe Meile Länge das Geleise gelegt. Es ist immer noch zu hoffen, dass diese Bahnstrecke eine sehr rasche Vollendung finden werde, wenn schon die Bahnverwaltung namentlich bezüglich der sofortigen Besitzergreifung des Bahnterrains unvorhergesehene Schwierigkeiten und Aufenthalte gefunden hat.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.** Am 1. August ist die $3,_5$ Meilen ($26,_{554}$ Kilom.) lange Bahnstrecke Schwadowitz-Preussische Grenze bei Königshain mit den Zwischenstationen Trautenau und Bernsdorf eröffnet worden.

Pferdebahn Stuttgart-Berg. Am 29. Juli hat die Eröffnung dieser Bahn vom Staatsarchiv bis zum neuen Bade in Berg für den allgemeinen Verkehr stattgefunden.

+ **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867 und Generalversammlung.)

1) Allgemeines. Die Bahn von Lübeck über Ratzeburg nach Büchen, wo sie in die Berlin-Hamburger Eisenbahn mündet, ist $6,_3$ M. lang und wurde am 15. Octbr. 1851 eröffnet. Das Anlagecapital beträgt 2558000 Thlr. in Actien zu 200 Thlr. Am 30. Juli 1858 beschloss die Gesellschaft den Bau einer directen Bahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg, $8^1/_3$ Meilen lang, welche am 1. August 1865 eröffnet wurde. Die Anlagekosten derselben haben bis Ende 1867 4246054 Thlr. oder pro Meile 509526 Thlr. betragen und sind durch 3600000 Thlr. in Stammactien à 200 Thlr. und eine Anleihe von 700000 Thlr. zu 5 Procent gedeckt, so dass noch 53946 Thlr. disponibel sind. Die Transportmittel bestehen in 20 Locomotiven (nämlich 19 von Borsig und 1 von Wöhlert in Berlin), 20 Tendern, 51 Personenwagen mit 2634 Plätzen, 9 Gepäck-, 269 Last- und 18 Arbeitswagen.

2) Frequenz. Befördert wurden 420134 Personen excl. 10506 Mann Militär (gegen 1866 30761 Civilreisende weniger und 1859 Militärs mehr, zusammen 28902 Personen oder $6,_3$% weniger), $4085780,_3$ Ctr. Güter (797940 Ctr. oder fast 45% mehr), 28190 Stück Vieh (8595 Stück weniger) und 100 Equipagen, und zwar a) auf der alten Bahn 132869 Civilpersonen (2292 oder $1,_7$% mehr), wovon 41130 im directen Verkehr; 1256110 Ctr. Güter (gegen 1866 338853 Ctr. oder fast 37% mehr), wovon nur 110896 Ctr. oder nicht ganz 9% im eigenen Verkehr; b) auf der neuen Bahn 287265 Pers. (gegen 1866 33035 oder über 10% weniger) und 2829670 Ctr. Güter (459087 Ctr. oder fast 20% mehr). Zwischen den Stationen Lübeck und Hamburg fuhren 84382 Pers. (gegen 1866 9055 weniger). Zu dieser Minderung der Personenfrequenz dürfte der Wegfall der Postdampfschifffahrt nach Corsoer in erster Linie mitgewirkt haben. Zurückgelegt wurden excl. Militär 1789571 Personen- und 28387974 Centnermeilen, mithin zeigt der Personenverkehr gegen 1866 eine unbedeutende Abnahme, der Güterverkehr aber eine ansehnliche Zunahme. Die specifische Frequenz beträgt 122573 Pers. und 1944382 Ctr. — Ueber die Trajectanstalt zwischen Lauenburg und Hohnsdorf, deren Betrieb die Gesellschaft seit 1. Januar 1867 zu leiten hat, wurden 43984 Personen und 845014 Ctr. Güter befördert.

3) Einnahme. Die Gesammt-Einnahme betrug $534783,_9$ Thlr. (gegen 1866 36807 Thlr. oder fast 7% mehr) oder pro Meile 36629 Thlr. Davon kommen $192490,_5$ Thlr. auf den Personenverkehr incl. Gepäck und Equipagen, $325986,_2$ Thlr. auf den Güterverkehr, $16307,_2$ Thlr. auf andere Quellen. Von der eigentlichen Transporteinnahme ($502581,_8$ Thlr.) kommen nur $126668,_6$ Thlr. oder etwas über $^1/_4$ auf die Lübeck-Büchener Bahn.

4) Finanzielle Resultate. Die Ausgaben betrugen $308407,_8$ Thlr. oder $57,_{67}$% der Einnahme (gegen $64,_{11}$% in 1866), mithin der Uebersehuss 226376 Thlr. oder $3,_3$% der Anlagekosten. Davon erhielten die Stammactien $2^2/_3$% Dividende (1866: $2^1/_3$% mit $146252^1/_2$ Thlr.); zur Verzinsung der Prioritäten wurden 32500 Thlr., zur Verzinsung des Anlagecapitals der Trajectanstalt 4174 Thlr. verwandt und dem Reservefonds wurden $43449,_6$ Thlr. überwiesen. Der letztere hatte einen Vermögensbestand von $158468,_7$ Thlr., wovon 75390 Thlr. in Vorschüssen. — Sehr günstig waren die Ergebnisse des Betriebs der Trajectanstalt zwischen Lauenburg und Hohnstorf; bei einer Gesammteinnahme von 32877 Thlr. (gegen 18231 Thlr. in 1866) wurde ein Ueberschuss von 14672 Thlr. (gegen 5731 Thlr. in 1866) erzielt, wovon 5021 Thlr. der diesseitigen Bahn zufallen, was erst 1868 zur Verrechnung kommt. Der zunehmende Verkehr auf der Traject-Anstalt, vornehmlich aber die Besorgniss, dass im Falle einer Beschädigung des nun schon seit Jahren ohne Unterbrechung den Dienst versehenden grossen Fährschiffs der Trajectverkehr gänzlich ins Stocken gerathen könne, haben den Ausschuss und die Direction im Verein mit den beiden anderen betheiligten Bahnverwaltungen zu dem Beschlusse veranlasst, ein zweites grosses Fährdampfschiff erbauen zu lassen.

+ **Neisse-Brieger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.)

1) Allgemeines. Die Bahn hat eine Länge von $6,_{177}$ Meilen, wovon aber $0,_{345}$ Meilen mit der Oberschlesischen Bahn gemeinschaftlich sind, und ist seit 26. Novbr. 1848 vollständig im Betriebe. Sie ist im Unter- und Oberbau nur eingeleisig.

Das Anlagecapital beträgt $1336312,_8$ Thlr. oder pro Meile 205761 Thlr., wonach diese Bahn eine der billigsten in Deutschland ist, und besteht in 1100000 Thlr. Stammactien, 100000 Thlr. $4^1/_2$proc. Prioritäten und $136312,_8$ Thlr. ausserordentliche Einnahmen. Hierzu kommt eine am 9. Novbr. 1867 privilegirte neue Anleihe von 250000 Thlr., von welcher 150000 Thlr. zum Course von 89 begeben sind.

Die Betriebsmittel bestehen in 8 Locomotiven (worunter 2 neue), 12 Personenwagen mit 627 Plätzen und 70 Güterwagen mit 8980 Ctr. Tragfähigkeit.

2) Frequenz. Der Verkehr hat seinen durch die kriegerischen Ereignisse des Vorjahres alterirten regelmässigen Character wieder erlangt; zwar sind die 1866 durch die Militärtransporte erzielten hohen Ziffern des Personenverkehrs nicht erreicht worden, dagegen hat der Güterverkehr erfreuliche Resultate geliefert. Befördert wurden 177594 Personen (57125 weniger als 1866) auf 713887 Meilen und zwar 156318 Civilpersonen (nur 2168 oder $2^1/_2$% weniger) und 21276 Militärs, sowie 2108083 Ctr. Frachtgüter incl. 17613 Ctr. Vieh ($14^3/_4$% mehr als 1866 und mehr als je, $8^1/_2$mal so viel als im ersten Jahre 1849) auf zusammen 11043590 Meilen. Von der Gesammtpersonenfrequenz kommen $31,_{12}$% (1866: $38,_3$%), von dem beförderten Frachtgute aber 92% (1866: $89,_{22}$%) auf den durchgehenden Verkehr. Unter den Frachtartikeln stehen folgende der Menge nach obenan: Steinkohlen 1087660 Ctr., Getreide und Hülsenfrüchte 240376 Ctr., Kalk 189506 Ctr., Nutz- und Brennholz 76551 Ctr., Mühlenfabricate 71771 Ctr., Eisenwaaren 62373 Ctr., Salz 49197 Ctr.

3) Die Einnahme betrug aus dem Personenverkehr $60760,_2$ Thlr. ($21376,_1$ Thlr. oder 26% weniger als 1866) und aus dem Güterverkehr 93392 Thlr. ($4586,_3$ oder 5% mehr als 1866) und zwar kommen von jener Summe fast 44 (1866: $50,_3$), von dieser $88,_7$ (1866: $87,_{18}$) Proc. auf den directen Verkehr. Mit Einrechnung der diversen Einnahmen im Betrag von $13150,_6$ Thlr. (worunter 8595 Thlr. Wagenmiethe und $571,_7$ Thlr. Uebertrag von 1866) betrug die Gesammteinnahme $167302,_8$ Thlr. (17963 Thlr. oder fast 10% weniger als 1866, aber mehr als in jedem früheren Jahre und $3^1/_4$mal so viel als 1849) oder pro Meile $27084,_8$ Thlr.; die Betriebsausgaben betrugen dagegen $78253,_4$ Thlr. (mehr als je) oder $46,_{77}$% der Einnahme, worunter 5547 Thlr. für Wagenmiethe. Der Ueberschuss betrug daher $89049,_4$ Thlr. oder $6^2/_3$% der verwendeten Anlagekosten und wurde in nachstehender Weise verwandt: zur Zahlung der Dividende à $5^1/_{12}$% (gegen $5^1/_2$% im Vorjahre) $55916^2/_3$ Thlr., als Rücklage zum Reservefonds 26000 Thlr., zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäten 5000 Thlr., zur Zahlung der Eisenbahnabgabe $1897,_8$ Thlr., zum Uebertrag auf neue Rechnung 235 Thlr. Mit jener Rücklage schliesst die erste Abtheilung des Reservefonds mit einem Deficit von $33861,_2$ Thlr., die zweite mit einem solchen von $24277,_5$ Thlr., so dass also die Finanzlage der Gesellschaft sich nichts weniger als günstig darstellt. Indessen ist seitdem der Reservefonds umgestaltet und ihm aus dem Ertrag der neuen An-

leihe von 250000 Thlrn. ein Betrag von 109 119 Thlr. zugeführt worden. Hierdurch sind nun zwei getrennte Fonds gebildet worden: ein Reservefonds mit 8000 Thlr. und ein Erneuerungsfonds mit $42\,980,_{4}$ Thlr. Baarbestand.

Die Dividende hat erst seit 1862 4 Procent, in den 3 letzten Jahren 1865—67 aber 5 Procent überstiegen und im Durchschnitt der verflossenen 19 Betriebsjahre $3,_{175}$ Procent betragen.

+ **Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.)

1) Allgemeines. Die Bahn ist $10,_{12}$ Meilen lang und seit 24. Januar 1858 im Betriebe. Das Anlagecapital beträgt $2^1/_2$ Mill. Thaler in Actien. Verausgabt sind 2 503 811 Thlr. oder pro Meile 247 412 Thlr. Die Betriebsmittel bestehen in 10 Locomotiven (nämlich 2 von Hawthorn, 2 von Beyer, Peacock u. Co., 4 von Borsig in Berlin, 2 von der Gesellschaft Vulcan), 5 Personen-, 4 Gepäck- und 187 Lastwagen. Am 13. Novbr. 1865 wurde die Gesellschaft zum Bau zweier neuen Bahnen concessionirt, welche die Rechte-Oder-Ufer-Bahn bilden: 1) von Breslau über Oels nach Colonowska, $17^1/_2$ Meilen; 2) von Tarnowitz über Beuthen und Pless bis Dzieditz an der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, $11^1/_2$ Meilen; das jetzige Anlagecapital ist daher zu diesem Ende auf 15 Mill. Thlr. erhöht worden, nämlich $7^1/_2$ Mill. in Stammactien und $7^1/_2$ Mill. in Prioritäten. Für den Bau der neuen Bahn wurden bis Ende Mai d. J. ca. 6 Mill. Thlr. verausgabt. Die erstere Strecke (Thalbahn) ist als vollendet zu betrachten; die zweite ist in ganzer Länge im Bau begriffen. Ausserdem ist noch eine Verbindungsbahn zwischen der ersten und der Warschau-Wiener Eisenbahn — über Herby nach Czenstochau mit dem Anschlusse in Mischline — projectirt und höheren Orts genehmigt.

2) Frequenz. Befördert wurden 92 067 Personen (8856 Personen oder $10,_{6}$% mehr als 1866 und mehr als je, fast doppelt so viel als 1861) auf zusammen 368 747 Meilen und 3 686 589 Ctr. Frachtgüter (323 811 Ctr. oder fast 10% mehr und gleichfalls mehr als je, fast dreimal soviel als 1859) auf zusammen 24 466 861 Meilen. Unter den Frachtgütern waren 1175572 Ctr. Kohlen für 38 916 Thlr., 710 187 Ctr. Bretter und Holz für 25 447 Thlr., 436 182 Ctr. Roheisen, 341 182 Ctr. Schmiedeeisen und 319 952 Ctr. Hüttenproducte.

3) Einnahme. Die Einnahme betrug für Personen und Gepäck 31 142 Thlr., für Güter, Equipagen, Vieh u. s. w. 164 434 Thlr., ausserdem $24\,443,_{5}$ Thlr., zusammen $220\,019,_{9}$ Thlr. und mit dem Uebertrag aus dem Vorjahre 223 875 Thlr. (5% mehr) oder pro Meile 22 122 Thlr. Die Betriebsausgabe betrug $104\,129,_{8}$ Thlr oder $46,_{51}$% der Einnahme, mithin der Ueberschuss $119\,745,_{4}$ Thlr. oder $4,_{78}$% des auf die betriebene Bahnstrecke verwendeten Anlagecapitals. Hiervon wurden $81\,243^1/_2$ Thlr. dem Baufonds der Rechten-Oder-Ufer-Bahn überwiesen (welcher auch diesmal die Verzinsung des Oppeln-Tarnowitzer Anlagecapitals mit 5 Proc. getragen hat), 31 000 Thlr. dem Erneuerungsfonds, 2500 Thlr. dem Reservefonds überwiesen, $2716^1/_4$ Thlr. zur Zahlung der Abgaben an den Staat und die Städte Oppeln und Tarnowitz für 1866 verwandt und $2285,_{7}$ Thlr. auf neue Rechnung übertragen. Der Reservefonds schliesst mit einem Bestande von $20\,110,_{4}$ Thlr., der Erneuerungsfonds mit einem solchen von $143\,585,_{9}$ Thlr.

—tz. **Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Begünstigt von den ausserordentlich grossen Getreide-Transporten, die Ungarn im Jahre 1867 effectuirte, sowie in Folge des allgemeinen Aufschwunges der Geschäfte hat die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ein finanzielles Resultat erreicht, welches die früheren Jahre weit übertraf.

In Folge dessen konnte eine Dividende von $42,_{5}$ Frcs. pro Actie ($8,_{5}$ Proc.) vertheilt und eine Summe von ca. 3 000 000 fl. reservirt werden.

Das grossartige Unternehmen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, geleitet durch eine intelligente Administration, besteht aus 3 Eisenbahn-Linien, der nördlichen Linie von Brünn und Olmütz nach Bodenbach 62 Meilen, der südöstlichen Linie von Marchegg bis Bazias an der Donau und der Zweigbahn Jassenova-Oravitza $91,_{5}$ Meilen und der Linie Wien-Neu-Szöny 21 Meilen, zusammen $174,_{5}$ Meilen, der Bergwerksbahn von Oravitza nach Steyerdorf resp. der Anina von $4,_{5}$ Meilen, mehreren Berg- und Hüttenwerken und Domainen in Böhmen und im Banate, der Maschinenfabrik in Wien und einer Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen den Städten Bazias, Semlin, Belgrad und Widdin.

Die Bergwerksbahn Oravitza-Steyerdorf kommt bei den nachstehenden Betriebs-Resultaten nicht in Betracht, weil dieselbe nur zu Transporten der Gesellschaft benutzt wurde.

Von der nördlichen Linie sind ca. 13 Meilen doppelgeleisig, wogegen die beiden anderen Linien eingeleisig sind.

Das Gesellschafts-Capital besteht aus 200 Millionen Francs in Actien und 197 562 624 Frcs. in Obligationen, welche nach dem Durchschnitts-Course auf Gulden reducirt ergeben: 92 803 561 fl. Actien und 91 160 036 fl. Obligationen. Für die von der Gesellschaft zu erbauenden Linien ist ausserdem ein Capital von 32 Millionen Francs Obligationen concessionirt.

Der Werth der Eisenbahnen berechnete sich ult. 1867 auf 111 649 162 fl., derjenige der Betriebsmittel auf 31 192 333 fl., die Berg-, Hüttenwerke etc. repräsentirten 25 344 817 fl. und das Inventar 4 359 860 fl.

An Fonds waren vorhanden: ein Reservefonds mit 1 480 452 fl. und eine Extra-Reserve im Bestande von 5 378 727 fl.

Die Betriebsmittel bestanden in 336 Locomotiven mit 248 Tendern, 505 Personenwagen, 377 Gepäck- und 6732 Lastwagen, 35 Schneepflügen, 4 Dampf- und 61 div. anderen Schiffen. Dieselben wurden im Jahre 1867 zu ausserordentlichen Leistungen herangezogen. Die Locomotiven legten 889 341 Meilen zurück.

Frequenz. Sowohl der Personen- als Güterverkehr erreichte eine Höhe wie in keinem der früheren Jahre. Die Getreidetransporte allein überstiegen diejenigen des Vorjahres um 10 795 840 Ctr.; die Mehr-Einnahme hierfür betrug 3 444 458 fl.

Mit Personenzügen kamen zur Beförderung 2 213 101 Personen des Civilstandes (530 512 = $31,_{53}$ Proc. mehr als 1866), 283 985 Ctr. Gepäck, 366 706 Ctr. Eilgüter, 2198 Hunde, 1332 Pferde, 110 Equipagen und 56 Extrazüge. Mit Militär-Transporten wurden befördert: 264 898 Personen (1 349 347 weniger als 1866), 8521 Ctr. Gepäck, 2417 Pferde und 48 Wagen und Kanonen.

Mit Lastzügen wurden befördert: 66 555 653 Ctr. Parteifrachten (darunter 25 376 120 Ctr. Getreide), 7295 Pferde, 1823 Equipagen, 111 771 Stück Hornvieh, 218 310 Schafe, 747 441 Schweine und 16 828 Ctr. sonstiges Vieh. Für Neubauten wurden 1 344 341 Ctr. und für die Bahnerhaltung und den Betrieb 3 341 166 Ctr. befördert. An Partei-Frachten wurden 18 342 626 Ctr. = 38 Proc. mehr befördert wie im Jahre 1866.

Von diesen Transporten kamen auf die:

Nördliche Linie:	1 262 508 Pers. u.	32 032 460 Ctr.	Partei-Frachten,
Südöstliche „	759 812 „ „	28 142 475 „	„
Wien-Neu-Szönyer L.	190 781 „ „	6 380 718 „	„

Die specifische Frequenz betrug 121 636 Personenmeilen (excl. Militärs) und 8 806 248 Centnermeilen und zwar bei der:

Nördlichen Linie:	165 460 Personen- u.	10 224 101	Centner-Meilen,
Südöstlichen „	106 679 „ „	8 951 120	„ „
Wien-Neu-Szönyer L.	57 416 „ „	4 179 432	„ „

Es legte zurück jede Person $10,_{39}$ Meilen und zwar auf der Nördlichen Linie $8,_{98}$ M., südöstlichen $13,_{31}$ M. und Wien-Neu-Szönyer $6,_{73}$ M.

Jeder Centner Partei-Fracht $21,_{54}$ Meilen, in specie auf der Nördlichen Linie $18,_{95}$ M., südöstlichen $26,_{38}$ M. und Wien-Neu-Szönyer $13,_{16}$ Meilen.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile betrug bei der nördlichen Linie $0,_{20\,85}$ fl., bei der südöstlichen $0,_{23\,43}$ fl. und bei der Wien-Neu-Szönyer Linie $0,_{21\,88}$ fl., für alle 3 Linien $0,_{22\,13}$ fl. Pro Centner und Meile betrug die Einnahme bei der nördlichen Linie $0,_{01\,38}$ fl., bei der südöstlichen $0,_{01\,24}$ fl. und bei der Wien-Neu-Szönyer $0,_{01\,56}$ fl., überhaupt $0,_{01\,31}$ fl. gegen $0,_{01\,34}$ fl. im Vorjahre.

Finanz-Ergebnisse. Correspondirend mit der Frequenz haben sich die Einnahmen aus dem Güterverkehre erheblich vermehrt. Bei dem Personenverkehre resultirt dagegen wegen des Ausfalls der Militärtransporte eine Minder-Einnahme, welche bei der Wien-Neu-Szönyer Linie am erheblichsten ist.

Im Speciellen betrugen die Einnahmen

bei der nördlichen Linie:

		gegen das Vorjahr	
für Personen-, Gepäck- und Eilgut-Transporte . . .	2 918 120 fl.	weniger 497 874 fl.	= 14 %
für Frachten-Transporte .	8 680 450 „	mehr 3 841 469 „	= $79,_{39}$%
an verschied. Einnahmen .	134 686 „	„ 25 193 „	= 23 %
zusammen	11 733 256 fl.	mehr 3 368 788 fl.	= $40,_{27}$%

Pro Meile Bahnlänge betrug die Einnahme 189 246 fl. und pro Zugmeile $29,_{31}$ fl.

bei der südöstlichen Linie:

		gegen das Vorjahr	
für Personen-, Gepäck- und Eilgut-Transporte . . .	3 319 763 fl.	weniger 328 351 fl.	= 9 %
für Frachten-Transporte .	10 131 573 „	mehr 2 155 499 „	= $27,_{02}$%
an verschied. Einnahmen .	30 249 „	„ 5 645 „	= $22,_{94}$%
zusammen	13 481 585 fl.	mehr 1 832 793 fl.	= $15,_{73}$%

Pro Meile Bahnlänge berechnete sich die Einnahme zu 147 340 fl. und pro Zugmeile zu $30,_{94}$ fl.

bei der Wien-Neu-Szönyer Linie:

		gegen das Vorjahr	
für Personen-, Gepäck- und Eilgut-Transporte . . .	378 043 fl.	weniger 255 167 fl.	= $40,_{30}$%
für Frachtentransporte . .	1 366 271 „	mehr 112 658 „	= $8,_{99}$%
an verschied. Einnahmen .	108 303 „	„ 66 422 „	= $158,_{6}$%
zusammen	1 852 617 fl.	weniger 76 087 fl.	= $3,_{94}$%

Die Einnahme pro Meile Bahnlänge betrug 88 220 fl. und pro Zugmeile $34,_{71}$ fl.

Die Gesammt-Einnahme beträgt daher 27 067 458 fl. = 5 125 494 fl. = $23,_{36}$ Proc. mehr als 1866 und es berechnete sich dieselbe pro Meile Bahnlänge zu 155 114 fl. und pro Zugmeile zu $30,_{44}$ fl.

Wenn nun auch die Einnahmen aus dem Personenverkehre eine Abnahme gegen das Vorjahr ergeben, so muss man auch berücksichtigen, dass diejenigen für Militärtransporte allein um 2 513 051 fl. gegen das Vorjahr abgenommen haben, für die Civilreisenden sich dagegen eine Mehr-Einnahme von 1 431 659 fl. ergeben hat.

Ausgaben. In Folge des gesteigerten Verkehrs haben sich die Ausgaben bei der Bahnverwaltung (namentlich für Erhaltung der

Bahn) sowie die Kosten der Zugförderung im Ganzen um 22,02 Proc. vermehrt. Sie betrugen

bei der nördlichen Linie:

		pro Meile	pr. Zugmeile
für die allgemeine Verwaltung	131 931 fl.	2 128 fl.	0,33 fl.
„ den Verkehrs- und commerciellen Dienst	984 129 „	15 873 „	2,46 „
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	1 459 421 „	23 539 „	3,64 „
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	1 177 068 „	18 985 „	2,94 „
zusammen	3 752 549 fl.	60 525 fl.	9,37 fl.

Sie absorbirten 31,98 Proc. der Brutto-Einnahme.

bei der südöstlichen Linie:

		pro Meile	pr. Zugmeile
für die allgemeine Verwaltung	150 413 fl.	1 644 fl.	0,35 fl.
„ den Verkehrs- und commerciellen Dienst	1 121 407 „	12 256 „	2,57 „
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	1 765 900 „	19 299 „	4,05 „
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	1 240 373 „	13 556 „	2,85 „
zusammen	4 278 093 fl.	46 755 fl.	9,82 fl.

Von der Brutto-Einnahme beanspruchten dieselben 31,73 Proc.

bei der Wien-Neu-Szönyer Linie:

		pro Meile	pr. Zugmeile
für die allgemeine Verwaltung	29 328 fl.	1 396 fl.	0,55 fl.
„ den Verkehrs- und commerciellen Dienst	208 323 „	9 920 „	3,90 „
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	291 008 „	13 858 „	5,45 „
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	305 952 „	14 569 „	5,73 „
zusammen	834 611 fl.	39 743 fl.	15,63 fl.

Sie betrugen 45,05 Proc. der Brutto-Einnahme.

Gegen das Vorjahr haben sich die Ausgaben vermehrt

bei der allgemeinen Verwaltung	um 14 771 fl.
„ dem Verkehrs- und commerciellen Dienst	„ 335 946 „
„ der Zugförderung u. dem Werkstättendienst	„ 564 729 „
„ „ Bahnaufsicht und der Bahnerhaltung	„ 737 511 „
zusammen	um 1 652 957 fl.

Die Brutto-Ausgaben absorbirten aber nur 32,75 Proc. der Brutto-Einnahme, ein Resultat, welches nur wenige Verwaltungen erzielen und welches mit der guten administrativen Leitung in innigem Zusammenhange steht.

Als Ueberschuss verblieben:

		pro Meile	pr. Zugmeile
bei der nördlichen Linie	7 980 707 fl.	128 721 fl.	19,94 fl.
„ „ südöstlichen „	9 203 492 „	100 584 „	21,12 „
„ „ Wien-Neu-Szönyer Linie	1 018 005 „	48 476 „	19,08 „
zusammen	18 202 204 fl.	104 311 fl.	20,48 fl.

Der vorjährige Ueberschuss wurde um 3 472 538 Thlr. = 23,58% übertroffen.

Aus dem Betriebe der Dampfschifffahrt resultirte ein Ueberschuss von 10 517 fl., und aus dem Betriebe der Bergwerksbahn Oravitza-Steyerdorf von 140 214 fl.

Der Reinertrag der Berg- und Hüttenwerke belief sich auf 798 037 fl. Aus dem Zinsen-Conto resultirten 729 903 fl. Reinertrag. Diese Gesammtsumme von 19 870 358 fl. wurde verwendet: zu öffentlichen Lasten 1 405 168 fl., als Beiträge zu den Pensionsfonds 332 748 fl., zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals 11 069 367 fl., zur Einlage in den Reservefonds 353 154 fl., zur Dividende (die einschliesslich der Zinsen 8,5 Procent betrug) 3 741 430 fl. und als Uebertrag auf die nächste Rechnung 2 968 491 fl.

Einen solch regen Verkehr und eine so bedeutende Einnahme wie im Jahre 1867, hat die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft bisher noch nicht erreicht, es ist aber mit Zuversicht zu erwarten, dass in Folge des industriellen Aufschwunges in Böhmen und Ungarn das Unternehmen dieser Gesellschaft auch fernerhin als ein recht rentables florirt.

✠ **Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1867 und Protocoll der 10. ordentlichen Generalversammlung am 24. April 1868.) 1) Länge. Das Bahnnetz der Gesellschaft umfasst 514,7 Meilen in 7 Gruppen, wovon 501 Meilen im Betrieb und 13,7 M. im Bau oder zu bauen. Von den 7 Gruppen sind folgende 4 vollständig im Betriebe: Die Venetianischen Linien mit 57,6 Meilen (1,6 M. weniger als im Vorjahre, indem die 6,8 Meilen lange Strecke Nabresina-Cormons jetzt zur I. Gruppe Wien-Triest, dafür aber die 5,2 Meilen lange Strecke Verona-Italienische Grenze nicht mehr zur Tiroler, sondern zur Venetianischen Gruppe gerechnet wird), die Central-Italienischen mit 38,8 M., die Piemontesischen mit 93,2 M. (excl. der im Eigenthum anderer Gesellschaften, aber im Betriebe der diesseitigen stehenden 9 Linien von zusammen 44,6 Meilen) und die Tiroler Linie von 40,4 Meilen (von Kufstein bis zur Italienischen Grenze, also incl. der erst am 24. August v. J. eröffneten Brennerbahn Innsbruck-Botzen). Theilweise im Bau begriffen sind dagegen: I. Linie Wien-Triest-Cormons mit den Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg, Marburg-Villach, Steinbrück-Sissek, Agram-Carlstadt und Bruck-Leoben 134,6 M. (nur die letzte Linie, 2,2 M. lang, ist im Bau begriffen, ausserdem aber die Linien St. Peter-Fiume, 7,4 M., und Villach-Brixen, 26,8 M., in Aussicht genommen); II. die Ungarischen Linien, 84,8 M. (wovon im Bau 9 M. von Kanizsa nach Barcs) und III. die Lombardischen Linien 65,3 M. (wovon nur die Strecke von Sesto-Calende nach Arona, 1 M., im Bau und die von Camerlata bis zur Schweizergrenze bei Chiasso, 1½ M., noch zu bauen).

2) Betriebsmittel. Der Stand des Betriebsmaterials hat sich gegen das Vorjahr um 8 Locomotiven, 100 Personen- und 711 Lastwagen vermindert und umfasst daher 909 Locomotiven, 2396 Personenwagen, 15 945 Last- und andere Wagen, wozu 9 Schiffe kommen. Auf das Oesterreichische Netz kommen davon 381 Locomotiven, 784 Personen-, 6469 Last- und 1083 andere Wagen, zusammen 8336 Wagen; auf das Italienische 528 Locomotiven, 1612 Personenwagen, 7302 Lastwagen, 1001 andere Wagen, zusammen 10 005 Wagen. Noch bestellt sind ausserdem 63 (25 u. 38) Locomotiven, 100 Personenwagen (für das Italienische Netz), 932 (503 u. 423) Lastwagen.

3) Anlagekosten. Ende 1867 betrug die Gesammt-Ausgabe 455 917 503 fl. (Zunahme gegen das Vorjahr 38 284 487 fl.) in folgenden Posten:

Linie Wien-Triest mit Zweigbahnen	67 065 576 fl.
Kaufpreis der Südbahn nach Abzug des Inventarwerthes der vorhandenen Vorräthe und Betriebsmittel	63 689 433 „
Ungarische Linien	41 869 682 „
Tiroler „	31 201 821 „
Venetianische „	27 801 729 „
Lombardische „	40 183 978 „
Kaufpreis der Lombardisch-Venetianischen Linien	22 616 761,5 „
Central-Italienische Linien	48 256 548 „
Piemontesische Linien (Ratenzahlungen auf den Kaufpreis von 80 Mill. fl.)	50 611 553 „
Betriebsmaterial	52 330 088 „
Materialvorräthe, Kalkfabriken etc.	10 170 520 „
Tracirungskosten neuer Linien	119 813,5 „

Die von der Gesellschaft flüssig gemachten Capitalien betragen im Ganzen 437 895 384 fl. (nämlich Actiencapital 150 Mill., Einzahlung auf Obligationen langer Verfallzeit 193 565 096 fl., Bons kurzer Verfallzeit 81 109 856½ fl., Vorschuss des Syndicats (gleichfalls in Bons zu decken) 13 220 431 fl., wonach also noch 18 022 119 fl. ungedeckt sind. Die noch zu machenden Ausgaben betragen 39 210 000 fl. (wovon 30 Mill. noch 1868 zu beschaffen sind), wonach die Baukosten sich auf 942 025 fl. pro Meile stellen.

4) Frequenz. Auf das Oesterreichische Netz kommen 4 334 732 Reisende, nämlich 4 113 271 Civilreisende à 5,5 M. (zusammen 22 875 369 Personenmeilen) und 221 461 Militärs à 21,4 M. (zusammen 4 742 741 Meilen) mit einer Einnahme von 5 456 714 fl. und 41 532 696 Centner à 30,4 Meilen (zusammen 1 265 976 624 Meilen) mit einer Einnahme von 16 642 675 fl.; auf das Italienische Netz aber 7 567 266 Reisende incl. 467 232 Militärs auf zusammen 53 139 080 Meilen mit einer Einnahme von 9 276 640 fl. und 42 756 100 Ctr. auf zusammen 649 033 256 Meilen mit einer Einnahme von 8 931 986 fl. Dies giebt zusammen 11 213 305 Civilreisende à 5,9 Mln., 688 693 Militärs à 21,3 Meilen für 14 733 354 fl. und 84 288 796 Ctr. à 22,7 Meilen für 25 574 661 fl.

Jeder Civilreisende zahlte im Durchschnitt 21 Kr., jeder Militär 5,1 Kr., jeder Centner 1⅓ Kr. pro Meile. Von den Frachtgütern standen der Menge nach obenan a) bei dem Oesterreichischen Netze: 11 449 464 Ctr. Getreide, 8 455 535 Ctr. Holz, 4 754 074 Ctr. Kohlen und Coaks, 3 403 685 Ctr. Metalle, 1 870 239 Ctr. Colonialwaaren, 1 512 711 Ctr. Getränke, 1 512 438 Ctr. Baumaterialien, 1 426 243 Ctr. mineralische Producte; b) bei dem Italienischen Netze 12 507 380 Ctr. Getreide, 6 713 860 Centner Kohlen und Coaks, 3 338 380 Ctr. Baumaterialien, 3 123 760 Ctr. Metalle, 3 078 560 Ctr. mineralische Producte, 3 027 520 Ctr. Holz, 1 981 560 Ctr. Getränke.

5) Finanzielle Ergebnisse. I. Oesterreichisches Netz. Einnahme für Personen 5 466 156 fl., für Eilgüter 741 847 fl., für Frachten 16 642 675 fl., verschiedene Einnahmen 349 718 fl., zusammen 23 200 396 fl.; dagegen 1866 excl. der Venetianischen Linien 26 009 165 fl., also Abnahme 2 808 769 fl. oder fast 11 Procent. Im Vergleich zum Jahre 1865 ergiebt sich dagegen eine Zunahme von 12%. Ueber 1 Million fl. lieferten folgende 5 Stationen: Wien 2 763 177 fl., Triest 2 698 687 fl., Ofen 2 233 830 fl., Sissek 1 389 789 fl., Graz 1 138 064 fl. Die Ausgabe betrug 8 236 965 fl. oder 35,5% der Einnahme (gegen das Vorjahr 357 665 fl. mehr), mithin der Nettoertrag 14 963 431 fl. oder nach Abzug der allgemeinen Kosten, Steuern etc. 14 177 207 fl. (die Brennerbahn lieferte vom 24. August bis 31. December v. J. eine Einnahme von 330 769 fl. brutto oder 137 568 fl. netto zu Gunsten des Baucontos). Der garantirte Bruttoertrag von 26 680 001 fl. incl. der Venetianischen Linien ist um ca. 202 000 fl. übertroffen.

II. Italienisches Netz. Einnahme für Personen 8 708 755 fl., für Eilgüter 2 122 685 fl., für Frachtgüter 8 665 310 fl., für verschiedene Einnahmen 424 093 fl., also zusammen 19 920 843 fl. (gegen 1866 1 017 133 fl. oder 4½% weniger. Ueber 1 Million fl. Einnahme lieferten 5 Stationen: Mailand 2 352 223, Turin 1 996 680, Genua 1 949 198, Bologna 1 153 209, Pistoja 1 121 329 fl. Die Ausgaben betrugen 9 236 128 fl. oder 46,1% der Einnahmen. Dies giebt einen Nettoertrag von 10 684 715 fl. oder im Einzelnen: Venetianische Linien 1 797 350 fl., Lombardische Linien 1 887 874 fl. (bleibt vom Staat zu decken 723 903 fl.), Centralitalienische Linien 1 742 374 fl. (vom Staate zu decken

799 386 fl.), Piemontesische Linien 4 215 850 fl. (vom Staate zu decken 1 286 943 fl.).

III. Abschluss. Der Nettoertrag beträgt incl. der vom Staate zu leistenden Garantiebeträge, aber excl. des Antheils an den allgemeinen Kosten 26 738 978 fl. Nach Abzug der Kosten der Anleihen (Verzinsung und Rückzahlung) mit 15 963 815 fl. bleiben 10 775 163 fl. Hiervon kommen wieder in Abzug 600 000 fl. als Instandsetzungskosten der Piemontesischen Linien, ferner 5% Actienzinsen mit 7 500 000 fl. und Reserve und Tantième mit 267 516 fl. Zum Rest ist aber noch die ausserordentliche Reserve mit 4 500 123 fl. zu schlagen, so dass sich der Saldo des Gewinn- und Verlustcontos auf 6 907 770 fl. berechnet. Die Dividende wurde incl. Zinsen auf $13,_2$ fl. oder $6,_6$% festgesetzt; somit sind von jener Summe noch 2 400 000 fl. abzuziehen und der Betrag der disponibeln Reserve stellt sich auf 4 507 770 fl. Die statutenmässige Reserve stellt sich auf 3 428 607 fl.

+ **Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.)

1) Allgemeines. Diese von der ersten Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Gemässheit der Concession vom 20. Juli 1853 erbaute, 8¼ Meilen lange Bahn, zumeist für die Benutzung im gesellschaftlichen Interesse und in ihrer Haupteinrichtung für die Zufuhr von Kohlen aus den gesellschaftlichen Kohlengruben in Fünfkirchen zu den Donaustationen bestimmt, wurde für Güter am 1. December 1858 (theilweise schon 1. December 1867), für Personen am 24. April 1859 eröffnet. Das verwendete Anlagecapital beträgt 6 866 025 fl., die eigentlichen Baukosten aber 5 929 943½ fl. Die Betriebsmittel bestehen in 8 Locomotiven (mit Tender), 10 Personen-, 216 Kohlen-, 22 Schotter-, 19 Fracht-, 2 Holz-, 4 Gepäck-, 1 Viehwagen und 11 Lowries, wie im Vorjahre.

2) Verkehr und Einnahme. Befördert wurden 43 461 Personen (2432 oder über 5% weniger als 1866, und zwar 9483 Mann Militärs weniger, aber 7051 Civilpersonen mehr), 449 326 Ctr. Privatgüter (171 229 Ctr. oder über 60% mehr), 232 105 Ctr. Kohlen für Private (38 221 Ctr. oder fast 20% mehr), und 3 423 400 Ctr. Kohlen für die Gesellschaft (411 434 Ctr. oder fast 11% weniger; diese Abnahme rührt daher, weil durch billigere Verfrachtung der Ostrauer Kohle diese zu niedrigeren Preisen nach Wien geliefert werden konnte als die Fünfkirchener Kohle), also zusammen 4 104 831 Ctr. (gegen 1866 201 983 Ctr. oder fast 5% weniger). Die Gesammteinnahmen betrugen nach Abzug des Frachtrabatts $598\,561,_4$ fl. (gegen das Vorjahr 18 200 fl. oder fast 3% weniger), nämlich $45\,276,_2$ fl. für Personen, $59\,431,_4$ fl. für Frachtgüter, $491\,116,_1$ fl. für Kohlen, $2737,_6$ fl. an diversen Einnahmen; die Ausgaben aber incl. Capitaltilgung $248\,429,_4$ fl. oder über $41,_5$% der Einnahme, mithin die reine Einnahme $350\,131,_5$ fl. (gegen 1866 72 333 fl. weniger) oder über 5% des verwendeten Anlagecapitals. Durch diesen Activrest wurde nicht nur die fünfprocentige Verzinsung des Bahncapitals (mit 309 053 fl.) und die Einkommensteuer, sowie auch der Ergänzungsbeitrag für die Abschreibungsquote vom Fundus instructus und dem Eisenmaterial des Oberbaues gedeckt, sondern es blieb noch ein Reingewinn von $5413,_8$ fl. — Der Reservefonds hat einen Bestand von 488 060 fl., der Oberbauerneuerungsfonds einen solchen von 15 640 fl.

Fahrplan-Aenderungen

sind weiter am 1. August auf nachbenannten Bahnen in Kraft getreten: Niederschlesischen Zweigbahn (s. S. 462), Neisse-Brieger Bahn (s. S. 464), Westfälischen Eisenbahn (s. S. 463), Thüringenschen Eisenbahn (s. Bekanntm. S. 463), Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Tarifwesen.

Anlässlich der am 1. August zur Anwendung gelangenden Abänderung der Tarifsvorschriften, Waarenclassification und Tarife für den Verkehr auf den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist zu dem Meilenzeiger mit den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen einer- und den Stationen der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen andererseits, d. d. 1. Febr. 1867, der IV. Nachtrag ausgearbeitet und veröffentlicht worden, welcher den allgemeinen Tarif für die Beförderung von Frachtgütern, Specialtarife für den directen Güterverkehr zwischen Lindau einer- und den Bayerischen Ostbahnstationen andererseits, dann zwischen Lindau einer- und Franzensbad, Haslau und Deggendorf andererseits, — endlich Specialtarife für den directen Güterverkehr zwischen Deggendorf einer- und den Bayer. Staatsbahnstationen andererseits enthält. Durch diesen Nachtrag, der ebenfalls vom 1. August ab massgebend zu sein hat, werden die in dem allgemeinen Tarif, sowie in den bezüglichen Nachträgen sub D, E und G aufgeführten Frachtsätze, sowie der III. Nachtrag d. d. 15. März d. J. ausser Wirksamkeit gesetzt. — Preis 3 Kr. —

Im Bayerisch-Württembergischen Wechselverkehr wird vom 1. August an der Artikel „Heede" (Werg) ohne Unterschied der Verpackung in Cl. II A versetzt. —

Im Verkehre der Bayerischen Staats- und Ostbahnen, dann Oesterreichs mit den Nordseeplätzen, Geestemünde, Bremerhafen, Bremen, Sebaldsbrück, Harburg und Lüneburg incl. Carlshafen sind die Artikel: Glycerin, Mutterlauge und Unterlauge in die Cl. II A versetzt worden und hat diese Classificationsänderung vom 20. Juli an ihre Geltung erlangt.

An Stelle der beiden für den Verkehr von der Taunusbahn nach Nord- und Südbayerischen Staatsbahnstationen via Frankfurt, Hanauerbahn, Aschaffenburg unterm 1. Mai 1867 veröffentlichten Tarife sind mit dem 1. August d. J. neue Bestimmungen getreten.

Zu den Heften No. III, IV und V des Süddeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. August 1867 sind je zwei Nachträge erschienen und betreffen den im Transit über die Bayerischen Staatsbahnen sich bewegenden Verbandsverkehr. —

Das unter dem Namen „Dynamit" vorkommende neue Patent-Sprengpulver, fabricirt von A. Nobel in Hamburg, welches durch starke Schläge oder Stösse leicht zur Explosion gebracht werden kann, ist künftig auch von dem Eisenbahntransporte im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande gänzlich ausgeschlossen. —

Für die Beförderung von rohen Holzmaterialien von Bayerischen Stationen nach der Pfälzischen Station Ludwigshafen ist ein Specialtarif giltig ab 1. August ausgearbeitet worden, welcher directe Holzfrachtsätze für den Verkehr der meisten Bayerischen Güterexpeditionen mit Ludwigshafen enthält. —

An Stelle der Tarife vom 1. Mai 1867 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der südlichen und südöstlichen Linien der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen einerseits, dann Darmstadt, Frankfurt a. M., Offenbach, Gustavsburg, Mainz und Stationen der Taunus- und der Nassauischen Staatsbahn, sowie der Station Mannheim andererseits über Ulm sind mit dem 1. August neue diessbezügliche Bestimmungen getreten. —

Für den directen Oesterreich-Bayer. Verkehr treten vom 1. August an für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mühlenfabrikate neue Tarife in Kraft; die Beförderungsgebühren für Mehl- und Mühlenfabricate im Verkehre mit der südöstlichen Oesterreichischen Staatseisenbahn sind demnach durchgehends um 1 Kreuzer pro Zoll-Ctr. erhöht.

Auf den Bayerischen Ostbahnen sind mit dem 1. August an Stelle der seit dem 15. Octbr. 1865 in Kraft befindlichen Tarifvorschriften, Waarenclassification und Tarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäcke, Equipagen, Thieren und Gütern neue diesbezügliche Bestimmungen in Wirksamkeit getreten. — Dieser Tarif mit dem dazugehörigen Meilenzeiger kostet 15 kr.

Vom 1. August an geniessen sämmtliche Güter der Wagenladungsclasse C im Binnenverkehr der Württembergischen Bahnen einen Rabatt von 50 statt bisheriger 45% am ordentlichen Frachtsatze der II. Cl. in der Weise, dass der Frachtberechnung der ebengenannte Frachtsatz, sowie die Tragkraft der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt und an der sich ergebenden Frachtsumme der obengenannte Rabattabzug gemacht wird. Für solche Sendungen von Gütern der Classe C jedoch, deren wirkliches Gewicht bedeutend unter der Tragkaft des überwiesenen Wagens zurückbleibt, kann der Aufgeber die Behandlung nach Wagenladungsclasse B unter Zugrundelegung des wirklichen Gewichts der aufgegebenen Sendung verlangen, falls sich hierdurch eine günstigere Frachtberechnung für ihn ergiebt; in diesem Falle müssen übrigens von den aufgegebenen Gütern wenigstens 100 Ctr. auf einem Wagen Raum finden, beziehungsweise muss für jeden verwendeten Wagen zu mindestens die Fracht von 100 Ctr. bezahlt werden. —

Mit dem 1. August kommt für den directen Güterverkehr der Stationen Castel, Biebrich und Wiesbaden der Taunusbahn mit den Stationen der Bayerischen Staatsbahn sowohl für die Route über Aschaffenburg als auch für die Route über Ulm ein theilweise geändertes Waarenverzeichniss und Tarif zur Anwendung. —

Mit dem 1. August wird ein bis auf Weiteres giltiger Specialtarif, enthaltend ermässigte Frachtsätze zwischen der Station Deutz (Deutzerfeld) der Köln-Mindener Bahn einerseits und der Köln-Giessener Stationen Wahn, Troisdorf, Siegburg, Hennef, Eitorf und Schladern andererseits für solche Gütersendungen mit directen Frachtbriefen eingeführt, welche in Deutz (Deutzefeld) zu den Sätzen des für den Norddeutschen Eisenbahnverband bestehenden Tarifes vom 1. August c. nebst Nachträgen zur Umexpedition gelangen. —

Mit dem 1. August wird der directe Tarif vom 1. April d. J. für den Transport von Steinkohlen und Cokes in Wagenladungen von Köln-Mindener Stationen via Oberhausen-Ruhrort-Venlo nach Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn auf die Stationen der letzteren: Deurne, Best, Gilze Bijen und Aachen ausgedehnt. —

Vom 1. August an ist an Stelle des Tarifs vom 1. Mai 1867 „Frachtübernahme von Frankfurt, Darmstadt und Offenbach der Main-Neckarbahn nach Bayerischen Stationen im Transit über Ulm ein neuer Tarif nebst veränderter Waarenclassification in Kraft getreten. — Exemplare gratis; ebenso ist vom 1. August an Stelle desselben Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Frankfurt und Darmstadt der Main-Neckarbahn und verschiedenen Stationen der Bayerischen Staatsbahn über Ulm ein neuer Tarif mit veränderter Waarenclassification in's Leben getreten. —

Vom 1. August tritt ein Nachtrag zu den Tarifen für Güter etc. vom 1. April c., enthaltend Tarifsätze im Verkehr von und nach der Station Döbeln der Leipzig-Dresdner Bahn für Güter aller Tarifclassen, sowie im Verkehr der Köln-Mindener Kohlenstation Ruhrort mit Leipzig, Halle, Riesa und Dresden für Güter der Wagenladungsclasse A, B, C und D in Kraft. — Mit demselben Tage wird der in dem gedachten Tarife enthaltene Ausnahmetarif VIII für in Ruhrort, Dortmund und Hamm übergehende mit directem Frachtbriefe nach und von verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn aufgehoben. — Für neue Eisenbahn- und Grubenschienen, sowie für Schienenbefestigungsgegenstände nach Leipzig und Halle kommen hinfort die für den Verkehr mit Riesa bestehenden Sätze der Wagenladungsclasse D in Anwendung.

Ausland.

t. **Die Rentabilität der Irischen Eisenbahnen.** Es ist eine traurige Thatsache, dass die Irischen Eisenbahnen fast ohne Aus-

nahme schlecht rentiren. Da nun die Irländer in solchen Fällen gern die Regierung zu Hülfe rufen (während die Engländer sich selbst zu helfen suchen und jede Einmischung der Regierung verabscheuen), so denkt die Regierung ernstlich daran, das ganze Irische Eisenbahnnetz, welches bei 1908 Engl. Meilen Bahnlänge ein Anlagecapital von 23 973 106 £ repräsentirt, anzukaufen, und hatte zu diesem Zweck zunächst eine Commission ernannt, welche den Zustand der Irischen Eisenbahnen und Canäle auf das Genaueste prüfen und darüber einen ausführlichen Bericht erstatten sollte. Dieser Bericht, der kürzlich gedruckt ist, zeigt, dass die Commission (mit Hülfe von geschickten Ingenieuren und Rechnungsbeamten) ihre Aufgabe sehr gründlich gelöst hat, indem dieselbe auf jeder Meile der Irischen Bahnen die Schienen, Schwellen, Kiesbettung etc. speciell untersucht, auch jede grosse Reparatur-Werkstatt mit ihrer Einrichtung, fast eine jede Locomotive und einen grossen Theil der Wagen, sowie die Rechnungsbücher der einzelnen Eisenbahngesellschaften genau geprüft hat.

Nach der untenstehenden Tabelle rentiren die Irischen Eisenbahnen durchschnittlich mit 3,22 Procent; wenn man aber die höheren Zinsen der Prioritäts-Actien in Anschlag bringt, so bleibt für die armen Stammactien nur wenig übrig. Manche von den Eisenbahnen zahlen daher gar keine Dividende auf die Stammactien. Die bestrentirende Irische Bahn ist die kurze, nur 6 Engl. Meilen lange Bahn von Dublin nach Kingstown. Dieselbe gab im Jahr 1865 auf die Stammactien 9 Procent, 10 Procent im Jahr 1866 und 9½ Procent im Jahr 1867. Diese Bahn wird mit einem sehr leichten Transportmaterial betrieben und hat einen starken Personenverkehr, so dass sie in dieser Hinsicht eine vollständige Ausnahme unter den Irischen Eisenbahnen bildet. Die Great Southern and Western Bahn gab z. B. in den letzten 3 Jahren 4½—5 Procent, die Irish North-Western Bahn gab gar keine Dividende, die Midland Great Western Bahn gab höchstens 2½ Procent, während die Waterford and Limerick Bahn nur ½ Proc. Dividende abwarf und die Baguenalstown and Ballywilliam Bahn seit 1863 den ganzen Betrieb eingestellt hat.

Namen der Bahn.	Bahnlänge in Engl. Meilen.	Stammactien und Prioritäten. £	Anleihen £	Ganzes Anlagecapital. £
Belfast and County Down	44¼	430688	183852	614540
Belfast and Northern Counties	99¼	767203	374987	1142190
X Londonderry and Coleraine	35¾	322385	248081	570466
Cork and Bando	20	252834	87480	310314
X Cork and Kinsale	10¾	27180	69793	96973
Cork, Blackrock and Passage	6¼	118340	36052	154392
Dublin and Belfast Junction	55½	873500	226632	1100132
X Bambridge Junction	6¾	39928	17435	57362
Dublin and Drogheda	74¾	894800	310010	1204810
Dublin and Meath	35½	316615	165947	482562
Dublin, Wicklow and Wexford	98½	1215030	592173	1807203
X Dublin and Kingstown	8¼	350000	62064	412064
Great Southern and Western	418¾	5437080	645055	6082132
Irish North-Western	86¼	706674	305161	1011835
X Finn Valley	13¼	49826	27058	76884
X Londonderry and Enniskillen	60	455000	209314	664314
Midland Great Western	246½	2337747	1314130	3651877
X Athenry and Tuam	15¼	61010	29399	90417
Newry and Warrenpoint	6¼	119918	43673	163583
Ulster	64½	1089235	314622	1403857
X Portadown, Dungannon and Omagh	41	365615	125724	491339
Waterford and Kilkenny	29	446885	304557	751442
Waterford and Limerick	77¼	929663	399652	1329315
X Limerick and Ennis	24	96888	98648	195536
Waterford and Tramore	7¼	58000	19556	77556
Summa	1584¾	17762042	6211065	23973107

Die in vorstehender Tabelle mit X bezeichneten Bahnen haben keinen eigenen Betrieb, sondern werden von anderen Gesellschaften mit betrieben.

Der Hauptgrund der geringen Rentabilität der Irischen Eisenbahnen ist, ebenso wie bei den Englischen Bahnen, darin zu suchen, dass dieselben zu theuer gebaut sind. Die durchschnittlichen Baukosten pro Engl. Meile Bahn haben in Irland 14 425 £ (oder circa 440 000 Thlr. pro Deutsche Meile) betragen, eine Summe, die zum Verkehr jener Bahnen in gar keinem richtigen Verhältniss steht. Es ist durchaus nicht motivirt, dass die Mehrzahl der Irischen Bahnen in ihrem Unterbau schon vollständig doppelgleisig angelegt sind, obgleich wahrscheinlich niemals die Ausführung des zweiten Bahngleises erforderlich sein wird. Ebenso wenig lag ein triftiger Grund dafür vor, die Spurweite der Irischen Bahnen, wie solches geschehen ist, grösser anzunehmen als die übliche Spurweite der festländischen und des grössten Theils der Englischen Eisenbahnen. Der Verkehr auf den meisten Irischen Bahnen ist sehr schwach, z. B. gehen zwischen Kildare und Kilkenny auf der Great Southern and Western Bahn, in einem der fruchtbarsten und am dichtesten bevölkerten Theile des Landes, täglich nur 3 Personenzüge in jeder Richtung, wovon 2 nur je einen Personenwagen I. Cl. und einen Wagen II. Cl. enthalten, während der dritte Zug ausserdem noch einen Wagen III. Classe mit sich führt.

Nach diesen Erfahrungen kann man den Schluss ziehen, dass Irland anstatt seiner kostspielig gebauten, breitspurigen Bahnen eher zur Anlage von billigen, schmalspurigen Eisenbahnen geeignet gewesen wäre, und dass unter den jetzigen Verhältnissen ein Ankauf der Irischen Bahnen durch den Staat oder wenigstens eine Unterstützung der dortigen Eisenbahngesellschaften Seitens des Staates dringend erforderlich ist. (Nach dem Engineer.)

D. — **Russland.** Der Baron Ungern-Sternberg hat die Concession zum Bau der K i s c h i n e w - T i r a s p o l e r Eisenbahn erhalten. Diese kleine nur 66 Werst lange Bahn ist von grosser Wichtigkeit für den Exporthandel Odessas. Denn erstens kann sie nicht ohne eine Brücke über den Dniester, — dieses Hinderniss für die Blüthe des öconomischen Lebens in Bessarabien — existiren und es wäre zu wünschen, dass diese Brücke nicht allein für die Eisenbahnzüge, sondern auch für Lastwagen construirt würde; zweitens eröffnet sie aber für Odessa eine ganz neue Bezugsquelle, einen der gesegnetsten Striche Südrusslands. Vor allem werden von nun an die Bessarabischen Weine, Früchte und Gemüse in Odessa selbst und weiter reichen Absatz finden.

D. — **Russland. Auszug aus dem Geschäftsberichte der Rjasan-Koslower Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1867.**

Länge der Bahn, Werste		198,28
Zahl der beförderten Passagiere incl. Militär		178 123
Auf eine Werst sind Personen befördert		23 258 396
Jeder Passagier hat durchschnittlich gefahren Werste		130
Einnahme der Passagierzüge Rbl.		325 083
Jeder Passagier hat durchschnittlich eingebracht Rbl.		1,74
Zahl der beförderten Güter in Pud		24 248 928
Güter sind auf eine Werst befördert Pud		4 017 737 069
Jeder Pud hat durchschnittlich gefahren Werst		164
Einnahme für den Güterverkehr Rbl.		1 539 710
Jeder Pud hat durchschnittlich eingebracht Cop.		6,28
Die Einnahmen haben betragen:		
im Ganzen incl. Nebeneinnahmen	Rbl.	1 953 309
pro Nutzwerst	„	2,73
„ Werstbahnlänge	„	9 851
Die Ausgaben haben betragen:		
im Ganzen	„	764 433
pro Nutzwerst	„	1,07
„ Werstbahnlänge	„	3 855
Nach Procenten der Einnahme		39%
Der Reingewinn hat betragen:		
im Ganzen	„	1 188 876
pro Nutzwerst	„	1,66
„ Werstbahnlänge	„	5 996

Technisches.

t. — **Sicherheitsvorrichtungen an Weichen.** Der „Welser Anzeiger“, ein Oesterreichisches Localblatt, enthält eine ausführliche Mittheilung über eine von den Ingenieuren Paravicini und Clement erfundene und an der Kaiserin Elisabethbahn mehrfach ausgeführte Sicherheitsvorrichtung an Weichen, die darauf berechnet ist, zu verhindern, dass die Weichen beim Befahren auf halb stehen, d. h. die Weichenzungen nicht genügend anschliessen, wodurch bekanntlich leicht eine Entgleisung hervorgerufen wird. Zu diesem Zweck ist eine 10 bis 11 Fuss lange, starke Eisenstange unmittelbar vor der Spitze jeder Weichenzunge an der äusseren Seite der anstossenden Schiene angebracht, dieselbe ist an einem Ende um einen Bolzen drehbar, der einerseits in dem Steg der Schiene, andererseits in einem Lager ruht. An dem anderen, der Weichenzunge zugekehrten Ende der Stange befindet sich ein starker Keil, dessen Spitze nach unten gekehrt auf einem zweiten Keil ruht, welcher durch eine Führungsstange mit der Weichenzunge verbunden ist und mit der Spitze aufwärts gerichtet ist. Bei vollkommen geschlossener Weiche liegt nun die Eisenstange in einer Ebene mit der Schiene. Bei nicht vollkommenem Auschluss wird aber der untere Keil durch die Weichenzunge vorwärts geschoben und drückt mit seiner schiefen Fläche auf die schiefe Ebene des oberen Keils, der mit der Eisenstange über die Schiene gehoben wird. Wenn nun die Weiche in dieser Stellung befahren wird, so drücken die Räder die Stange nieder und die Keile bewirken den genauen Anschluss der Weichenzunge schon früher, bevor das erste Rad dieselbe erreicht hat. Bei dieser Vorrichtung sind die sonst gebräuchlichen Gegengewichte an den Weichböcken überflüssig und es lässt sich dabei ohne Schwierigkeit eine Umstellung der Weichen aus Entfernungen von mehreren hundert Fuss ermöglichen.

Mit dieser patentirten Sicherheitsvorrichtung haben die Erfinder ein einfaches Weichensignal mit fester Laterne in Verbindung gebracht; dasselbe besteht, wie gewöhnlich, aus einer halb weiss, halb roth angestrichenen Scheibe, die um einen rechten Winkel drehbar ist, und wobei Nachts die Fläche der Scheibe, wenn die Weiche für das Nebengeleis offen steht, so hell beleuchtet wird, dass man die ganze Scheibe schon aus grosser Entfernung bemerken kann. Wenn die Weiche für das gerade Geleis offen steht, so zeigt sich ein weisses Licht durch ein an dem Weichensignal angebrachtes Milchglas.

Nach dieser Beschreibung lässt sich freilich noch nicht genügend über die Zweckmässigkeit der fraglichen Sicherheitsvorrichtung ur-

theilen, indessen dürfte die Construction jedenfalls eine aufmerksame Beachtung Seitens der Eisenbahntechniker verdienen.

st. — **Barlow's Project eines neuen Themsetunnels.** Es ist für London eine Frage von sehr hoher Wichtigkeit, wie seine Strassen von den Beschwerden des immer wachsenden Verkehrs zu entlasten sind. Deshalb entstehen immer neue Projecte, den Transport der Passagiere über oder unter die Strassen zu verlegen. Bahnen über die Strassen haben den Nachtheil, dass sie zu viel Grundfläche in Anspruch nehmen und zu grossen Schwierigkeiten durch die vorhandenen Gebäude begegnen. Bei Unterwegen giebt es, ausser an den Stationen, solche Schwierigkeiten nicht. Nach dieser Richtung hin verwendet sich P. W. Barlow eifrig für ein Tunnel-Omnibus-System. Nach seinem Plane soll der Tunnel in Gusseisen ausgeführt und so angelegt werden, dass das Areal im Strassenniveau nur an den Einfahrten zur Benutzung gezogen wird. Stationsgebäude sollen nicht errichtet werden, sondern die Passagiere bezahlen in den Wagen, wie in jedem gewöhnlichen Omnibus. Hiervon verspricht sich Barlow eine bedeutende Kosten- und Zeitersparniss. Zur Verminderung der Zugkraft soll die Bahn von allen Halteplätzen aus ein gewisses Gefälle erhalten.

Nach diesen Principien will eine Gesellschaft einen $^1/_4$ Engl. Meile langen Omnibus-Tunnel $^1/_8$ Engl. Meile unterhalb der London-Brücke ausführen. Der Querschnitt des Tunnels soll kreisförmig mit 8 Fuss Durchmesser werden und die Gesammtkosten werden zu 34000 Pfd. Sterl. veranschlagt. Für gewöhnliche Linien schätzt Barlow die Anlagekosten pro Engl. Meile 60 000 Pfd. Sterl., einschliesslich der Kosten der Einfahrten. Die Omnibus werden aus Stahl hergestellt werden und, mit 12 Passagieren beladen, ein Gewicht von 40 Centner haben; zur Beförderung sollen 2 Mann ausreichen. Dies erscheint allerdings kaum glaublich; Barlow sagt aber, wenn ein gewöhnlicher voll beladener Omnibus, der doppelt so viel wiege als der projectirte, auf chaussirter Strasse, mit Neigungen bis zu 1:20 von 2 Pferden gezogen werde, so werde man erklärlich finden, dass ein aus Stahl gebauter Omnibus auf Stahlschienen bei so viel Neigung als nothwendig sei, um den Wagen in eine gewisse Geschwindigkeit zu versetzen, nur die Kraft eines einzigen Mannes erfordere. Die Einfahrten sollen mit hydraulischen Hebevorrichtungen versehen werden.

(Uhland pract. Masch.-Constr.)

Literatur.

* **Dr. H. F. Brachelli, Nachträge zur 7. Auflage von Stein und Hörschelmann's Handbuch der Geographie und Statistik.**

1) Statistische Skizze des Kaiserthums Oesterreich 1867 (abgeschlossen Ende September 1867). Preis 6 Sgr.
2) Statistische Skizze des Norddeutschen Bundes, der Süddeutschen Staaten und des Grossherzogthums Luxemburg, (abgeschlossen Mai 1866). Leipzig, Verlag der Hinrichs'schen Buchhandlung. Preis 12 Sgr.

In der compendiösen, zum Nachschlagen sehr geeigneten Form des Stein'schen Handbuchs, dessen neueste Bearbeitung (siehe Jahrg. 1863 S. 202 unserer Zeitung) von Brachelli ausgeführt wurde, theilt der rührige Herr Verfasser statistische Skizzen der vier Bestandtheile Deutschlands mit, wie solche nach den Ereignissen des Jahres 1866 sich herausgestellt haben. — Wir zweifeln nicht, dass diese statistischen Resumés nicht nur den Besitzern des Stein'schen Handbuchs, sondern, da die fraglichen Skizzen ganz selbstständig erscheinen, Jedem willkommen sein werden, welchen es um eine genauere statistische Kenntniss des neugestalteten Deutschlands zu thun ist. Sowohl über die Bevölkerung in ihren Wohnplätzen, Nationalitäten, Religionsbekenntnissen, als über Land- und Forstwirthschaft, Bergbau, gewerbliche Industrie, Handel und Verkehr, Unterrichtsanstalten, Verfassung, Finanzen, Kriegswesen der betreffenden Staaten findet man in den fleissigen Werken die umfassendsten statistischen Angaben.

* **Tabellen zur Verwandlung des Preussischen Maasses und Gewichtes in metrisches Maass und Gewicht, sowie Umrechnung der Preise.** Preis 6 Sgr.

Das neue metrische Maass und Gewicht und deren Beziehung auf das Preussische Maass und Gewicht. Für die alten Preussischen Provinzen bearbeitet von A. Böhme und G. Behm. Berlin. W. F. Müller, Bendlerstr. 29. Preis 6 Sgr.

Die ersterwähnten Tabellen, deren Inhalt aus dem Titel sich ergiebt, enthalten zugleich Erläuterungen zum Verständniss und Gebrauch der Tabellen, die Regeln der Decimalbruchrechnung etc.

Das weiter erwähnte Heftchen enthält eine für jeden Gebildeten gewiss wünschenswerthe Belehrung über die Geschichte des metrischen Systems, sowie den Wortlaut der Maass- und Gewichts-Ordnung für den Norddeutschen Bund. Es entwickelt eingehend das metrische, decimale System und die Beziehung auf die bisherigen Preussischen Maasse und Gewichte.

Neben diesen Taschen-Ausgaben liegen uns aus derselben Bearbeitung ausführliche Tabellen für den Gebrauch im Comtoir, im Büreau, auf dem Markt, im Hause etc. vor. Fünf, einzeln verkäufliche Hefte in Lexiconformat à 3 Sgr.

1. Heft: Längenmasse, 15 Tab. (No. 1—15).
2. Heft: Flächenmaasse, 11 Tab. (No. 16—26).
3. Heft: Körpermaasse, 11 Tab. (No. 27—37).
4. Heft: Hohlmaasse, 20 Tab. (No. 38—57).
5. Heft: Das Gewicht, 8 Tab. (No. 58—65).

Jedem Hefte ist eine Erläuterung zum Verständniss und zum Gebrauch der Tabellen beigegeben.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 5. August 1868. Das letztwöchentliche Geschäft entbehrte wiederum grösserer Lebhaftigkeit.

Kupfer hat im Preise noch nicht angezogen; obwohl in Chili umfangreiche Umsätze gemacht worden sind. Englische Marktnotirungen für Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $26^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn bleibt der Markt ziemlich fest und sind bei grösserem Bedarf höhere Preise zu erwarten. Banca-Zinn $33^1/_2$ Thlr., in Holland $54^1/_2$ fl. Lamm-Zinn 33—$33^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink sehr ruhig. W. H. Marke ab Breslau $6^7/_{12}$ Thlr., geringere Marken $6^1/_2$ Thlr., loco Waare im Detail $7^1/_2$—8 Thlr.

Blei mässig begehrt. Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer $6^1/_2$ bis $6^2/_3$ Thlr., Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr., Spanisch $6^5/_6$— $7^1/_{12}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen andauernd gute Stimmung. Warrants 52 sh. $10^1/_2$ d., Gartsherrie 56 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh. 6 d., Langloan I. 54 sh. Andere Schottische Marken 52 sh. bis 53 sh. 6 d. Für gute Glasgower Marken vom Lager $45^1/_2$ Sgr., auf Lieferung 43—44 Sgr. Englisches $38^1/_2$—40 Sgr., vom Lager $41^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches Coaks-Roheisen in gutem Begehr 42—$42^1/_2$ Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 44—45 Sgr. ab Hütte.

Stabeisen fest. Gewalztes 3—$3^1/_3$ Thlr., geschmiedetes $3^2/_3$—$3^{11}/_{12}$ Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von $4^1/_2$—$5^1/_2$ per Ctr.

Eisenbahnschienen ununterbrochen reges Geschäft. Hiesige Notirungen $54^1/_2$—$55^1/_2$ Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_3$ bis 3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks leblos. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17—18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks 18—19 Thlr. Vom Lager $16^1/_2$ Thlr. per Last auf Lieferung.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

11. August *Taunuseisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden
29. „ Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. zu Magdeburg.
3. Septbr. *Bayerische Ostbahn-Gesellsehaft zu München.
7. „ *Breslau-Schweidnitz-Freiburg. Eisenb.-Ges. zu Breslau.

Auszahlungen.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter und Bergisch-Märkische Eisenbahn. Ausgelooste Prioritäts-Obligationen werden vom 2. Januar 1869 ab zurückgezahlt. Siehe die off. Bekm. S. 456—460.

Bockwaer Kohleneisenbahn. Für 1868 wird eine Abschlags-Dividende von 10 Thalern auf jede Actie ausbezahlt, welche vom 15. August a. c. bei Carl und Louis Thost in Zwickau gegen Abgabe des sechsten Dividendenscheins in Empfang zu nehmen ist.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Von dem Bauunternehmer der Kaschau-Oderberger Bahn Moja wurden der Wilhelmsbahn 1 Locomotive um 6000 fl. Silber und 10 Kohlenwagen à 100 fl. Silber abgekauft.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
12. Aug. zu Bietigheim	Württemb. Stsb.	Bau eines Gaswerks auf Bahnhof Bietigheim	—
12. „ zu Hannover	Hannoversche E.	100 Wagendecken	461
14. „ zu Sulz	Württemb. Stsb.	Vorfenster	—
15. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Schnitthölzer	—
16. „ zu Pest	Kgl. Ungar. Eisenb.-Bau-Direction	Erdarbeiten, Brücken, Tunnels etc. auf der Linie Grosswardein-Klausenburg	—
16. „ zu Wien	Theissbahn	Oberbauhölzer (Schwellen etc.)	—
18. „ zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Ausführung grösserer Ruhrthalbahn-Brücken	—
20. „ zu Görlitz	Schles. Gebirgsb.	Eiserner Brückenüberbau	462
20. „ zu Gotha	Gotha-Leinefelde	Erdarbeiten, Kunstbauten	461
3. Sept. zu Halle	Telegr.-Direction	2500 Telegraphenstangen	—

Briefkasten.

Herrn v. S. in München: Aufsatz über Industriebahnen erhalten. Ihre beiden letzten Sendungen waren nicht genügend frankirt und deshalb mit je 2 Sgr. Porto belastet.

Herrn ♂ in Wien: Die Submissionen bitten wir uns in der vorstehenden tabellarischen Form mittheilen zu wollen.

Herrn v. R. in Fr. Von Ihrer Arbeit ist uns weder von der . . . ., noch sonst wie irgend eine Mittheilung zugegangen. Solche Angelegenheiten werden, wie es scheint, als Amts-Geheimniss betrachtet. Auch uns sind von dort keine Notizen geliefert worden.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Mit den Kundmachungen vom 12. Jäner 1867 und 4. Mai 1868 wurden die P. T. Herren **Actionäre der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn** eingeladen, die nach dem a. h. Orts genehmigten Beschlusse der General-Versammlung vom 12. December 1866 zur Emission bestimmten **1760 Stück Actien à 525 fl. Ö. W.** in der Weise zu beziehen, dass jedem Besitzer von 3 Actien I. oder II. Emission oder deren Genussscheinen das Bezugsrecht einer neuen Actie zum Paricours freistehe und weiters bekannt gegeben, dass auch jenen, die weniger als 3 Actien oder Genussscheine besitzen, durch Emission von Antheilscheinen das gleiche Vorrecht eingeräumt wird.

Unter Bezug auf diese Kundmachungen werden die P. T. Herren Besitzer von Actien oder Actienantheilen in Kenntniss gesetzt, dass die Actien III. Emission gegen Rückstellung der Anweisungen über Actien oder Actienantheile in der Zeit vom **15. bis 31. August d. J.** bei Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag**, oder den Herren **Robert & Comp.** in **Wien** ohne Rückvergütung der Stempelgebühr ausgefolgt werden.

Bei Erfolgung der Actien werden zugleich 5 pCt. Zinsen der auf die Interimsscheine geleisteten Einzahlungen pr. 30. Juni d. J. ausgeglichen.

Mit dem **31. August d. J.** erlischt zugleich die Frist zur Zusammenlegung der Scheine auf Actienantheile und verlieren deren Besitzer gemäss den Beschlüssen in den Generalversammlungen vom 14. Feber 1863 und 12. December 1866 das Recht auf den Bezug von Zinsen und Dividenden und haben nur mehr Anspruch auf Rückzahlung des eingezahlten Betrages mit 5 pCt. Verzinsung bis 31. August d. J.

Prag, am 15. Juli 1868. **Die Direction.**

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

Die aus der Fabrik von J. B. Hösterey in Barmen herrührenden Zündhütchen, welche zu dem von dem Spielwaarenhändler A. Knappe zu Berlin fabricirten Spielzeuge gehören, stehen in Betreff ihrer Feuergefährlichkeit den gewöhnlichen Kupferzündhütchen völlig gleich und werden auf unseren Bahnen unter denselben Bestimmungen zum Transport angenommen, unter denen der Transport der gewöhnlichen Zündhütchen erfolgt.

Magdeburg, den 20. Juli 1868. **Directorium.**

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bei der am 13. d. Mts. und an den folgenden Tagen vorgenommenen Ausloosung der für das Jahr 1868 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen, Dortmund-Soester und Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn wurden folgende Nummern gezogen:

A. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen I. Serie, emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 2. October 1848 und 28. Juli 1849:

Nr. 43. 56. 233. 410. 422. 624. 731. 736. 968. 1179. 1215. 1242. 1257. 1416. 1430. 1471. 1501. 1635. 2062. 2102. 2180. 2197. 2361. 2467. 2473. 2540. 2698. 2762. 2840. 2981. 3058. 3074 3348. 3439. 3469. 3472. 3551. 3697. 3746. 3772. 3833. 3843. 3906. 3916. 4008. 4043. 4096. 4132. 4176. 4215. 4242. 4280. 4294. 4337. 4463. 4516. 4558. 4617. 4672. 4816. 4823. 5158. 5224. 5255. 5660. 5746. 5765. 5789. 5872. 5964. 6000. 6052. 6181. 6264. 6313. 6332. 6346. 6442. 6493. 6536. 6584. 6629. 6723. 6730. 6766. 6846. 6884. 6907. 6992. 7071. 7272. 7337. 7509. 7597. 7683. 7721. 7941. 7988. 8063. 8308. 8355. 8415. 8552. 8689. 8808. 8840. 8911. 8979. 9162. 9197. 9228. 9234. 9348. 9360. 9464. 9471. 9485. 9516. 9531. 9648. 9711. 9733. 9824. 9884. 10290. 10380. 10469. 10482. 10630. 10760. 10811. 10933; zusammen 132 Stück à 100 Thlr.

B. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen II. Serie, emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 11. März 1850 und 5. September 1855:

Nr. 68. 124. 179. 455. 601. 640. 1015. 1031. 1132. 1203. 1308. 1380. 1432. 1538. 1593. 1607. 1610. 1709. 1891. 1895. 1912. 2066. 2272. 2299. 2308. 2347. 2449. 2503. 2567. 2636. 2686. 2707. 2780. 2781. 2908. 2983. 3009. 3083. 3164. 3386. 3562. 3568. 3912. 3978. 4070. 4155. 4485. 4498. 4565. 4593. 4601. 4749. 4783. 4791. 4814. 4920. 5098. 5118. 5252. 5359. 5756. 5769. 5794. 5855. 5867. 5957. 5978. 5998. 6068. 6408. 6420. 6457. 6477. 6502. 6519. 6661. 6754. 6822. 6823. 6856. 6898. 6933. 6978. 7243. 7267. 7587. 7616. 7767. 7935. 8176. 8235. 8274. 8488. 8588. 8762. 8796. 8816. 8820. 8974. 8990. 9017. 9039. 9104. 9124. 9161. 9181. 9339. 9362. 9452. 9530. 9624. 9672. 9917. 9972. 9974. 9988. 10115. 10279. 10388. 10413. 10637. 10673. 10950. 11044. 11052. 11123. 11139. 11179. 11329. 11427. 11752. 11789. 11860. 11993. 12027. 12046. 12050. 12121. 12213. 12226. 12304. 12346. 12524. 12710. 12814. 12929 12990. 12994. 13175. 13394. 13835. 13897. 14071. 14347. 14353. 14441. 14492. 14615. 14649. 14668. 14680. 14743. 14825. 14878. 15002. 15159. 15291. 15292. 15339. 15346. 15557. 15569. 15902. 15970. 15985. 16064. 16149. 16198. 16249. 16539. 16950. 17194. 17291. 17503. 17626. 17876. 17964. 18006. 18045. 18296. 18347. 18592. 18757. 18763. 18770. 18793. 18879. 19094. 19174. 19273. 19315. 19372. 19554. 19724. 19844. 20222. 20429. 20479. 20669. 20747. 20846. 20923. 20977. 21070. 21141. 21391. 21719. 21550. 21883. 22127. 22157. 22333. 22488. 22612. 22742. 22996; zusammen 226 Stück à 100 Thlr.

C. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen IV. Serie, emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 30. Januar 1860 und 28. Mai 1862:

Nr. 191. 6542. 6550. 6646. 6678 = 5 Stück à 500 Thlr.

Nr. 638. 705. 1032. 1240. 1634. 1869. 1985. 7012. 7120. 7147. 7260. 7273. 7446. 7774. 7778. 7954. 8101 = 17 Stück à 200 Thlr.

Nr. 2256. 2376. 2383. 2531. 2704. 2751. 3052. 3566. 3768. 4257. 4351. 4438. 4471. 4547. 4841. 5397. 5465. 5564. 5853. 5928. 6083. 6098. 6273. 6429. 8521. 8756. 8804. 8880. 8894. 9409. 9535. 9749. 9865. 9934. 10093. 10197. 10263. 10367. 10420. 10519. 10853. 10913. 10927. 11185. 11250. 11774. 11831. 12153. 12420. 12504. 12551. 12897 = 52 Stück à 100 Thlr.

D. Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen I. Serie, emittirt zufolge des Allerhöchst genehmigten Statut-Nachtrags vom 6. Juli 1853:

Nr. 27. 395. 1098. 1125. 1210. 1410. 1519. 1595. 1757. 1802. 1842. 1886. 2086. 2247. 2375. 2408. 2428. 3178. 3189. 3807. 3970. 3986. 3990. 4039. 4311. 4383. 4417. 4660. 4924. 4989. 5055. 5199. 5310. 5443. 5463. 5474. 5528. 5875. 5922. 6096. 6242. 6321. 6332. 6392. 6723. 6927. 6969. 6981. 7201. 7299. 7438. 7625. 7869. 7887. 7970. 8022. 8029. 8046. 8068. 8237. 8379. 8606. 8678. 8690. 8708. 8902. 8906. 9027. 9078. 9172. 9860. 10015. 10037. 10269. 10296. 10530. 10605. 10691. 10704. 10833. 11223. 11533. 12111. 12152. 12184. 12612. 12935. 12961. 13129. 13188. 13227 13352 13472; zusammen 93 Stück à 100 Thaler.

E. Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen II. Serie, emittirt gemäss des Allerhöchsten Privilegiums vom 23. März 1857:

Nr. 392. 648. 680. 897. 971. 1187. 1188. 1219. 1490. 1575. 1696. 2060. 2156. 2357. 2435. 2539. 2612. 2985. 3007.

3489. 3509. 4058. 4247. 4313. 4320. 4382. 4503. 4653. 4689. 4885. 4922. 4930. 4998. 5108. 5204. 5234. 5327. 5535. 5544. 5561. 5935. 6086. 6170. 6232. 6396. 6716. 6945. 6956. 6988. 7006. 7155. 7194. 7310. 7408. 7547. 7769. 7810. 7894. 7956. 8129. 8406. 8475. 8864. 8888. 8998. 9158. 9376. 9699. 9826. 9839. 10082. 10123. 10228. 10257. 10792. 11057. 11207. 11615. 11934. 12087. 12168. 12286. 12306. 12449. 12600. 12638; zusammen 86 Stück à 100 Thaler.

F. Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Actien I. Serie. emittirt zufolge des Allerhöchst genehmigten Nachtrages zum Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn vom 9. April 1842:

Nr. 25. 119. 143. 180. 255. 280. 301. 357. 387. 444. 550. 716. 736. 959. 1037. 1075. 1164. 1184. 1197. 1527. 1644. 1682. 1693. 1702. 1711. 1762. 1822. 2063. 2103. 2212. 2448. 2482. 2577. 2755. 2819. 2918. 3043. 3217. 3508. 3622. 3644. 3722. 3833. 3898. 3910. 4136. 4180. 4220. 4293. 4403. 4507. 4622. 4669. 4743. 4830. 5027. 5061. 5359. 5464. 5521. 5539. 5727. 5942. 6025. 6094. 6242. 6337. 6450. 6505. 6537. 6543. 6695. 6758. 7207. 7259. 7377. 7380. 7529. 7644. 7693. 7753. 7761. 7767. 7873. 7937. 8020. 8102. 8176. 8512. 8712. 8735. 8976. 9176. 9450. 9463. 9475. 9557. 9610. 9704. 9970; zusammen 100 Stück à 100 Thlr.

G. Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie. emittirt gemäss des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. September 1850:

Nr. 12. 299. 342. 524. 562. 594. 673. 704. 741. 746. 986. 997. 1011. 1026. 1047. 1129. 1286. 1396. 1593. 1700. 1804. 1904. 2261. 2266. 2280. 2846. 2941. 3015. 3075. 3106. 3215. 3546. 3635. 3649. 3665. 3718 = 36 Stück à 100 Thaler.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt gegen deren Rückgabe an den Präsentanten vom **2. Januar 1869** ab

in Elberfeld bei den Herren von **der Heydt, Kersten & Söhne** und bei unserer Hauptcasse,
in Düsseldorf bei den Herren **Baum, Böddinghaus & Comp.**,
in Cöln bei dem **A. Schaaffhausen**'schen Bank-Verein.,
in Aachen bei den Herren **Theodor Zurhelle & Comp.**,
in Crefeld bei dem Herrn von **Beckerath-Heilmann**,
in Bonn bei dem Herrn **Jonas Cahn**,
in Berlin bei den Herren **H. F. Fetschow & Sohn** und bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a. M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne**,
in Hamburg bei den Herren **Haller, Söhle & Comp.**,
in Breslau bei dem Schlesischen Bank-Verein,
in Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut**,
in Cassel bei der Hauptcasse der Königl. Eisenbahn-Direction (Hessische Nordbahn.)

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar 1869 fällig werdenden Zins-Coupons abzuliefern; der Werth der etwa fehlenden wird am Capitalbetrage gekürzt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Prioritäts-Obligationen sind folgende noch nicht zur Einlösung gelangt:

a) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen I. Serie:

Ausloosung pro 1859. Nr. 5594.
" " 1860. Nr. 2115.
" " 1861. Nr. 5159 und 10996.
" " 1862. Nr. 321. 1415. 1552. 2571 und 10515.
" " 1863. Nr. 274. 814. 6505. 6519. 9366. 10507 und 10991.
Ausloosung pro 1864. Nr. 322. 856. 2371. 2956. 2974. 3879. 4236. 5562. 6040. 8255 und 10110.
Ausloosung pro 1865. Nr. 1734. 2355. 2364. 3235. 4239. 4459. 5824. 5970. 6358. 8314. 8814. 9154. 9481. 9584. 9791 und 10173.
Ausloosung pro 1866. Nr. 61. 195. 883. 3855. 3930. 4235. 4706. 4933. 6323. 6453. 6495. 6674. 7807. 7907. 9450. 9579. 10006. 10218. 10527 und 10819.
Ausloosung pro 1867. Nr. 253. 681. 2482. 2804. 2811. 3887. 5217. 5474. 5816. 7164. 7684. 7948. 8848. 9011. 9499. 9853. 10365. 10451 und 10484.

b) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen II. Serie:

Ausloosung pro 1861. Nr. 2435. 3887. 4488. 7836. 9726 und 10415.
Ausloosung pro 1862. Nr. 259. 496. 3157. 5308. 7318. 9934. 11124. 11627 und 12622.
Ausloosung pro 1863. Nr. 955. 2166. 2247. 2849. 3150. 3155. 4145. 4438. 8460. 9915. 10252. 11840. 12268. 12640. 16231. 16239. 17658 und 19351.
Ausloosung pro 1864. Nr. 1516. 4653. 6297. 7165. 8103. 8116. 9166. 9706. 11317. 12621. 13549. 14255. 15818. 21229. 21360 und 21861.
Ausloosung pro 1865. Nr. 190. 790. 1527. 1603. 2130. 2753. 3156. 3350. 3872. 4191. 4271. 5477. 6296. 6332. 6935. 7770. 8432. 8908. 9922. 9959. 10480. 11053. 11175. 12482. 12536. 12943. 13677. 13803. 14594. 15191. 15689. 15732. 16673. 16910. 19290 und 20444.
Ausloosung pro 1866. Nr. 926. 1427. 2574. 3031. 4077. 4642. 4646. 4753. 5504. 5739. 5999. 6364. 6574. 7362. 8368. 9380. 10486. 11056. 11060. 11555. 11687. 11994. 12004. 12484. 12514. 12879. 12921. 12979. 13512. 13691. 15147. 15510. 15526. 15665. 16856. 20033. 20463 und 21979.
Ausloosung pro 1867. Nr. 292. 325. 713. 1128. 1196. 1331. 2218. 2556. 3648. 3816. 4312. 4974. 4995. 5075. 5297. 5416. 6303. 6410. 6570. 6838. 6918. 7215. 7331. 7837. 9190. 9430. 9876. 9993. 10916. 11015. 11111. 11188. 12276. 12277. 12283. 12355. 12540. 12746. 15390. 16407. 16757. 16801. 16938. 17396. 18031. 18243. 18342. 18722. 19155. 19542. 20366. 20849. 21552. 22341 und 22934.

c) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen IV. Serie:

Ausloosung pro 1866. Nr. 50 à 500 Thlr.
Nr. 1489. 1790 und 8483 à 200 Thlr.
" 2138. 2367. 2585. 3184. 5625. 8891. 9424. 9724. 9938. 10523. 11609. 12023 und 12652 à 100 Thlr.
Ausloosung pro 1867. Nr. 6584 à 500 Thlr.
Nr. 677. 737. 1085. 1620. 1799 und 8144 à 200 Thlr.
" 2247. 2524. 2543. 3414. 5455. 8619. 8884. 10062. 10360. 11142. 12132. 12157. 12407 und 12720 à 100 Thlr.

d) von den Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen I. Serie:

Ausloosung pro 1863. Nr. 5433. 5777. 8338. 8839. 9961. 10300. 11151. 11629 und 12247.
Ausloosung pro 1864. Nr. 852. 3683. 5213. 5650. 6226. 6553. 6867. 8911. 9916. 11239 und 11780.
Ausloosung pro 1865. Nr. 869. 945. 956. 1084. 1423. 1485. 3394. 3725. 6077. 6267. 6634. 9767. 9993. 10462 und 12515.
Ausloosung pro 1866. Nr. 251. 802. 922. 963. 1133. 2653. 4170. 4608. 5455. 5619. 6851. 8806. 9097. 9879. 10741. 11333. 11912. 11947 und 12803.
Ausloosung pro 1867. Nr. 1588. 3242. 3976. 4070. 4971. 5176. 5200. 5514. 5955. 5976. 6228. 6586. 6663. 8020. 8425. 10872. 11524. 12489. 13217 und 13351.

e) von den Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen II. Serie:

Ausloosung pro 1867. Nr. 31. 87. 2365. 2631. 3150. 4410. 4629. 5153. 7493. 9130. 9190. 9329. 9738 und 10706.

f) von den Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Actien I. Serie:

Ausloosung pro 1864. Nr. 2455. 3002. 5323. 6694. 7277. 8692. 9096. 9243 und 9619.

Ausloosung pro 1865 Nr. 19. 193. 383. 492. 4041. 4436. 5915. 7274. 7280. 8236 und 9089.
Ausloosung pro 1866. Nr. 385. 877. 1674. 2396. 3034. 3035. 3879. 3893. 5035. 5276. 5813. 8443 und 9905.
Ausloosung pro 1867. Nr. 1412. 2712. 2806. 2996. 3009. 3358. 7028. 7344. 9293 und 9445.

g) von den Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie:

Ausloosung pro 1863. Nr. 559. 577 und 582.
Ausloosung pro 1864. Nr. 1156 und 1685.
Ausloosung pro 1865. Nr. 494. 700. 728. 877. 1479 und 2060.
Ausloosung pro 1866. Nr. 418. 421. 1478 und 2340.
Ausloosung pro 1867. Nr. 170. 254. 264. 584. 632. 784. 1133. 2225 und 3768.

Die Inhaber dieser Obligationen werden zur Einlösung derselben wiederholt aufgefordert.

Die seit unserer Bekanntmachung vom 5. August 1867 zur Einlösung gekommenen ausgeloosten Obligationen, nämlich:

Bergisch-Märkische	I. Serie	à 100 Thlr.	124 Stück.
„	II.	„ 100 „	226 „
„	IV.	„ 500 „	4 „
„	IV.	„ 200 „	15 „
„	IV.	„ 100 „	40 „
Dortmund-Soester	I.	„ 100 „	87 „
„	II.	„ 100 „	76 „
Düsseldorf-Elberfelder	I.	„ 100 „	103 „
„	II.	„ 100 „	32 „

wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 25. Juli 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bei der gemäss unserer Bekanntmachung vom 23. Juni cr. am 23. Juli cr. und an den folgenden Tagen vorgenommenen Ausloosung von Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie, emittirt für den Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn zufolge der Allerhöchsten Privilegien vom 20. October 1856 resp. 25. August 1862 wurden folgende Nummern gezogen:

A. III. Serie, 1. Emission.

No. 7. 72. 73. 113. 576. 775. 1684. 2687. 2730. 3329. 3368. 3405. 3408. 3589. 3593. 3786. 3874. 4069. 4138. 4168. 4227. 4444. 4484. 4595. 4663. 5010. 5356. 5412. 5594. 5854. 5913. 6025. 6088. 6119. 6160. 6826. 6990. 7195. 7439. 8273. 8437. 8497. 8516. 8600. 8783. 9137. 9228. 9574. 9779. 9984. 10249. 10385. 10421. 10830. 10840. 11026. 11038. 11211. 11340. 11752. 11883. 12082. 12152. 12510. 12618. 12827. 13035. 13088. 13386. 13510. 13919. 13938. 13944. 14187. 14233. 14418. 14727. 14733. 14882. 14953. 14961. 15166. 15345. 15371. 15482. 15517. 15576. 15892. 16314. 17055. 17268. 17354. 17398. 18118. 18474. 18700. 18999. 19146. 19554. 19604. 19855. 19898. 20120. 20333. 20451. 20643. 20721. 21060. 21114. 22103. 22639. 22834. 22847. 22922. 22954. 23535. 24416. 24429. 24783. 24871. 24941. 25042. 25262. 25322. 25494. 25657. 25894. 26026. 26095. 26216. 26300. 26823. 26902. 27039. 27486. 27670. 28105. 28283. 28322. 28385. 28393. 28399. 28556. 28658. 28808. 28963. 29041. 29210. 29578. 29640. 29913. 30118. 30195. 30606. 30639. 30886. 31032. 31164. 31286. 31411. 31646. 31655. 31966. 31996. 32071. 32109. 32147. 32228. 32357. 32370. 32615. 32820. 33717. 33865. 34034. 34127. 34178. 34293. 34297. 34358. 34690. 34844. 34881. 35000. 35467. 35622. 35740. 36123. 36139. 36418. 37017. 37317. 37343. 37465. 37502. 37612. 37621. 37802. 37835. 38224. 38544. 38682. 38832. 38844. 39001. 39044. 39220. 39504. 39527. 39672. 39724. 39958. 40470. 40502. 40538. 40720. 40764. 40997. 41612. 41673. 41951. 41969. 42145. 42651. 42764. 43268. 43372. 43608. 43753. 44038. 44118. 44435. 44756. 44760. 44921. 45070. 45091. 45427. 45563. 45571. 45979. 46145. 46293. 46433. 46504. 46545. 46760. 46780. 46898. 47116. 47710. 48553. 48752. 49140. 49928. 49977. 50076. 50098. 50194. 50678. 50774. 50971. 51658. 52058. 52085. 52175. 52818. 52830. 53099. 53120. 53460. 53637. 53735. 53784. 53853. 54570. 54694. 54843. 55080. 55357. 55551. 55590. 55628. 55868. 55962. 56085. 56161. 56376. 56579. 56715. 56786. 56938. 56986. 57119. 57206. 57367. 57564. 57565. 57727. 57832. 57880. 58046. 58881. 59063. 59233. 59323. 59441. 59577. 59780. 59826. 60020. 60151. 60300. 60341. 60411. 60506. 60567. 60700. 60984. 61139. 61340. 61367. 61379. 61942. 61957. 62218. 62701. 63065. 63208. 63859. 64260. 64277. 64448. 64865. 65816. 65828. 65874. 65892. 66116. 66542 66760. 67091. 67346. 67446. 67744. 67792. 67986. 68038. 68115. 68625. 68803. 68885. 68907. 68951. 68997. 69139. 69551. 69562. 69652. 69692. 69894. 69968. 69997. 70086. 70318. 70327. 70398. 70555. 70955. 70991. 71064. 71193. 71239. 71353. 71369. 7 484. 71730. 71943. 72010. 72167. 72705. 73017. 73150. 73498. 73608. 73693. 73996. 74037. 74310. 74341. 74732. 74798. 74850. 75030. 75171. 75177. 75411. 75472. 75998. 76067. 76140. 76372. 76477. 77019. 77039. 77054. 77401. 77416. 77620. 77713. 77940. 78149. 78191. 78383. 79083. 79665. 79676. 79785. 80144. 80277. 80765. 81016. 81308. 81363. 81478. 82071. 82114. 82155. 82167. 82401. 82628. 82764. 82932. 83917. 84297. 84617. 84675. 84695. 85290. 85363. 85373. 85509. 85540. 86059. 86123. 86716. 87197. 87343. 87413. 87435. 87840. 87988. 88365. 88446. 88775. 88935. 89020. 89276. 89642. 89643. 89745. 90019. 90025. 90332. 90646. 90731. 90854. 91183. 91598. 91851. 91903. 92098. 92117. 92276. 92326. 92351. 92774. 93132. 93372. 93511. 93552. 93628. 93692. 93732. 93789. 93851. 93866. 93958. 94033. 94400. 94732. 94909. 95042. 95182. 95284. 95323. 95531. 95923. 95952. 96027. 96236. 96361. 96963. 97033. 97358. 97405. 98039. 98128. 98344. 98434. 98574. 98947. 99285. 99349. 99620. 99666.99766. 100138. 100213. 100343. 100358. 100401. 100542. 100677. 100767. 100942. 101005. 101156. 101196. 101244. 101329. 101428. 101437. 101572. 101670. 101973. 102401. 102844. 102860. 103298. 103306. 103459. 103616. 103757. 103837. 103863. 103959. 104008. 104244. 104260. 104343. 104351. 104367. 104387. 104467. 105007. 105062. 105079. 105174. 105375. 105432. 105433. 105579. 105715. 105751. 105850. 106204. 106469. 106508. 106784. 106928. 106930. 107160. 107224. 107641. 107699. 108040. 108306. 108419. 108422. 108437. 108508. 108560. 108683. 108758. 108762. 108771. 108957. 109001. 109043. 109156. 109214. 109774. 109974. 110359. 110525. 110755. 111143. 111343. 111445. 111594. 111751. 112151. 112377. 112544. 112724. 112764. 112922. 112975. 113166. 113250. 113266. 113437. 113525. 114472. 114824. 114931. 115075. 115580. 115775. 116111. 116287. 116346. 116468. 116534. 116734. 116932. 116967. 117489. 117671. 117733. 118396. 118428. 118438. 118572. 118573. 118665. 119446. 119693. 119804. 119814. 119875. 120002. 120064. 120588. 120846. 120892. 121036. 121247. 121255. 121375. 121837. 122031. 122186. 122301. 122464; zusammen 656 Stück à 100 Thlr.

B. III. Serie, Littr. B.

Nr. 126163 und 126529 = 2 Stück à 200 Thlr.

Nr. 130999. 143371. 145248. 146985. 148781. 149794. 153065. 153486 = 8 Stück à 100 Thlr.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt vom 2. Januar 1869 ab:

in Elberfeld bei den Herren v. d. Heydt, Kersten & Söhne und bei unserer Hauptcasse,
in Düsseldorf bei den Herren Baum, Boeddinghaus & Comp.,
in Cöln bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein,
in Aachen bei den Herren Theodor Zurhelle & Comp.,
in Crefeld bei dem Herrn v. Beckerath-Heilmann,
in Bonn bei dem Herrn Jonas Cahn,
in Berlin bei den Herren H. F. Fetschow & Sohn und bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,

in Hamburg bei den Herren **Haller, Söhle & Comp.,**
in Breslau bei dem **Schlesischen Bankverein,**
in Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut,**
in Cassel bei der **Haupt-Casse der Königlichen Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn).

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar 1869 fällig werdenden Zins-Coupons abzuliefern; der Werth der etwa fehlenden wird am Capitalbetrage gekürzt.

Von den in den Jahren 1866 und 1867 ausgeloosten Prioritäts-Obligationen III. Serie 1. Emission sind folgende Nummern noch nicht zur Einlösung gekommen:

Ausloosung pro 1866:

Nr. 5098. 37059 und 88394.

Ausloosung pro 1867:

Nr. 2008. 2021. 2493. 3384. 3692. 8019. 8902. 9267. 9379. 9477. 9541. 9704. 9707. 9926. 10155. 10203. 10739. 12194. 12620. 13573. 13585. 13594. 13609. 17381. 17905. 17935. 18766. 19871. 21176. 21442. 23791. 25660. 26053. 26110. 27678. 28671. 30064. 30568. 30969. 32241. 32425. 33124. 33165. 33446. 33746. 33985. 36041. 37151. 38138. 38836. 40076. 40462. 40698. 40840. 42073. 42076. 42197. 43794. 44030. 45532. 45622. 47605. 47895. 48982. 49875. 53103. 53623. 54087. 56007. 56499. 57443. 57755. 59507. 59629. 60092. 61494. 62435. 63009. 64877. 66407. 66769. 67413. 67595. 68103. 69988. 71005. 71233. 72445. 72814. 74968. 75825. 75947. 76345. 77029. 77058. 77528. 78391. 78974. 79142. 80123. 80168. 81282. 81336. 81487. 82850. 82998. 83134. 83188. 85133. 86050. 87318. 87964. 88004. 96727. 97105. 100241. 100567. 100654. 101020. 101093. 102727. 104317. 104874. 108948. 109398. 110193. 110209. 110362. 112134. 114709. 114859. 114990. 117690. 117717. 117756. 117761. 118278. 119996. 120025. 120040. 120597. 121374 und 121678.

Die Inhaber dieser Obligationen werden zur Einlösung derselben wiederholt aufgefordert.

Die seit unserer Bekanntmachung vom 31. Juli 1867 zur Einlösung gekommenen ausgeloosten Obligationen, nämlich,

524 Stück III. Serie 1. Emission.
2 „ III. „ Littr. B.,

deren Nummern in unserem Centralbüreau hierselbst bei dem Herrn Büreau-Vorsteher Vormann eingesehen werden können, wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 31. Juli 1867.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Bei der am 13. d. Mts. und an den folgenden Tagen vorgenommenen Ausloosung von Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Prioritäts-Obligationen sind folgende Nummern gezogen worden:

A. Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Obligationen.

Nr. 42. 125. 148. 264. 334. 347. 406. 483. 516. 528. 553. 775. 786. 839. 1123. 1242. 1519. 1627. 1660. 1723. 1993. 2082. 2120. 2145. 2227. 2348. 2455. 2482. 2753. 2937. 3074. 3317. 3426. 3675. 3722. 3844. 3954. 4569. 4581. 4649. 4727. 4853. 4939. 5133. 5143. 5180. 5291. 5491. 5561. 5739. 5827. 5839. 5923. 5943. 6129. 6187. 6276. 6470. 6842. 6955. 7334. 7452. 7523. 7579. 7648. 7660. 7695. 7971. 7982, zusammen 69 Stück à 200 Thlr. der **I. Emission.**

Nr. 8043. 8044. 8075. 8179. 8347. 8385. 8395. 8821. 8878. 9155. 9355. 9584. 9727. 9759. 9781. 9844. 9887. 9905. 10109. 10145. 10161. 10406. 10587. 10624. 11050. 11221. 11526. 11661. 11675. 11742. 11755. 11958. 12074. 12172. 12437. 12462. 12690. 12875. 12978. 13197. 13218. 13299. 13326. 13462. 13586. 13899. 14125. 14317. 14345. 14421. 14435. 14448. 14520. 14661. 14815. 14895. 14908. 15054. 15106. 15289, zusammen 60 Stück à 200 Thlr. der **II. Emission.**

Nr. 15536. 15567. 15656. 15695. 15784. 16186. 16430. 16575. 16587. 16977. 16983. 17022. 17076. 17328. 17718. 17894. 17983. 18019. 18195. 18480. 18510. 18705. 18827. 19021. 19061. 19097. 19419. 19593. 19600. 19802. 20191. 20587. 20591. 20846. 20941. 20968. 20972. 21045. 21080. 21097. 21124. 21179. 21191. 21245. 21464. 21699. 21746. 21840. 21989. 22006. 22009. 22052. 22079. 22102. 22120. 22582. 22698. 22831. 22849. 22877. 22942. 22986. 23036. 23217. 23444. 23799, zusammen 66 Stück à 100 Thlr. der **III. Emission.**

B. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Prioritäts-Obligationen.

Nr. 11. 26. 73. 136. 246. 634. 654. 703. 836. 937. 974. 1106. 1186. 1349. 1397. 1602. 1664. 1685. 1758. 1845. 1981. 2016. 2160. 2182. 2260. 2839. 2852. 2958. 2962. 2964, zusammen 30 Stück à 200 Thlr. der **I. Emission.**

Nr. 3102. 3114. 3120. 3123. 3351. 3383. 3594. 3816. 3970. 3992. 4164. 4226. 4311. 4427. 4492. 4766. 4903. 5094. 5110. 5167. 5358. 5558; zusammen 22 Stück à 200 Thlr. der **II. Emission.**

Nr. 5879. 6100. 6147. 6183. 6280. 6302. 6376. 6551. 6829. 6870. 7339. 7341. 7658. 7675. 7751. 7983. 8000. 8080. 8218. 8222. 8265. 8347. 8377. 8627. 8964. 9174. 9532. 9985. 9999. 10165. 10199. 10267. 10285. 10422. 10475. 10500. 10715. 10911. 11694. 11756. 11766. 12029. 12032. 12093. 12214. 12397. 12451. 12497. 12538. 12563. 12570. 12593. 12672. 12724. 12974. 13097. 13238. 13309. 13331. 13388. 13603. 13680. 13749. 13950. 14063. 14109; zusammen 66 Stück à 100 Thlr. der **III. Emission.**

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt gegen Ausliefernng derselben und der dazu gehörigen noch nicht verfallenen Zins-Coupons vom **2. Januar 1869** ab:

in Elberfeld bei den Herren **von der Heydt-Kersten & Söhne** und bei unserer **Haupt-Casse;**
in Düsseldorf bei den Herren **Baum, Boeddinghaus & Comp.,**
in Köln bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bankverein,**
in Aachen bei den Herren **Theodor Zurhelle & Comp.,**
in Bonn bei dem Herrn **Jonas Cahn,**
in Crefeld bei dem Herrn **von Beckerath-Heilmann,**
in Berlin bei den Herren **H. F. Fetschow & Sohn** und bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
in Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut,**
in Frankfurt a. M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**
in Breslau bei dem **Schlesischen Bankverein,**
in Hamburg bei den Herren **Haller, Söhle & Comp.,**
in Cassel bei der **Haupt-Casse der Königl. Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn.)

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird vom Capitalbetrag in Abzug gebracht. Die Verbindlichkeit zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem Schlusse dieses Jahres.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind bis jetzt folgende noch nicht eingelöst:

a) **von den Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Obligationen:** Ausloosung pro 1862: Nr. 5452. Ausloosung pro 1865: Nr. 5457. Ausloosung pro 1866: Nr. 5451 und 5490. Ausloosung pro 1867: Nr. 905. 1472. 1650. 1652. 1937. 2401. 3255. 3589. 3591. 5492 und 5780 der **I. Emission.**

Ausloosung pro 1861. Nr. 10846, 11404 und 13365.
„ „ 1862. „ 10845 und 11732.
„ „ 1863. „ 12810.
„ „ 1864. „ 11119. 11796 und 14598.
„ „ 1865. „ 13751.
„ „ 1866. „ 10546. 10661. 11437. 13025 und 13694.
„ „ 1867. „ 9161. 9849. 11765. 14505 und 15371 der **II. Emission.**

Ausloosung pro 1866. Nr. 16265. 17010. 20112 und 20645.
Ausloosung pro 1867. Nr. 15635. 15983. 17011. 17468. 17958. 18216. 22179 und 22221 der **III. Emission.**

b) von den Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Prioritäts-Obligationen.

Ausloosung pro 1867. Nr. 122. 395.968 und 2559 der **I. Emission.**
Ausloosung pro 1859. Nr. 5234. Ausloosung pro 1860. Nr. 3692.
Ausloosung pro 1863. Nr. 4706. Ausloosung pro 1864. Nr. 4302.
Ausloosung pro 1865. Nr. 3690. Ausloosung pro 1866. Nr. 4707.
Ausloosung pro 1867. Nr. 3433. 3738. 3880. 4064 und 4456 der **II. Emission.**
Ausloosung pro 1866. Nr. 7773. 9515 und 11799.
Ausloosung pro 1867. Nr. 6480. 8507. 9015. 9794 und 13129 der **III. Emission.**

Die Inhaber dieser Obligationen werden an deren Einlösung erinnert.

Die seit dem vorigen Jahre zur Einlösung gekommenen ausgeloosten Obligationen, nämlich:

Aachen-Düsseldorfer	I. Emission	86	Stück.
Desgleichen	II. „	73	„
Desgleichen	III. „	59	„
Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher	I. Emission	31	Stück.
Desgleichen	II. „	17	„
Desgleichen	III. „	62	„

wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 31. Juli 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die zweite Ausloosung von Ein pro Cent der vierprocentigen Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat heute stattgefunden.

Dabei sind folgende Nummern gezogen:

50 Stück à 150 Thlr.

265. 370. 452. 481. 495. 620. 737. 833. 882. 885. 897. 917. 949. 959. 962. 1501. 1629. 1673. 1816. 2210. 2239. 2460. 2608. 2620. 3001. 3030. 3068. 3166. 3360. 3368. 3472. 3690. 3991. 4007. 4056. 4144. 4272. 4275. 4285. 4321. 4337. 4385. 4451. 4545. 4623. 4656. 4660. 4867. 4959. 4987.

25 Stück à 300 Thlr.

5144. 5378. 5380. 5406. 5545. 5663. 5783. 5822. 5850. 5987. 6000. 6093. 6123. 6156. 6219. 6313. 6485. 6561. 6839. 7029. 7084. 7130. 7283. 7313. 7480.

10 Stück à 750 Thlr.

7695. 7897. 7992. 8069. 8071. 8093. 8095. 8133. 8151. 8487.

5 Stück à 1500 Thlr.

8798. 8907. 8914. 8955. 8980.

Von der ersten Ausloosung sind bis heute folgende Nummern uneingelöst geblieben:

9 Stück à 150 Thlr.

2274. 2311. 2932. 3050. 3074. 4083. 4306. 4400. 4898.

3 Stück à 300 Thlr.

5670. 6756. 7487.

2 Stück à 750 Thlr.

7843. 7952.

Die bis heute eingelösten 76 Stück Prioritätsobligationen sind mit den dazu gehörigen Zinstalons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt.

Wir setzen hiervon die Inhaber der ausgeloosten Prioritäts-Obligationen unter der Benachrichtigung in Kenntniss, dass die Zahlung des Capitalbetrages der heute ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen, und unter Beifügung der dazu gehörigen Zinscoupons, vom **2. Januar 1869** ab, dagegen die Zahlung des Capitalbetrages der bei der ersten Ausloosung gezogenen und noch nicht eingelösten Obligationen, jeden **Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag** in den Vormittagsstunden von 9 bis 1 Uhr, bei unserer Hauptcasse, im Altonaer Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 17. Juli 1868.

Die Direction.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Nicht angestellte Baumeister und Bauführer, welche geneigt sind, sich bei der Abrechnung der Bauarbeiten der Bebra-Hanauer Eisenbahn gegen die reglementsmässigen Tagegelder auf dem Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern zu beschäftigen, werden aufgefordert, sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse schleunigst bei der unterzeichneten Behörde zu melden.

Cassel, am 16. Juli 1868.

Königliche Commission für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.
Thomas.

Ankauf alter Achsen und Räder mit schmiedeeisernen Speichen.

Für Erdtransportwagen werden bis 100 Satz Achsen oder 200 Stück Räder ohne Achsen sofort zu kaufen gewünscht. Die betreffenden Bahnverwaltungen werden ersucht, Offerten mit Angabe des Durchmessers der Achsen und Räder, so wie der Breite und Minimalstärke der Reifen mit der Bezeichnung **E. T. 10** an die Redaction einzusenden.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Bildung des Bahnkörpers der Gotha-Leinefelder Eisenbahn soll auf der Strecke diesseits Dingelstädt das Loos No. XVI mit 35 408 Schacht-Ruthen zu bewegenden Bodens, einschliesslich der Böschungsarbeiten veranschlagt auf 41 996 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen. Die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

bis spätestens zu dem am

10. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 14. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Ausführung der auf der Strecke diesseits Dingelstädt im Bahnkörper vorkommenden Kunstbauten soll das Loos No. XVI mit circa 927 Schacht-Ruthen Mauerwerk im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an einen qualificirten Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen, auch werden die Submissionsbedingungen von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn"

versehen, bis spätestens zu dem am

11. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 14. Juli 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers, sowie zur Ausführung der Kunstbauten der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen innerhalb der Strecken zwischen Horsmar und Helmsdorf, ingleichen zwischen Dingelstädt und Leinefelde drei Loose und zwar:

No. XV. a) mit 19 954 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 34 726 Thlr. 14 Sgr. 3 Pf.,
b) mit circa 214 Schachtruthen Mauerwerk;

No. XVIII. a) mit 34 006 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 39 280 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf.
b) mit circa 1252 Schachtruthen Mauerwerk;

No. XIX. a) mit 20 502 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 30 166 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf.,
b) mit circa 480 Schachtruthen Mauerwerk

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an geeignete Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen; die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind entweder mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn, Loos XV, XVIII und XIX"

oder mit der Bezeichnung:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn, Loos XV, XVIII und XIV"

versehen, bis spätestens zu dem am

20. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 1. August 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Zum Bedecken beladener offener Güterwagen soll die Lieferung von 100 Stück Wagendecken von Segeltuch in zwei Loosen von je 50 Stück verdungen werden.

Reflectanten werden ersucht, ihre Offerten auf Grund der Submissions-Bedingungen, welche von dem Unterzeichneten gegen portofreie Einsendung der Copialien von 5 Sgr. bezogen werden können, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von 50 Wagendecken" bis zum **12. August c., Morgens 10 Uhr** bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Die eingegangenen Offerten werden zu diesem Zeitpuncte in Gegenwart etwa erschienener Submittenten eröffnet werden, und bleiben später eingehende, sowie den Bedingungen nicht entsprechende Offerten unberücksichtigt.

Hannover, 1. August 1868.

Der Königliche Ober-Güter-Verwalter.
Mertens.

Königlich Preussische Ostbahn.

Vom **1. August d. J.** ab tritt für die Local-Personenzüge zwischen Berlin und Landsberg a/W. und für die Personenzüge zwischen Cüstrin und Frankfurt a/O. der nachstehende Fahrplan in Kraft:

Königliche Ostbahn. Fahrplan vom 1. August 1868.

Berlin-Landsberg.

Stationen	Zug XIII. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XXIII. U.	M.	Aufenthalt M.
	Abends.			Morgens.		
Berlin . . . . Abfahrt	5	30	.	6	.	.
Neuenhagen	6	3	2	6	28	2
Straussberg	6	21	2	6	43	2
Müncheberg	6	57	6	7	10	2
Trebnitz	7	13	2	7	24	2
Gusow	7	30	2	7	39	2
Golzow	7	50	2	7	56	2
Cüstrin	8	15	10	8	17	8
Tamsel	8	33	1	8	34	1
Vietz	8	58	2	8	58	2
Döllens-Radung	9	12	1	9	11	1
Düringshof	9	23	1	9	22	1
Landsberg . . . . . Ankunft	9	41	.	9	39	.

Landsberg-Berlin.

Stationen	Zug XVI. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XXIV. U.	M.	Aufenthalt M.
	Morgens.			Abends.		
Landsberg . . . . . Abfahrt	6	41	.	6	30	.
Düringshof	7	.	1	6	48	1
Döllens-Radung	7	10	1	6	57	1
Vietz	7	25	2	7	11	2
Tamsel	7	47	1	7	32	1
Cüstrin	8	14	10	7	56	8
Golzow	8	32	2	8	13	2
Gusow	8	53	2	8	33	2
Trebnitz	9	14	2	8	53	2
Müncheberg	9	33	6	9	11	6
Straussberg	10	5	2	9	41	2
Neuenhagen	10	22	2	9	56	2
Berlin . . . . . . Ankunft	10	52	.	10	25	.

Cüstrin-Frankfurt a/O.

Stationen	Zug IV. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug VI. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIV. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XX. U.	M.	Aufenthalt M.
	Nachmittag			Morgens.			Vormittags.			Abends.		
Cüstrin . . Abfahrt	4	8	.	4	31	.	8	19	.	8	18	.
Podelzig	4	55	10	4	52	2	8	47	2	9	5	10
Lebus	5	24	5	5	8	2	9	8	2	9	34	5
Frankfurt . . Ankunft	5	57	.	5	28	.	9	35	.	10	7	.

Frankfurt a/O.-Cüstrin.

Stationen	Zug III. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug V. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIII. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIX. U.	M.	Aufenthalt M.
	Vormittags.			Abends.			Abends.			Morgens.		
Frankfurt . . Abfahrt	9	53	.	11	.	.	6	28	.	6	8	.
Lebus	10	18	2	11	25	2	6	57	3	6	50	5
Podelzig	10	32	2	11	39	2	7	18	7	7	18	10
Cüstrin . . Ankunft	10	53	.	12	.	.	7	43	.	7	49	.

In dem Gange der durchgehenden Züge des Haupt-Courses Berlin-Eydtkuhnen wird hierdurch nichts geändert.

Bromberg, den 24. Juli 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Niederschlesische Zweigbahn.

Fahrplan vom 1. August 1868 ab bis auf Weiteres.

Richtung: **Glogau — Hansdorf.**

Meilen	Kilometer	Stationen.	Güter-Zug No. 2 mit Personen-Beförderung II., III. und IV. Classe.		Personen-Zug No. 4 I., II., III. und IV. Classe		Gemischter-Zug No. 6 I., II., III. und IV. Classe.		Fahrpreise von Glogau ab: in Silbergroschen: gewöhnliche I. Classe	II.	III.	IV.	Tages-Billets. II.	III.
		Glogau	Abfahrt früh	4^{25}	Abfahrt Vorm.	9^{28}	Abfahrt Abends	9^{55}						
2,0	15,06	Klopschen	„ „	5^{27}	„ „	9^{57}	„ Nachts	10^{33}	14	10	7	4	15	11
0,6	4,52	Quaritz	„ „	5^{15}	„ „	10^{7}	„ „	10^{44}	18	13	9	5	19½	14
1,6	12,05	Waltersdorf	„ Vorm.	6^{25}	„ „	10^{37}	„ „	11^{9}	29	21	15	7	31½	22
1,6	12,05	Sprottau	„ „	7^{10}	„ „	10^{49}	„ „	11^{35}	41	29	20	10	43½	30
1,0	7,53	Buchwald	„ „	7^{36}	„ „	11^{2}	„ „	11^{51}	48	34	24	12	51	36
1,2	9,04	Sagan	„ „	8^{15}	„ „	11^{21}	„ „	12^{13}	56	40	28	14	60	42
1,5	11,30	Hansdorf	Ankunft Vorm.	8^{55}	Ankunft Vorm.	11^{44}	Ankunft Nachts	12^{40}	67	48	33	17	72	50
9,5	71,55		Kreuzung mit Zug 1 in Klopschen.				Kreuzung mit Zug 5 in Klopschen.							

Richtung: **Hansdorf — Glogau.**

Meilen	Kilometer	Stationen.	Gemischter-Zug No. 1 I., II., III. und IV. Classe.		Personen-Zug No. 3 I., II., III. und IV. Classe.		Güter-Zug No. 5 mit Personen-Beförderung II., III. und IV. Classe.		Fahrpreise von Hansdorf ab: in Silbergroschen: gewöhnliche I. Classe	II.	III.	IV.	Tages-Billets II.	III.
		Hansdorf	Abfahrt früh	3^{15}	Abfahrt Nachm.	1^{55}	Abfahrt Abds.	7^{16}						
1,5	11,30	Sagan	„ „	3^{38}	„ „	2^{17}	„ „	7^{52}	11	8	5	3	12	8
1,2	9,04	Buchwald	„ „	3^{57}	„ „	2^{32}	„ „	8^{21}	19	14	9	5	21	14
1,0	7,53	Sprottau	„ „	4^{14}	„ „	2^{48}	„ „	8^{51}	26	19	13	7	28½	20
1,6	12,05	Waltersdorf	„ „	4^{38}	„ „	3^{9}	„ „	9^{27}	37	27	19	10	41½	29
1,6	12,05	Quaritz	„ „	5^{2}	„ „	3^{30}	„ „	10^{3}	48	35	24	12	52½	36
0,6	4,52	Klopschen	„ „	5^{15}	„ „	3^{41}	„ „	10^{29}	53	38	26	13	57	39
2,0	15,06	Glogau	Ankunft Vorm.	5^{12}	Ankunft Nachm.	4^{8}	Ankunft Abds.	11^{4}	67	48	33	17	72	50
9,5	71,55		Kreuzung mit Zug 2 in Klopschen.				Kreuzung mit Zug 6 in Klopschen.							

Glogau, den 29. Juli 1868.

Die Direction.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von 4 Stück Eisenbahn-Postwagen II. Gattung für die Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn soll im Wege der Submission vergeben werden. Der Ablieferungstermin der Wagen ist der 10. Januar 1869; die Ablieferung hat auf einem Bahnhofe der genannten Eisenbahn zu erfolgen.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 17. August cr. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäfts-Büreau hier — Königin-Augusta-Strasse No. 25 — anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von 4 Eisenbahn-Postwagen"

einzureichen sind.

Die Zeichnungen, Beschreibungen und Bedingungen liegen in unserem Büreau aus und können letztere gegen Erstattung der Kosten aus demselben bezogen werden.

Berlin, 28. Juli 1868.

Königl. Eisenbahn-Commissariat.

Königliche Schlesische Gebirgsbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von drei schmiedeeisernen Ueberbauen für eine Lässig- und zwei Bober-Brücken auf der Zweigbahn Ruhbank-Liebau soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Brücken haben 55 und 115 Fuss lichte Weiten; die Ueberbaue sind nach dem Fachwerksystem construirt und enthalten an Schmiedeeisen und Gusseisen 2782 Centner.

Submissionsbedingungen, Beschreibungen und Zeichnungen sind in unserem Central-Büreau, Demiani-Platz No. 55, an den Wochentagen von Morgens 9 bis 1 Uhr einzusehen. Auch können von denselben auf Erfordern Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung eiserner Brücken"

versehen bis spätestens zu dem auf

den 20. August 1868 Mittags 12 Uhr

in unserem Central-Büreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen. Später eingehende und nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Die Baustellen der Brücken liegen resp. ⅛ Meile von Bahnhof Ruhbank, ¼ Meile von Bahnhof Ruhbank bei Krausendorf, 1¼ Meile von Bahnhof Ruhbank bei Johnsdorf. Das Commissions-, Speditions- und Verladungs-Geschäft von M. Fischer in Landeshut in Schlesien ist geneigt, den Transport der Brückentheile von Bahnhof Ruhbank bis zu den Baustellen zu übernehmen, und wird auf Anfragen die Transportpreise angeben.

Görlitz, den 31. Juli 1868.

Königliche Commission
für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Mit Sonnabend dem 1. August cr. treten nachstehende Abänderungen unseres zur Zeit gültigen Fahrplans vom 10. October 1867 in Kraft:

1) Personenzug V wird um 5 Minuten früher als jetzt, mithin schon 5 Uhr 5 Min. Morgens aus Leipzig abgehen und 10 Uhr 30 Min. Vormittags in Gerstungen eintreffen, mithin alle zwischenliegende Stationen bis zu 15 Minuten früher passiren.

2) Der dem ersteren correspondirende Personenzug VI dagegen wird später als jetzt 5 Uhr 22 Min. Nachmittags aus Gerstungen abgehen und erst Abends 10 U. 41 M. in Halle, 10 U. 56 M. in Leipzig eintreffen, daher um einige Minuten später durch die zwischenliegenden Stationen fahren.

Um die bisher bestandenen Anschlüsse an die erwähnten Züge V und VI aufrecht zu erhalten, werden weiter

3) Personenzug VII erst Abends 7 U. 49 M. in Arnstadt und Personenzug XI Abends 11 U. 36 M. in Gera eintreffen, während Personenzug XII schon früh 4 U. 30 M. aus Gera abgehen muss und daher die Stationen bis Weissenfels und Leipzig um 5 Minuten früher passirt. Ausserdem wird Personenzug XI die Stationen Weissenfels bis Sulza gegen 4 Minuten früher als jetzt verlassen.

4) Endlich wird der gemischte Zug XIV und zwar schon vom 31. Juli cr. ab erst Abends 10 U. 10 M. aus Erfurt abgehen und mit längeren Fahrt- und Aufenthaltszeiten so durchgeführt werden, dass er Morgens 5 U. 35 M. in Leipzig eintrifft.

Indem wir noch besonders darauf aufmerksam machen, dass auch fernerhin zu den Tagesschnellzügen III und IV Billets 3. Classe von und nach Thüringischen Stationen mit Ausnahme der Route Weissenfels-Gera nicht ausgegeben werden, verweisen wir auf die neuen Fahrpläne, welche auf allen Stationen ausgehängt und dort auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 28. Juli 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn.

Mit dem 1. August crt. tritt auf der Westfälischen Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen ausgehängt und bei den Stations-Cassen zum Preise von 1 Sgr. pro Stück käuflich zu haben ist.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königlich Westfälische Eisenbahn.

Vom 1. August c. ist nachstehender Fahrplan der Westfälischen Eisenbahn in Kraft getreten:

		Nachts	Morgs.	Nachm	Nachm			
Holzminden	Abf.	12.30	7.13	3.12	5.10			
Höxter	„	12.44	7.24	3.21	5.22			
Godelheim	„	—	—	—	5.32			
Brakel	„	1.14	7.49	—	5.53			
Driburg	„	1.34	8.8	3.55	6.12			
Altenbeken	Ank.	1.50	8.22	4.8	6.27			

		Nachts	Morgs.	Nachm		Nachm		
Warburg	Abf.	12.40	7.16	2.55	—	5.50		
Bonenburg	„	1.1	7.33	3.12	—	6.38		
Willebadessen	„	1.16	7.47	3.26	—	7.8		
Buke	„	1.40	8.7	3.46	—	7.52		
Altenbeken	Ank.	1.49	8.15	3.55	Abds.	8.5		
	Abf.	2.3	8.30	4.11	6.40	8.25		
Paderborn	„	2.35	8.56	4.31	7.20	9.14		
Salzkotten	„	2.57	9.13	—	7.43	Abds.		
Gesecke	„	3.11	9.24	—	7.59			
Lippstadt	„	3.33	9.41	5.3	8.23			
Benninghausen	„	3.47	9.52	—	8.37			
Sassendorf	„	4.5	10.5	—	8.56			
Soest	Ank.	4.15	10.13	5.24	9.6	Morgs.		
	Abf.	4.20	10.46	5.40	9.18	5.58		
Welver	„	4.39	11.1	5.56	9.38	6.32		
Hamm	Ank.	5.	11.17	6.13	10.	7.5		
	Abf.	5.15	11.22	6.20	10.16	7.40		
Ermelinghof	„	—	—	—	10.24	—		
Drensteinfurt	„	5.35	11.42	6.40	10.40	8.21		
Rinkerode	„	5.45	—	—	10.50	—		
Hiltrup	„	5.56	—	—	11.1	—		
Münster	„	6.11	12.11	7.8	11.10	9.6		
					Ankft.	Ankft.		
Greven	„	6.30	12.30	7.27		—		
Emsdetten	„	6.45	12.45	7.42		—		
Mesum	„	6.55	12.55	7.53		—		Morgs.
Rheine	„	7.15	1.33	8.11		2.40		5.43
Salzbergen	„	7.31	1.54	8.40		3.12		5.53
Leschede	„	7.43	2.9	9.2		3.36		Ank.
Lingen	„	8.4	2.35	9.30		4.35		
Meppen	„	8.29	3.7	Abds.		5.30		
Kellerberg	„	8.42	3.23			5.56		
Lathen	„	8.53	3.41			6.24		
Kluse-Dörpen	„	9.4	3.55			6.46		
Aschendorf	„	9.21	4.15			7.19	Früh	
Papenburg	„	9.33	4.30			8	5.36	
Ihrhove	„	9.45	4.45			8.24	5.55	
Leer	„	10.	5.5			9.10	6.21	
Neermoor	„	10.11	5.17			9.30	6.38	
Oldersum	„	10.21	5.28			9.48	6.55	
Emden	Ank.	10.33	5.40			10.5	7.8	
		Vorm.	Nachm			Abds.	Morgs.	

		Nachm			Vorm.		Früh	Abds.
Emden	Abf.	4.25			8.10		5.	6.35
Oldersum	„	4.39			8.25		5.22	6.53
Neermoor	„	4.52			8.39		5.40	7.10
Leer	„	5.9			9.		6.12	7.31
Ihrhove	„	5.21			9.14		6.34	7.46
								Ankft.
Papenburg	„	5.39			9.39		7.9	7.59
Aschendorf	„	5.49			9.52		7.28	Abds.
Kluse-Dörpen	„	6.7			10.18		8.	
Lathen	„	6.21			10.38		8.22	
Kellerberg	„	6.34			10.57		8.50	
Meppen	„	6.53		Morgs.	11.20		9.25	
Lingen	„	7.23		5.	12.8		10.30	
Leschede	„	7.42		5.32	12.36		11.4	
Salzbergen	„	8.		6.16	1.4		11.38	
							Ankft.	
Rheine	„	8.22		8.15	1.40		11.55	
Mesum	„	—		8.26	1.52		—	
Emsdetten	„	8.39		8.36	2.3		—	
Greven	„	8.54	Morgs.	8.51	2.19	Mittgs.	—	
Münster	„	9.18	4.30	9.15	2.45	12.5	4.17	
Hiltrup	„	—	—	9.26	—	12.22	—	
Rinkerode	„	—	—	9.38	—	12.41	—	
Drensteinfurt	„	9.43	4.51	9.48	3.12	1.2	5.8	
Ermelinghof	„	—	—	—	—	1.30	5.38	
Hamm	Ank.	10.2	5.7	10.7	3.33	1.40	5.50	
	Abf.	10.15	5.17	10.14	3.38	Nachm	6.50	
Welver	„	10.33	5.38	10.31	3.57		7.28	
Soest	Ank.	10.48	5.56	10.45	4.13		7.57	
	Abf.	1.5	6.9	11.3	4.28		8.42	
Sassendorf	„	1.14	6.19	—	4.37		8.57	
Benninghausen	„	1.28	6.35	—	4.51		9.21	
Lippstadt	„	1.42	6.50	11.28	5.5		9.57	
Gesecke	„	1.58	7.9	—	5.22		10.41	
Salzkotten	„	2.10	7.22	—	5.34		11.	
Paderborn	„	2.32	7.51	12.3	5.56		11.30	
Altenbeken	Ank.	3.1	8.20	12.26	6.26		Abds.	
	Abf.	3.17	9.15	12.37	6.38			
Buke	„	3.29	9.31	—	6.48			
Willebadessen	„	3.54	10.16	12.59	7.7			
Bonenburg	„	4.10	10.51	1.10	7.20			
Warburg	Ank.	4.30	11.20	1.23	7.35			
		Früh	Vorm.	Nachm.	Abds.			

Altenbeken	Abf.	3.15	8.31	12.29	6.39			
Driburg	„	3.30	8.47	12.41	6.57			
Brakel	„	3.48	9.6	—	7.19			
Godelheim	„	4.8	9.27	—	7.44			
Höxter	„	4.19	9.38	1.16	7.57			
Holzminden	Ank.	4.30	9.50	1.25	8.10			
		Früh	Vorm.	Nachm	Abds.			

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. August 1868 ab.

Entfernung Meilen	Entfernung Kilometer	In der Richtung von Neisse nach Brieg.	Unterschied zwischen Stations- und Berliner Zeit. Min.	Gemischte Züge No. 1. Uhr	No. 1. Min	No. 3. Uhr	No. 3. Min	No. 5. Uhr	No. 5. Min	No. 7. Uhr	No. 7. Min
		Abfahrt von		Morgs.		Morgs.		Mittags		Abends	
		Neisse	19	6	—	7	30	1	30	7	40
1,1	8,3	Bösdorf	18	6	14	7	45	1	46	7	56
2,2	16,6	Falkenau	18	6	28	8	—	2	2	8	11
2,7	20,3	Alt-Grottkau . .	18	6	36	8	8	2	10	8	19
3,4	25,6	Grottkau . . .	17	6	51	8	25	2	27	8	36
4,6	34,6	Böhmischdorf . .	17	7	7	8	40	2	43	8	52
5,0	37,7	Alzenau	16	7	14	8	46	2	50	8	59
		Ankunft in									
6,2	46,7	Brieg	16	7	28	9	—	3	4	9	13

Entfernung Meilen	Entfernung Kilometer	In der Richtung von Brieg nach Neisse.	Unterschied zwischen Stations- und Berliner Zeit. Min.	Gemischte Züge No. 2. Uhr	No. 2. Min	No. 4. Uhr	No. 4. Min	No. 6. Uhr	No. 6. Min	No. 8. Uhr	No. 8. Min
		Abfahrt von		Morgs.		Morgs.		Mittags		Abends	
		Brieg . . .	16	7	50	9	40	5	30	10	18
1,2	9,0	Alzenau . . .	16	8	5	9	55	5	45	10	33
1,6	12,0	Böhmischdorf .	17	8	11	10	1	5	51	10	39
2,8	21,0	Grottkau . .	17	8	35	10	23	6	13	11	1
3,5	26,3	Alt-Grottkau .	18	8	46	10	33	6	23	11	11
4,0	30,1	Falkenau . .	18	8	54	10	41	6	31	11	19
5,1	38,4	Bösdorf . . .	18	9	10	10	57	6	47	11	34
		Ankunft in									
6,2	46,7	Neisse . . .	19	9	25	11	12	7	2	11	48

Mit sämmtlichen Zügen erfolgt die Beförderung von Passagieren in vier Wagenclassen.

Breslau, den 25. Juli 1868.

Directorium.

Fahrplan

Sächs.-Schlesischer, Zittau-Grossschönauer Staatsbahn, Löbau-Reichenberger Eisenbahn.

Gültig vom 1. August 1868 an.

Dresden-Görlitz.

		Personenzüge I. U.	I. M.	III. U.	III. M.	Va. U.	Va. M	Vb. U.	Vb. M.	VII. U.	VII. M.	IX. U.	IX. M.
		Nchts.		Vmtg.		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Dresden	Abf.	11	45	6	.	9	15	1	30	5	.	8	.
Langebrück		.	.	6	23	.	.	1	53	5	23	.	.
Radeberg		12	15	6	35	9	47	2	5	5	35	8	32
Fischbach		.	.	6	49	9	59	2	19	5	49	8	44
Harthau		.	.	7	2	.	.	2	32	6	2	.	.
Bischofswerda		12	46	7	15	10	19	2	45	6	15	9	5
Demitz		.	.	7	23	.	.	2	53	6	23	.	.
Seitschen		.	.	7	33	10	33	3	3	6	33	9	20
Bautzen		1	17	7	51	10	51	3	22	6	52	9	38
Kubschütz		.	.	8	3	.	.	3	34	7	4	.	.
Pommritz		.	.	8	12	11	7	3	43	7	13	9	56
Löbau		1	54	8	38	11	30	4	7	7	39	10	20
Zoblitz		.	.	8	48	.	.	4	17	7	49	.	.
Reichenbach		2	10	8	57	11	46	4	26	7	58	10	36
Gersdorf		.	.	9	5	11	53	4	34	8	6	.	.
Görlitz	Ank.	2	30	9	19	12	7	4	48	8	20	10	56

Görlitz-Dresden.

		Personenzüge II. U.	II. M.	IVa. U.	IVa. M.	IVb. U.	IVb. M.	VI. U.	VI. M.	VIII. U.	VIII. M	X. U.	X. M.
		Früh		Vmtg.		Vmtg.		Vmtg.		Nchm.		Nchm.	
Görlitz	Abf.	1	35	6	.	7	30	11	50	2	40	7	.
Gersdorf		.	.	.	.	7	50	.	.	3	.	7	15
Reichenbach		1	54	6	30	8	.	12	11	3	10	7	24
Zohlitz		.	.	6	35	8	5	.	.	3	15	.	.
Löbau		2	9	6	54	8	24	12	29	3	22	7	45
Pommritz		.	.	7	11	8	41	12	43	3	49	8	1
Kubschütz		.	.	7	18	8	48	.	.	3	56	.	.
Bautzen		2	40	7	35	9	5	1	3	4	13	8	21
Seitschen		.	.	7	51	9	21	1	17	4	28	8	37
Demitz		.	.	8	2	9	32	.	.	4	39	.	.
Bischofswerda		3	12	8	15	9	45	1	38	4	52	8	59
Harthau		.	.	8	26	9	56	.	.	5	3	.	.
Fischbach		.	.	8	38	10	8	1	56	5	15	9	20
Radeberg		3	38	8	51	10	22	2	8	5	28	9	33
Langebrück		.	.	8	59	10	30	.	.	5	36	.	.
Dresden	Ank.	4	.	9	15	10	46	2	30	5	52	9	56

Reichenberg-Löbau.

		Personenzüge 11. U.	11. M.	13. U.	13. M.	15. U.	15. M.	17. U.	17. M.	19. U.	19. M.
		Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Reichenberg	Abf.	4	10	8	40	12	30	5	.	7	50
Machendorf		4	20	8	50	12	40	5	10	8	.
Kratzau		4	29	8	59	12	49	5	19	8	9
Weisskirchen		4	37	9	7	12	57	5	27	8	17
Grottau		4	49	9	19	1	10	5	39	8	29
Zittau	Ank.	5	2	9	32	1	25	5	52	8	44
„	Abf.	5	35	10	.	1	50	6	17	9	9
Mitteloderwitz		5	52	10	17	2	7	6	34	9	26
Oberoderwitz		5	58	10	25	2	13	6	40	9	32
Herrnhut		6	15	10	43	2	30	6	57	9	49
Obercunnersdorf		6	25	10	53	2	40	7	7	9	59
Neucunnersdorf		6	30	10	58	2	45	7	12	10	4
Löbau	Ank.	6	41	11	9	2	56	7	23	10	15

Löbau-Reichenberg.

		Personenzüge 12. U.	12. M.	14 U.	14 M.	16. U.	16. M.	18. U.	18. M.	20. U.	20. M.
		Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Löbau	Abf.	4	20	8	50	12	40	4	15	8	.
Neucunnersdorf		.	.	9	5	12	55	4	30	8	15
Obercunnersdorf		.	.	9	14	1	4	4	39	8	24
Herrnhut		4	58	9	27	1	17	4	52	8	37
Oberoderwitz		5	15	9	40	1	30	5	7	8	50
Mitteloderwitz		.	.	9	45	1	35	5	12	8	55
Zittau	Ank.	5	35	10	.	1	50	5	27	9	9
„	Abf.	6	.	10	25	2	15	5	52	9	34
Grottau		6	17	10	38	2	28	6	9	9	47
Weisskirchen		6	29	10	49	2	39	6	20	9	58
Kratzau		6	46	11	5	2	56	6	37	10	15
Machendorf		7	.	11	16	3	7	6	50	10	26
Reichenberg	Ank.	7	13	11	28	3	19	7	3	10	38

Grossschönau-Zittau.

		Personenzüge 21. U.	21. M.	23. U.	23. M.	25. U.	25. M.	27. U.	27. M.	29. U.	29. M.
		Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Grossschönau	Abf.	5	.	9	15	1	15	5	15	8	35
Hainewalde		5	6	9	21	1	21	5	21	8	41
Scheibe		5	13	9	28	1	28	5	28	8	48
Löbau	Ank.	5	25	9	40	1	40	5	40	9	.

Dresden, am 22. Juli 1868.

Zittau-Grossschönau.

		Personenzüge 22. U.	22. M.	24. U.	24. M.	26. U.	26. M.	28. U.	28. M.	30. U.	30. M.
		Früh		Vmtg.		Nchm.		Nchm.		Abend	
Zittau	Abf.	5	45	10	40	2	.	6	25	9	25
Scheibe		5	54	10	49	2	9	6	34	9	34
Hainewalde		6	3	10	58	2	18	6	43	9	43
Grossschönau	Ank.	6	15	11	10	2	30	6	55	9	55

Königliche Staatseisenbahn-Direction.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Juli 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0	0	4	B.	33 3/4	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7		4	L.	145	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/3	10	9	5	4	B.	115	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 19/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	4	B.	101 3/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	10	ob.Z	W.	292	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	7	4 1/2	F.	128 1/2	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	7 1/2	4	B.	135 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/3	13 7/12	4	B.	203	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	76 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	95 1/2	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	9 1/2	4	B.	170 1/2	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	194	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/8	7 5/6	8	8 7/12	8	4	B.	132 1/4	% à 200 „
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	155 1/4	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/8	8	4	B.	118 1/4	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/8	5 5/12	5 1/2	5 1/12	4	B.	96	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/42	5	W.	720	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/8	11	8	6 1/2	4	L.	115	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	3 1/2	B.	129 7/8	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/8	4	4	B.	105	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	103 1/4	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	104	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	3 1/2	F.	110 1/4	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9 1/2	4	W.	209 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4 1/2	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	4 1/4	ob.Z	W.	165	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/8	8 2/3	10 1/8	9 2/3	8 5/6	9 1/6	4	H.	—	% à 300 B.M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	4	F.	134 1/4	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	15 19/21	5	W.	186 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb.* ca. 5	—	—	—	—	—	—	5	W.	161 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	165	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	3	5	W.	144	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	289	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	267	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	185 1/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	1/2	4	L.	51 1/4	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	72 3/4	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	4	F.	159 3/4	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	13	4	B.	161 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	B.	72 3/4	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	18	4	L.	219 3/4	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	202 1/4	% à 100 „
do. Lit. B.*	—	—	4	4	4	4	4	L.	93 3/4	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	68 3/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	88 1/2	% à 200 „
Mecklenburgische	2 1/8	2 1/2	3 1/2	3	3	2 1/2	4	B.	72 3/4	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	87	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	4 1/2	F.	109 1/4	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88 3/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	5	B.	77 5/8	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	79	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	92 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	188 3/4	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	168	% à 100 „
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8 1/2	5	W.	250	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	5	W.	180 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	5	B.	81 1/4	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	74	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd.V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	4 1/2	W.	151 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Nordb. * m. 40% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	85 1/4	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	81 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	92	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	118 1/4	% à 250 „
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	—	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	29 3/4	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	5	B.	85	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—	—	5	W.	151	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4 5/8	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	95	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	7	ob.Z	F.	318	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	4	L.	141 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	124 3/4	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.)*	—	—	—	—	—	—	4	L.	81 1/4	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	153	fl. ö.W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	6	5	W.	197	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—		5	B.	76	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3	8 1/3	5	B.	59 5/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	ob.Z	Ba.	475	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	7 1/2	„	Ba.	647 1/2	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	27 1/2	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	31 1/4	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	ob.Z	P.	881 1/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	„	P.	1153 3/4	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	„	P.	558 3/4	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8	8	„	P.	572 1/2	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7	7	„	P.	571 1/4	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	12	„	P.	931 1/4	fs. pr. 500 „ „

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	84 1/4	%
do. II. Emiss.	4	B.	83	% à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	90 1/2	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	76 1/2	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	83 3/4	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/4	% à 100 Thlr.
do. III.	4 1/2	L.	98 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/8	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102 3/8	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i.S.	L.	99 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	L.	99 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
Bergisch-Märkische conv.	4 1/2	B.	95 1/2	%
do. II. Ser. conv.	4 1/2	B.	93 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	78	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3 1/2	B.	78	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	92 1/2	%
do. V. Serie	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	88	%
do. Nordbahn	5	B.	99 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	83 1/2	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	83	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	90 3/4	%
Berlin-Anhalt	4	B.	91 3/4	%
do.	4 1/2	B.	97	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	4 1/2	B.	95	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	85 1/2	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 3/4	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
Böhmische Nordbahn *	5 i. S	W.	89	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S	W.	84	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4 1/2	B.	91 1/2	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i.S.	L.	79 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97	%
do. II. Emiss.	5	B.	101 1/2	%
do. do.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B[a]	4 1/2	B.	93 1/2	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 7/8	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	82 3/4	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	90	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	95 1/8	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 3/8	% fl. S. W. à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	84 5/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	79	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	74	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	70	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	89	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à 1000, 500, 100 fl.
	ö.W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W.
ditto	5 i. S.	W.	100 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	86 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	101 1/4	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	84 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W. à 300 fl.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	83 1/4	fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W.	81 3/4	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	103	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 5/8	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	73 1/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	99	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	89	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 1/8	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	69	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	95 3/4	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	86	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 1/2	%
do. II. Ser.	4	B.	85	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87 3/4	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	83 3/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	94 1/2	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99 3/8	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	—	%
do. C.	4	B.	85 1/2	%
do. D.	4	B.	85 1/2	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	78	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	93 3/4	%
do. G.	4 1/2	B.	92	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	119 1/2	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	117 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	97	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	209 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93 1/4	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	78 1/2	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	87	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	91	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	91	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	98 1/2	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92 7/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92 7/8	%
Riga-Düneburg * 4 1/2	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	81 3/8	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	79 1/4	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	79 1/2	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	77 5/8	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89 1/2	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	91 1/4	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i.S.	W.	81 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	92	%
Toscanische Centralbahn *	5	F.	47 1/4	% à 500 fs. à 28 kr.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	87 3/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	95 3/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	87 1/2	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	95 3/4	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	84 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Warschau-Terespol	5	B.	77	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	96	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 33.

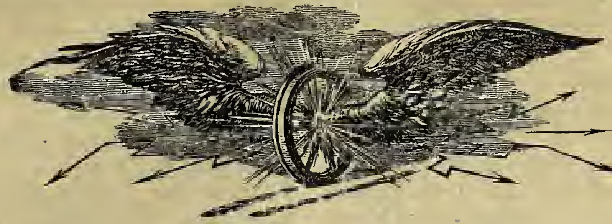
Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 14. August 1868. (Schluss der Nummer: 13. August Vormittags 11 Uhr.)

Ueber Prämien.

Die Vortheile, welche eine, auf genauer Berechnung und gesammelten Erfahrungssätzen basirende, Prämiirung von Ersparnissen zu bieten vermag, werden so allgemein gewürdigt, dass bereits, um die Interessen der Verwaltung mit denen ihrer Beamten immer mehr zu verschmelzen, die Ausdehnung jener auf die verschiedensten Gebiete des Eisenbahn-Wesens befürwortet worden ist. In Nachstehendem sollen jedoch vorzugsweise nur die Gegenstände berührt werden, bei denen die Gewährung von Prämien, in grösserem oder geringerem Umfange bereits wirklich eingeführt ist.

1. Locomotivfeuerung.

Nach den im Kgl. Preuss. Handels-Ministerium veröffentlichten statistischen Nachrichten für das Jahr 1866, aus denen die in diesem Artikel enthaltenen Zahlen überhaupt sämmtlich entnommen sind, betrugen die Ausgaben der Preuss. Staats- und Privatbahnen für den Coaks- und Kohlenverbrauch der Locomotiven, in dem genannten Jahre die runde Summe von 2 370 000 Thlr. Der Verbrauch auf den Bahnen in den neuen Landestheilen ist darin nicht inbegriffen.

Den geringsten Netto-Verbrauch pro Wagen-Achsmeile hatte die Linie Stargard-Posen mit $2_{,3}$ Pfd., den höchsten die Aachen-Mastrichter-Bahn mit $5_{,9}$ Pfd.; Differenz mithin $3_{,6}$ Pfd. — Wenn daher letztere Bahn überhaupt im Stande wäre, Millionen von Achsmeilen aufzubringen, und dabei mit demselben Quantum auszukommen, wie die Linie Stargard-Posen, so würde sie auf jede Million nicht weniger als 36 000 Ctr. Heizungsmaterial ersparen. Es bedarf auch nicht wohl erst eines besonderen Hinweises, dass auf grossen und frequenten Bahnen, sobald es gelingt, den Materialverbrauch nur um 1 Pfd. pro Achsmeile zu reduciren, damit gleichzeitig eine Ersparniss von Tausenden von Thalern gewonnen ist.

Noch auffallender wie beim Netto-Verbrauch zeigen sich die Unterschiede beim Brutto-Verbrauch pro Wagen-Achsmeile, wo die Berlin-Hamburger Bahn den geringsten Satz mit $2_{,4}$ Pfd. hat, während die Linie Breslau-Schweidnitz-Freiburg den höchsten mit 8 Pfd. aufweist, mehr als das Dreifache von jener.

Es könnte zwar hier der zur Locomotiv-Feuerung verwandte Holzverbrauch influiren, und wirklich findet sich, dass derselbe bei der Berlin-Hamburger Bahn, dem geringen Kohlenverbrauch entsprechend, ziemlich hoch ist, nämlich $0_{,44}$ Cb.' pro Nutzmeile; während der durchschnittliche Holzverbrauch aller Bahnen nur $0_{,17}$ Cb.' beträgt. Im vorliegenden Falle kann dies jedoch ausser Betracht gelassen werden, da die Breslau-Freiburger Bahn, einen nur unerheblich geringeren Holzverbrauch hatte, indem sie, trotz des grössten Kohlenquantums, doch noch $0_{,37}$ Cb.' bedurfte, also $0_{,20}$ Cb.' mehr als den Durchschnittssatz.

Die Verschiedenheiten der Bahnen in Steigungen und Curven, die Construction der Achslager, die Güte der Kohlen, der Zustand der Locomotiven und noch eine ganze Reihe weiterer Umstände, wirken zwar alle mehr oder minder auf den Verbrauch von Feuerungs-Material ein, dürften aber so grosse Differenzen nicht zur Genüge erklären. Es würde von allgemeinem Interesse sein, wenn näher ermittelt werden könnte, wie gerade die genannten Bahnen zu den Minimal- und Maximal-Sätzen gekommen sind, und ob und in welcher Weise sie Prämien berechnen. Ueberhaupt würde es eine zwar umfangreiche, gewiss aber lohnende und interessante Arbeit geben, die verschiedenen Prämien-Systeme, soweit solche bereits eingeführt, nebst den erzielten Resultaten übersichtlich zusammenzustellen und in dieser Weise zu ermitteln, welche Einrichtungen sich am besten bewährt haben.

Um in Bezug auf Locomotiv-Feuerung einen möglichst sicheren Anhalt zu gewinnen, genügt es aber nicht, nur das verbrauchte Material, sondern auch die Kosten desselben zu vergleichen, wobei es ebenfalls wieder die grossen Schwankungen sind, welche zuerst ins Auge fallen. Den geringsten Satz zeigt die Oberschlesische mit $1_{,5}$, den höchsten die Berlin-Stettiner Bahn auf ihrer Vorpommerschen Linie mit $7_{,6}$ Pfennig pro Achsmeile.

Interessant ist dabei noch die Wahrnehmung, dass die Privatbahnen pro Wagen-Achsmeile, mit alleiniger Ausnahme der Köln-Mindener, sämmtlich mehr Kosten hatten, als die Staatsbahnen. Am Vortheilhaftesten ist das Resultat bei den Privatbahnen unter Staats-Verwaltung, welche durchschnittlich nur $2_{,1}$ Pf. pro Achsmeile verausgabten. Die reinen Privatbahnen haben dagegen gerade das Doppelte, $4_{,2}$ Pf.

Von den sämmtlichen unter Staats-Verwaltung stehenden Bahnen, gleichviel ob ihm gehörig oder nicht, ist die billigste die schon erwähnte Oberschlesische mit $1_{,5}$, die theuerste die Saarbrücker mit $4_{,3}$ Pf. — Letzteres Resultat fällt um so mehr auf, als genannte Bahn mitten in reichen Kohlenlagern liegt, also

keiner oder doch geringer Transport-Kosten bedarf und eine sehr exact arbeitende Prämien-Berechnung besitzt. — Die benutzte Saarkohle, über die ohnehin schon, trotz aller Rauch-Verzehrungs-Apparate, wegen des starken Qualmens geklagt wird, scheint daher für Locomotiv-Feuerung nicht besonders vortheilhaft zu sein.

2. Wagenschmieren.

Das Schmieren der Wagen wird bei einigen Bahnen auf den Stationen besorgt, während die meisten das Zug-Personal dazu benutzen. Letzteres scheint das Vortheilhaftere zu sein, obwohl zu bemerken bleibt, dass die dem Verfasser nahe liegende und bekannte Französische Ostbahn auf ihrem so ausgedehnten Netze mit dem Schmieren auf den Stationen sehr gute Resultate erzielen will, was wir jedoch, bei jeglichem Mangel statistischen Materials auf sich beruhen lassen müssen. Bei beiden Systemen werden auf mehreren Bahnen Prämien berechnet, ein Verfahren, welches bei der Höhe der aufzuwendenden Summen nur vortheilhaft ist. Die Preussischen Bahnen verwandten nach der oben angegebenen Quelle im Jahre 1866 für das Schmieren ihrer Gepäck- und Güterwagen den erheblichen Betrag von 274 556 Thlr., zu denen noch 97 000 Thlr. für das Schmieren und Putzen der Personenwagen treten. In den nachfolgenden Zahlen sind jedoch nur die ersteren in Betracht gezogen.

Das Schmieren auf den Stationen erscheint darum nicht so vortheilhaft, weil die Berechnung der Prämien dadurch eine complicirte wird und die Ersparnisse, welche eine Station macht, durch den Verbrauch der andern verloren gehen können, also nie Derjenige die Prämie erhalten wird, der sie verdient. Ausserdem übersteigt gewöhnlich der Verbrauch das bewilligte Quantum und macht dadurch eine Prämiirung ganz unmöglich. Vom Zug-Personal muss ferner bei Warmlaufen u. s. w. unterwegs doch noch geschmiert werden. Vorzuziehen scheint es daher, das Schmieren von Hause aus einem Bremser (Wagenwärter) zu übertragen, dem genau nachzuweisen ist, wie viel Achsmeilen er zu schmieren hatte, und der für jedes Warmlaufen verantwortlich gemacht werden kann. Das Arbeitslohn für die Schmierer auf den Stationen wird dadurch nebenbei erspart.

Bei Festsetzung des als erlaubt zu verbrauchenden Quantums kommt, abgesehen von andern Einflüssen, nicht allein die Construction der Achslager an den eigenen Wagen, sondern auch diejenige des fremden Fahr-Materials, welches vielfach auf der betreffenden Linie circulirt, in Betracht. Nun haben die Bahnen nicht nur unter sich verschiedene Achslager, sondern jede Bahn führt in ihrem eigenen Wagenbestande ebenfalls die verschiedensten Sorten. Dies erschwert die Sache ungemein, und es muss daher zu dem allerdings sehr richtigen Erfahrungssatze gegriffen werden, dass solche Unterschiede sich im Ganzen und Grossen wieder ausgleichen, wobei jedoch jener Umstand nicht gänzlich aus den Augen zu lassen sein dürfte.

Die Gesammt-Resultate pro 1866 sind bei den Bahnen unter Staats-Verwaltung wieder am günstigsten, indem sie auch hier einen geringeren Durchschnitts-Verbrauch und weniger Kosten, als die Privatbahnen haben. Von letzteren steht die Thüringische am günstigsten da; sie brauchte pro Achsmeile nur $0_{,06}$ Lth. Material und $0_{,19}$ Pf. Kosten, erzielte somit vor allen Bahnen, auch denen unter Staats-Verwaltung, das beste Resultat. Denn wenn auch die Niederschlesisch-Märkische pro Achsmeile noch weniger Material, nur $0_{,05}$ Loth aufwendete, so kosteten diese ihr doch gerade das Doppelte, nämlich $0_{,38}$ Pf.

Wie bei der Locomotiv-Feuerung, hat auch hier die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn den höchsten Verbrauch, nämlich $0_{,54}$ Loth pro Achsmeile. Die grössten Kosten hatte die Magdeburg-Leipziger, $1_{,32}$ Pf. auf jede Achsmeile, oder sieben Mal so viel als die ihr angrenzende Thüringische Bahn. Diese so hohen Kosten sind um so schwieriger zu erklären, als die Magdeburg-Leipziger einen sehr geringen Material-Verbrauch hatte, indem dieser nur $0_{,11}$ Loth beträgt, also noch $0_{,09}$ unter dem Durchschnittssatze der Privatbahnen blieb. Möglicher Weise darf daher angenommen werden, dass das Schmieren auf den Stationen geschieht, und die grösseren Kosten durch die ohne Weiteres zu ersparenden Arbeitslöhne entstehen, oder dass ein besonders kostspieliges Schmier-Material verwandt wird.

Das Gesammt-Resultat bei den Bahnen unter Staats-Verwaltung stellt sich noch günstiger, wenn die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn, welche einen auffallend hohen Verbrauch an Material nebst entsprechenden Kosten ($1_{,22}$ Pf.) aufweisen, weggelassen werden. Es ergiebt sich dann im Durchschnitt ein Verbrauch von nur $0_{,10}$ Loth mit $0_{,39}$ Pf. Kosten pro Achsmeile, während die betreffenden Durchschnittszahlen bei den Privatbahnen $0_{,18}$ Lth. und $0_{,55}$ Pf. betragen. Die beiden genannten Bahnen lassen das Schmieren auf den Stationen besorgen, und zeigt daher dieses System auch in diesem speciellen Falle höchst ungünstige Resultate.

Von den aufgeführten 24 Bahnen sind 17 vorhanden, deren 3 einen Verbrauch von $0_{,14}$ Lth. haben, die übrigen 14 aber noch zum Theil bedeutend weniger. Bei Ausarbeitung der Prämien-Reglements und Festsetzung des erlaubten Verbrauchs pro Achsmeile würde daher der Maximal-Satz von $0_{,14}$ Lth. maassgebend bleiben können, wenigstens für die Verwaltungen, die jetzt erheblich mehr verbrauchen, und denen damit zugleich ein Anhalt gegeben ist, was sie zu ersparen vermögen.

Auf das Schmier-Material für die Maschinen und die Personenwagen ist das Prämien-System selbstredend auch anwendbar, und bietet, wo es bereits eingeführt, die gleichen Vortheile dar.

3. Reparatur- und Unterhaltungskosten für Wagen und Locomotiven.

a) Gepäck- und Güterwagen.

Die Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen auf den Preuss. Bahnen kostete im Jahre 1866 die Summe von 1 642 182 oder durchschnittlich pro Achse $17_{,1}$ Thlr. Im Jahre 1857 kamen auf die Achse $24_{,3}$ Thlr. Unterhaltungskosten, welche seitdem fast gleichmässig von Jahr zu Jahr herabgingen. Wir begegnen hier also der erfreulichen Thatsache, dass, obwohl die Wagen immer älter und die Arbeitslöhne höher wurden, die Werkstättenkosten sich stetig verringerten. Dies und die grossen Differenzen zwischen den einzelnen Bahnen berechtigt aber zu der Annahme, dass noch mehr zu erreichen ist.

Von den Privatbahnen hat die Rheinische, trotzdem ihr Wagenpark viele alte Bestände hat, nur $4_{,5}$ Thlr. pro Achse, die Berlin-Hamburger dagegen $35_{,3}$ Thlr. ausgegeben. Letztere hatte auch schon im Jahre 1865 von allen Privatbahnen die höchste Ausgabe mit 25 Thlr.

Von den Bahnen unter Staatsverwaltung hat die Wilhelmsbahn mit $6_{,8}$ Thlr. den geringsten, die Rhein-Nahe-Eisenbahn mit $23_{,2}$ Thlr. den höchsten Satz. Diese beiden Ausnahmen abgerechnet, stellen sich die Ausgaben bei den Staats-Verwaltungen aber weit gleichmässiger wie bei den Privatbahnen, die ungemeine Schwankungen zeigen. Durchschnittlich sind die Wagen der letzteren jedoch billiger unterhalten, als die der ersteren.

Dagegen haben aber die Wagen bei den vom Staate verwalteten Bahnen grössere Leistungen aufzuweisen, indem jede Achse mehr Meilen zurücklegte und höher belastet war, als wie bei den Privatbahnen. Die höhere Leistung und bessere Ausnutzung erklärt und rechtfertigt aber auch den grössern Aufwand für die Unterhaltung.

Von den in den statistischen Nachrichten aufgeführten 26 Bahnen haben 6 weniger als 10 Thlr. Unterhaltungskosten pro Jahr und Achse gebraucht; 12 zwischen 10 und 20; 7 zwischen 20 und 30 und eine 35 Thlr.

Hieraus ist schon die Möglichkeit zu ersehen, dass der Wagenpark vieler Bahnen mit geringeren Kosten als jetzt zu erhalten ist, wobei die Rücksicht auf sein Alter und überhaupt den Werth bei der Beschaffung als berechtigt anerkannt wird. Wenn eine Verwaltung, die jetzt an 30 Thlr. pro Achse verausgabt, unter Erwägung der speciellen Umstände und localen Einflüsse, ihrem Werkstätten-Personal eine auch noch so kleine Prämie giebt, sobald dieses im Stande ist, die Achse mit 25 oder 20 Thlr. oder noch weniger zu unterhalten, so wird sie dasselbe nicht allein an den Dienst fesseln, sondern auch in materieller Hinsicht die

grössten Vortheile geniessen. Eine umfangreiche Berechnung der Prämien, wie sie bei der Locomotiv-Feuerung nothwendig ist, ist also, wie ersichtlich, nicht erforderlich, da nur das schliessliche Gesammt-Resultat in Betracht zu ziehen bleibt.

b) Locomotiven.

Die Unterhaltungskosten der Locomotiven betrugen pro 1866 auf sämmtlichen Bahnen 2 696 045 Thlr. An Nutzmeilen wurden im Ganzen rund $5^1/_2$ Millionen zurückgelegt, und kommen auf jede einzelne derselben durchschnittlich $14_{,7}$ Sgr. Kosten.

Es ist erfreulich, den grossen Schwankungen, wie sie bei den Wagen-Unterhaltungskosten vorkamen, hier nicht zu begegnen; die weit gleichmässigeren Durchschnittszahlen gewähren einen sicheren Anhalt.

Den geringsten Satz hatte Tilsit-Insterburg mit $5_{,3}$, den höchsten Aachen-Mastricht mit $20_{,8}$ Sgr., was beides wohl in Ausnahme-Verhältnissen zu suchen sein dürfte. Sonst liegen mit Abrechnung der Rheinischen Bahn alle Ausgaben zwischen $10_{,5}$ und $17_{,7}$ Sgr. pro Nutzmeile. Die Rheinische Bahn hat nur $9_{,2}$, und wäre daraus, da sie bei den Wagen ebenfalls das günstigste Resultat zeigte, auch die parallelen Zahlen von 1865 bei ihr fast ganz dieselben sind, der Schluss erlaubt, dass sie einen sehr gut organisirten Werkstätten-Betrieb haben muss. — Angenommen, die sämmtlichen $5^1/_2$ Millionen Nutzmeilen hätten, wie bei der Rheinischen Bahn, auch nicht mehr als je $9_{,2}$ Sgr. beansprucht, so würde damit eine Gesammt-Ersparniss von mehr als 1 Million Thlr. erzielt worden sein.

Sobald die Nutzmeile als Einheit gilt, so zeigt sich auch hier wie bei den Wagen, dass die Unterhaltungskosten auf den Staatsbahnen theurer als auf den Privatbahnen waren. Da jedoch die Leistungen wieder grösser sind, indem die reinen Staatsbahnen mit jeder Nutzmeile eine Bruttolast von 5219 Ctr., die Privatbahnen aber nur von 4154 Ctr. förderten, so wird das Resultat das entgegengesetzte, sobald man die Kosten nicht auf Nutzmeilen, sondern, was auch allein maassgebend, auf Wagen-Achsmeilen reducirt. Die Staatsbahnen haben dann $3_{,9}$, die privaten $4_{,1}$ Pf. pro Achsmeile, wobei den ersteren noch zur Seite steht, dass ihre Achsen stärker belastet waren.

Das günstigste Ergebniss von allen Bahnen hat dabei die Oberschlesische mit $2_{,8}$ Pf. erreicht; die höchsten Kosten hat, wenn von der nicht gut in Betracht zu ziehenden Aachen-Mastrichter wieder abgesehen werden darf, die Saarbrücher Bahn mit $6_{,8}$ Pf.; die beiden Extreme liegen also innerhalb der Bahnen unter Staats-Verwaltung, die sonst, wie erwähnt, das günstigste Durchschnitts-Ergebniss haben. — Die Differenz zu ihren Gunsten beträgt allerdings nur $0_{,2}$ Pf., immerhin aber würde, wenn sie nicht entstanden, und die Privatbahnen sich auch auf dem Niveau der Staatsbahnen gehalten hätten, ihre Ersparniss an 63 000 Thlr. betragen haben.

Nebenbei sei noch bemerkt, dass die geförderte Bruttolast stetig gestiegen ist. — 1855 betrug sie durchschnittlich auf allen Bahnen nur 3246 Ctr. pro Nutzmeile, welche im Jahre 1866 zu 4599 Ctr. angewachsen waren. Dieses vortheilhafte Ergebniss ist um so bemerkenswerther, als gleichzeitig die Unterhaltungskosten der Locomotiven, welche doch, der grösseren Leistung nach, entsprechend hätten steigen können, ebenso wie diejenigen bei den Wagen niedriger wurden. Im Jahre 1857 betrugen sie noch $18_{,3}$ Sgr. und $5_{,3}$ Pf.; 1866 dagegen nur $14_{,7}$ Sgr. und $4_{,0}$ Pf. pro Nutz- resp. Wagenachsmeile.

4. Oberbau-Unterhaltung.

Für Unterhaltung von je einer Meile Oberbau werden auf einzelnen Bahnen dem Bahnmeister, welcher dies mit den geringsten Kosten bewirkt, Prämien gezahlt.

Die Unterhaltungskosten des Oberbaues werden sich in den einzelnen Jahren sehr verschieden stellen, je nachdem eine grössere oder geringere Auswechselung von Schienen und Schwellen nöthig wird. Die Prämiirung könnte sich aber auch nicht auf die Materialien, sondern nur auf die Arbeitslöhne erstrecken; an letzteren kann gespart werden, an ersteren ist das Spar-System principiell zu verwerfen, da, wenn der Oberbau anfängt, schlecht zu werden, die Sicherheit kategorisch seine Erneuerung erfordert.

Ein Vergleichen der Ergebnisse pro 1866 würde keinen Zweck haben, da die Verschiedenheiten zu gross sind. Bahnen, die im Vorjahre vielleicht nur 1000 Thlr. gebrauchten, müssen im folgenden mehr als 12 000 Thlr. auf die Meile verwenden. Einer grössern Arbeit muss es vorbehalten bleiben, die Ausgaben jeder einzelnen Bahn für einen Zeitraum von wenigstens 10 Jahren zusammen zu stellen, um dann aus den Durchschnittszahlen und im Vergleich mit dem Ergebniss aller Bahnen einen sichern Anhalt zu gewinnen.

Für die einzelnen Jahre influirt auch noch die Rück-Einnahme für alte Materialien, die ebenfalls sehr verschieden ist. Während sie pro 1866 bei einer Bahn nur 939 Thlr. betrug, nahm eine andere 145 000 Thlr. dafür ein.

Im Durchschnitt betrugen die Gesammtkosten für Unterhaltung einer Meile Bahngleis in den drei Jahren von 1864 bis 1866 circa 3200 Thlr.; natürlich und wie schon bemerkt mit den grössten Schwankungen, indem pro 1866 das Minimum 670, das Maximum 7 222 Thlr. beträgt. Diese Schwankungen ergeben sich auch, sobald man die Arbeitslöhne getrennt bei den einzelnen Bahnen vergleicht.

Die Köln-Mindener Bahn zeigt sowohl für 1865 als auch 1866 geringe Ausgaben an Arbeitslöhnen. Diese Bahn hatte, wenigstens in früheren Jahren, bei der Bahn-Unterhaltung das Prämien-System eingeführt; ob aber die erwähnte geringe Ausgabe ein Resultat davon ist, kann hier natürlich nicht beurtheilt werden.

Die Unterhaltung auf den Staatsbahnen stellt sich pro 1865 und 1866 erheblich höher, als durchschnittlich auf den Privatbahnen, wird aber dadurch erklärt, dass bei denselben auch die Bruttolast, welche über die Schienen rollte, um 30 bis 40% höher war, mithin auch eine grössere Abnutzung und in Folge dessen grössere Kosten eintreten mussten.

* * *

Wie bei den vorstehend aufgeführten Dienstzweigen kann das Gewähren von Prämien überall angewandt werden, wo es sich um Ersparniss von Material und Arbeitslöhnen handelt; immer natürlich jedoch mit der nöthigen Vorsicht, da ein übertriebenes Spar-System nur zu leicht in das Gegentheil umschlägt.

Es wurde für überflüssig gehalten, besonders zu bemerken, dass diejenigen Beamten, welche, um Prämien zu erzielen, sich zu Unregelmässigkeiten verleiten lassen, jeden Anspruch darauf verlieren. So der Locomotivführer und Heizer, die an den Kohlen sparen und dadurch Verspätungen herbeiführen, der Wagenwärter, bei welchem das meiste Warmlaufen von Wagen vorkam, weil er zu wenig schmierte u. s. f. — Den Verwaltungen sind also schon hierdurch die Mittel gegeben, jedem Missbrauche zu steuern.

Dem viel weiter gehenden, in ein ganz anderes Gebiet gehörenden Vorschlage, auch diejenigen Beamten zu prämiiren, welche sich bei der Ausführung ihres Dienstes in einem bestimmten Zeitraume gar keiner oder nur ganz geringer Unregelmässigkeiten schuldig machen, ist eine grosse Bedeutung gewiss nicht abzusprechen. Von vorn herein müssen jedoch die Bedenken dagegen geltend gemacht werden, dass die practische Ausführung in vielen Fällen schwierig, und ohne eine weitschichtige Controle gar nicht möglich sein wird, auch die Prämie leicht solchen Beamten zufallen kann, welche sie am wenigsten verdienen. Und ohne den Werth der vorgeschlagenen Maassregel verkleinern zu wollen, darf doch auch noch darauf hingewiesen werden, dass ihre allgemeine Einführung als entbehrlich zu bezeichnen ist, indem die Verwaltungen auch ohne sie in der Lage sind, die Fähigkeiten und Leistungen jedes Einzelnen ihrer Beamten kennen zu lernen und entsprechend zu belohnen.

Es möge aber gestattet sein, ein Beispiel anzuführen, wo diese Prämiirung guter Leistungen sich bereits seit längerer Zeit in die Wirklichkeit eingelebt und auch gut bewährt hat. Die Französische Ostbahn sichert nämlich jedem ihrer Weichensteller eine bestimmte jährliche Zulage zu, sobald er im Laufe des Jahres seinen Dienst pünctlich der Vorschrift gemäss versah. — In seine Hände ist es also allein gelegt, sich diese Gehalts-Verbesserung zu ver-

dienen. Mit dem erreichten Maximal-Gehalte muss dieselbe allerdings aufhören, aber dann tritt eine Remuneration, deren Höhe ebenfalls vorher bestimmt ist, dafür ein. Auch diese ist von keiner Gunst und Gnade abhängig, sondern der Weichensteller darf sie fordern, sie steht ihm zu, sobald er sich nichts zu Schulden kommen liess.

Eine solche Einrichtung, wie die hier beschriebene, liesse sich aber leicht auch auf andere Beamtenclassen ausdehnen.

Die Prämien, welche für das Auffinden von Rissen und Schäden in Schienen, Herzstücken, Achsen und Bandagen gezahlt werden, sowie die Tantièmen, welche den Beamten für Beförderung von Privat-Depeschen auf den Eisenbahn-Telegraphen-Linien zufallen, gehören nicht hierher. Auch nur der Vollständigkeit wegen sei schliesslich der Zähl- oder Manco-Gelder erwähnt, welche den Einzelcassen als Ersatz für die bei starkem und schnellem Geldumschlage unvermeidlichen Verluste bewilligt werden. Vielfach wird ihnen nur ein Pauschquantum gegeben, während ein Procentsatz, sei er auch noch so gering (vielleicht $^1/_{3000}$ oder 1 Sgr. auf 1000 Thlr.) vorzuziehen sein möchte. Ein solches Zählgeld dürfte auch da zu gewähren sein, wo eine Stationscasse das Geld für fremde Verwaltungen einnimmt, ein Fall, der unter Andern da eintritt, wo Hüttenwerke nicht allein die Fracht für bezogene Kohlen, sondern auch den Kosten-Betrag derselben, behufs Ablieferung an die betreffende Zeche, einzahlen.

Richter.

Eisenbahn-Schienen und Signale auf der Pariser Ausstellung.

Ein im officiellen Ausstellungsbericht des Oesterreichischen Central-Comités enthaltener Artikel des Divisions-Ingenieurs Th. v. Goldschmidt zu Wien über das auf der letzten Pariser Ausstellung vorhandene fixe Material für Eisenbahnen verbreitet sich namentlich über die Fabrication der Schienen, die verschiedenen neueren Oberbau-Systeme und die Eisenbahn-Signalvorrichtungen, und wollen wir daraus das allgemein Interessanteste im Folgenden hervorheben:

Zunächst muss bemerkt werden, dass die Ausstellung kein genaues Bild der heutigen Eisenbahnindustrie in allen Theilen der Erde gab, weil natürlich die Europäischen Staaten, und namentlich Frankreich, weit vollständiger wie die anderen 4 Welttheile vertreten waren. Aus dem in industrieller Hinsicht weit vorgeschrittenen Nordamerica war leider überhaupt nur wenig auf der Ausstellung zu finden, aber schon das Wenige zeugte von dem Scharfsinn der Yankees und erregte allgemeines Interesse.

Aus der Betrachtung der Pariser Ausstellung konnte indessen, wenigstens mit Bezug auf Europa, gefolgert werden, dass seit der letzten Londoner Ausstellung freilich keine radicalen, epochemachenden Neuerungen im Eisenbahnwesen aufgetaucht sind, aber doch das ganze Eisenbahnwesen fortwährend und allmälig in sicherem Fortschreiten begriffen ist.

Hinsichtlich der Fabrication der Schienen und der sonstigen Oberbau-Materialien ist hier vor Allem die Einführung besserer Materialien von grösserer Härte und Haltbarkeit zu erwähnen, die Ersetzung des Eisens durch den Stahl und die Tendenz, auch die hölzernen Bahnschwellen durch dauerhafteres Material, Guss- oder Schmiedeeisen, zu ersetzen. Unter den ausgestellten Schienenproben war eine grosse Zahl, namentlich aus Deutschland und Oesterreich, wobei sehniges und körniges Eisen oder Eisen und Stahl, überhaupt verschiedenartige Materialien zusammengeschweisst waren. In Frankreich, Belgien und England wagt man sich seltener daran, die Schienen-Packete aus verschiedenem Material zusammenzuschweissen; in Deutschland scheint man eben die mit dieser Fabrication verbundenen eigenthümlichen Schwierigkeiten besser bewältigen zu können. Die Brennerbahn ist zwischen Innsbruck und Botzen auf 125 Kilometer Länge (wovon ein grosser Theil in Steigungen 1 : 40 liegt) mit Schienen versehen, deren Kopf eine Decke von Bessemer-Stahl trägt, während der übrige Theil der Schiene aus Eisen besteht.

Schienen, die ganz und gar aus Bessemer-Stahl bestehen, waren von einer Menge Französischer Eisenwerke, ferner von einigen Englischen, Preussischen und Oesterreichischen Werken ausgestellt. Besonderes Aufsehen erregten die nach der Methode von Pierre Martin fabricirten Stahlschienen, wobei (ähnlich wie nach dem Bessemer-Verfahren) in einem Gasofen das Eisen in Stahl verwandelt wird, ein Process, der bei verhältnissmässig geringen Kosten sehr gutes Material zu liefern scheint. Sehr gute Puddelstahlschienen und cementirte (auf dem Kopf gehärtete) sowie Tiegel-Gussstahl-Schienen waren ferner aus einigen Rheinischen, Oesterreichischen und Französischen Werken ausgestellt.

Eine besondere Sorgfalt wird jetzt mit Recht von vielen Eisenwerken darauf gewandt, den Schienenkopf möglichst hart zu machen, obwohl allerdings die Dauerhaftigkeit der Schienen nicht allein davon abhängt. Einige Eisenbahn-Verwaltungen haben bereits aus diesem Grund bei den von ihnen ausgeschriebenen Schienen-Lieferungen einen bestimmten Härtegrad, anstatt der sonst üblichen Vorschrift einer mehrjährigen Garantiezeit, vorgeschrieben.

Die Fabricationskosten der Schienen in verschiedenen der bedeutendsten Deutschen, Englischen, Französischen und Belgischen Hüttenwerke sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Schienengattung.	Länder.	Schienenfabriken.	Preis pro Ton in der Fabrik, Francs.
Eisen-Schienen.			
Gewöhnliche	England	Eisenwerke in Wales (Mittelpreis)	150,0
„	Belgien	Cockerill, Seraing . . .	159,5
		Blondiaux & Co., Thyle-Chateau	160,0
„	Frankreich	Hamoir & Co., Maubeuge .	185,0
		De Wendel & Co., Hayange	
„	Preussen	Aachener Hüttenverein .	202,5—225,0
„	Oesterreich	Südbahn, Graz	189,6
Puddelstahl-Schienen.			
Kopf aus Puddelstahl, Steg u. Fuss aus Eisen	Preussen	Aachener Hüttenverein .	232,5—270,0
Ganz Puddelstahl . .	Oesterreich	Rotschild's Eisenwerke in Wittkowitz (Mähren) .	320,0
		Dickmann's Eisenwerke zu Prevali (Steiermark) .	
Bessemer-Stahl-Schienen.			
Kopf aus Bessemer-Stahl, Steg u. Fuss aus Eisen	Oesterreich	Südbahn, Graz	220,0
Kopf aus Bessemer-Stahl, Steg u. Fuss aus Eisen	Preussen	Hörder Bergbau- und Hütten-Verein (Westfalen)	375,0
Ganz Bessemer-Stahl .	Frankreich	Société des fonderies et forges de Terre Noire, la Voulte & Bessèges . .	322,0
„ „ .	Oesterreich	Henkel Donnersmark, Zeltweg (Steiermark) . .	304,0
		Südbahn, Graz	310,0
		Rothschild's Eisenwerke, Wittkowitz	360,0
„ „ .	Preussen	Bochumer Verein (Westfalen)	400,0
		Hörder Verein „	412,5
Martin-Stahl-Schienen	Frankreich	Verdié & Co., Firminy (Loire)	345,0
Atlas-Stahl-Schienen.			
Doppelköpfige Schienen	England	John Brown & Co., Sheffield	370,0
Vignoles- „			400,0
Guss-Stahl-Schienen .	Frankreich	Petin, Gaudet & Co., Rive de Gier (Loire) . . .	340,0
„ „ .	Preussen	Krupp in Essen . . .	400,0

Unter den auf der Ausstellung befindlichen kleinen Eisentheilen waren besonders die Federlaschen, Federkeile und Federnägel, sämmtlich von dem Englischen Ingenieur Dering patentirt, zu bemerken. Die Federlaschen, aus gehärtetem Stahl fabricirt, umfassen den Fuss und Steg der Schiene; sie werden zuerst auf das eine Schienenende aufgekeilt und dann, nachdem die Nachbarschiene gelegt ist, über den Schienenstoss geschoben. Diese Federlaschen klemmen sich so fest an die Schienen, dass dieselben mit Schraubbolzen gar nicht befestigt zu werden brauchen; von besonderem Vortheil sind die Federlaschen bei den Brunel-Schienen, bei denen bekanntlich die Laschenverbindung der Schienenstösse sehr schwierig herzustellen ist.

Unter den eisernen Oberbau-Systemen, welche in Frankreich versucht worden sind, ist besonders das System Vautherin zu nennen, wobei die Schienen auf schmiedeeisernen Querschwellen von trapezförmigem Profil liegen. Dieses System ist schon im Jahre 1864 auf der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn probirt; jetzt liegen auf dieser Bahn schon 7 Kilometer von diesem eisernen Oberbau und ebenso findet man Versuchsstrecken auf der Französischen Nord- und Ostbahn, auf Belgischen, Holländischen, Schweizerischen, Spanischen und Italienischen Bahnen. In Belgien hat man auch Versuche mit eisernen Querschwellen von ⊢⊣ Form gemacht. Besonders interessant und vielversprechend sind aber die auf den Deutschen Bahnen angestellten Versuche mit eisernen Oberbau-Constructionen, worunter zunächst die auf der Rheinischen Bahn angewandten hohen breitbasigen Schienen (von $0^m{,}_{235}$ Höhe, $0^m{,}_{011}$ Dicke im Steg, $0^m{,}_{124}$ Breite des Schienenfusses, $43^k{,}_{412}$ Gewicht per laufenden Meter) nach dem System Hartwich, sodann die auf der Braunschweigischen Bahn angestellten Versuche mit einer dreitheiligen Schiene nach dem System Scheffler, und die auf der Württembergischen Staatsbahn verlegten

dreitheiligen Schienen nach dem System der Herren Köstlin und Battig zu erwähnen sind.

Die in England und den Englischen Colonien angewandten eisernen Oberbau-Constructionen, wovon Proben in der Pariser Ausstellung zu sehen waren, zeigen meistens eine weitere Ausbildung, resp. Variationen des schon seit etwa einem Jahrzehent in den tropischen Ländern vielfach zur Anwendung gekommenen Greave'schen Glockensystems, wobei jeder Schienenstrang auf isolirten schüsselförmigen gusseisernen Unterlagen ruht und verticale, an den Enden umgebogene Flacheisen die Querverbindungen bilden.

Ausser den hier erwähnten war natürlich noch eine Menge von mehr oder weniger unpractischen Oberbau-Constructionen in der Pariser Ausstellung zu finden, die keinen Erfolg versprechen. Bei den besseren Constructionen wurden aber überall folgende Erfahrungen gemacht:

1) Der eiserne Oberbau ist bei grösserer Widerstandsfähigkeit und Steifigkeit zwar härter als der gewöhnliche Oberbau auf hölzernen Querschwellen, aber er besitzt noch einen genügenden Grad von Elasticität, um ein ruhiges Fahren zu gestatten.

2) Der Rost greift die in der Kiesbettung befindlichen Eisentheile nicht an.

3) Die Ausführung des eisernen Oberbaues geschieht schneller und leichter, die Unterhaltung desselben ist billiger, die Dauer desselben grösser, aber auch die ersten Anlagekosten weit bedeutender als bei dem gewöhnlichen Oberbau auf hölzernen Querschwellen.

Bei den in Paris ausgestellten Weichen und Kreuzungen zeigte sich allgemein das Bestreben, die Schienen dieser wichtigen Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes von dem härtesten und widerstandsfähigsten Material, von cementirtem Eisen, Puddelstahl, Bessemer-Stahl, Tiegel-Gussstahl, oder auch die Kreuzungen aus Hartguss in einem Stück herzustellen.

Die fixen Eisenbahn-Signale, d. h. diejenigen, welche von der freien Bahn oder von den Stationen aus gegeben werden, waren in der Pariser Ausstellung durch besonders interessante und sinnreiche, freilich auch sehr complicirte Anordnungen vertreten, die eben wegen ihrer Complication nur in besonderen Fällen auf sehr frequenten Bahnen als empfehlenswerth erscheinen. In dieser Hinsicht sind namentlich die auf den Französischen Bahnen gebräuchlichen Distanz-Signale mit Drahtleitungen auf grosse Entfernungen bis zu 1200^{m} hin, meistens mit electrischen Control-Apparaten, theilweise auch mit Knallcapseln verbunden, zu erwähnen, ferner die bei Tunnel-Eingängen und anderen gefährlichen Stellen der Bahn mehrfach angewandten automatischen Signale, welche durch die Räder der passirenden Züge gestellt werden; sodann der von Vignier construirte, auf dem Pariser Westbahnhof (Gare de Saint-Lazare) zur Ausführung gebrachte Sicherheits-Apparat, dessen Grundprincip darin besteht, dass die Stellhebel der Distanzscheiben und der Weichenzungen derart mit einander in Verbindung gebracht sind, dass nie eine Weiche gezogen werden kann, bevor nicht das entsprechende Signal zur Deckung dieser Weiche gegeben ist; und endlich die in noch grösserer Vollkommenheit ausgebildeten und auf den grösseren Englischen Stationen schon weit verbreiteten, im Princip ganz ähnlichen Sicherheits-Apparate, welche namentlich von der Firma Saxby und Farmer in Kilburn bei London in vorzüglicher Güte ausgeführt werden. Der wesentlichste Unterschied dieser Englischen Sicherheits-Apparate vom Apparat Vignier besteht übrigens darin, dass bei jenen das Geben eines Einfahrtssignals nur dann möglich ist, wenn die entsprechenden Weichen vorher richtig gestellt sind, und dass diese Stellung der Weichen sich nur ausführen lässt, nachdem vorher alle Haltsignale gegeben sind, wodurch jene Weichen gedeckt werden. Diese Englischen Sicherheits-Apparate, welche vortrefflich und mit grossen Kosten ausgeführt sind, geben übrigens zu dem nicht unbegründeten Bedenken Veranlassung, dass im Fall des Reissens eines Leitungsdrahtes oder des Brechens einer Stange das betreffende Signal oder die Weiche sich der Controle des Signal- und Weichen-Wärters entzieht, wodurch der Betrieb ernstlich gefährdet werden kann. In der Praxis soll dieser Fall übrigens noch nicht vorgekommen sein.

Bemerkenswerth war auf der Pariser Ausstellung auch noch ein von Preece construirtes, electrisch-optisches Signal, welches auf der London and South Western Bahn Anwendung gefunden hat, und daselbst, nach dem bekannten Englischen Block-System, zur Eintheilung der Bahn in Sectionen (von 1—2 Engl. Meilen Länge) dient, wobei bekanntlich in England die Regel gilt, dass niemals 2 Züge gleichzeitig auf einer und derselben Section sich befinden dürfen. Diese Preece'schen Signal-Apparate enthalten auf jeder Signalwärterstation folgende Bestandtheile:

1) Einen kleinen electrischen Semaphor, der von der Nachbarstation aus manövrirt wird, und dessen Stellung in der Station selbst nicht geändert werden kann;

2) einen Stellhebel für den Semaphor der nächsten Signalstation;

3) einen Controlapparat, mit Zeiger und Läutewerk, der mittelst des Zeigers die Signale anzeigt, welche man mittelst des Stellhebels am Semaphor der nächsten Station giebt;

4) einen Taster zur Herstellung des electrischen Stromes, welcher das Läutewerk im Controlapparat der Nachbarstation zum Schlagen bringt.

Im Fall einer Störung in den Leitungen oder den electrischen Apparaten stellen sich dabei die Semaphore auf „geschlossene Bahn."

Diese electrisch-optischen Signale verdienen für die Deutschen Bahnen eine besondere Beachtung und würden mit einigen Modificationen, wie solches bereits seit einigen Jahren auf der Altona-Kieler Bahn versucht ist, anstatt der sonst in Deutschland gebräuchlichen electrischen Glockensignale zweckmässig zu verwenden sein, zumal da die Bahnwärter durch die üblichen Glockensignale nur zu leicht verwöhnt und zum Schlafen während ihrer Dienstzeit verleitet werden, indem sie sich darauf verlassen, unter allen Umständen durch die Glocken rechtzeitig geweckt zu werden.

Unter den in der Pariser Ausstellung befindlichen Modellen von Bahnhofs-Anlagen erregte besondere Aufmerksamkeit das Modell der Geleisanlagen vor dem Nordbahnhofe bei Paris, wo die 6 Geleise der 3, nach Creil, Chantilly und Soissons führenden Bahnen, bevor sich dieselben durch Weichen in angemessener Weise vereinigen, derartig unter, resp. über einander mittelst langer und sehr schiefer Brücken hinweggeführt sind, dass nirgends Geleiskreuzungen im Niveau dabei vorkommen. Ferner sind die in einer Richtung befahrenen Geleise, bevor sich dieselben mittelst einer Weiche vereinigen, erst auf einer längeren Strecke parallel neben einander hergeführt, damit 2, etwa gleichzeitig darauf fahrende Züge rechtzeitig die Aufmerksamkeit des Zugpersonals erregen, um einem Zusammenstoss vorzubeugen. Alle Signale und Weichen sind dabei mittelst des Vignier'schen Sicherheitsapparates combinirt, um keine Irrthümer im Signalgeben und bei der Weichenstellung zuzulassen. H. T.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Wenn man die einzelnen Getreidebörsen-Berichte der letzten Woche verfolgt, so lauten dieselben in der Summe überall einhellig und eintönig, fast Tag für Tag „matt", „flau", „schleppend" und die Reporters werden bald Noth haben, für das Klagelied synonyme Wörter zu finden. Die Weizenpreise stehen weit unter dem vorjährigen Niveau und man wird heuer, wo nur eine mässige Productenbewegung bevorsteht, wenig das alte Lied vom „Wagenmangel" hören, der den Zeitungen eine so angenehme Handhabe darbot, den ununterbrochenen Guerillakrieg gegen die Eisenbahnen zu verschärfen. Unsere frühere Annahme, dass die Bahnen in diesem Jahre wenig Getreide nordwärts zu führen haben werden, bestätigt der letzte Pester Bericht: „Für den Export ist so gut wie Nichts an unserem Platze realisirt worden." Uebrigens zweifeln wir gar nicht, dass auch in diesem Jahre die Schweiz ihren bedeutenden Bedarf hauptsächlich aus Ungarn decken wird. Stettin wird voraussichtlich Einiges aus Ungarn beziehen. Die nordwestlichen Provinzen Russlands haben Missernte und ein neulicher Ukas hebt deshalb die Getreide-Einfuhrzölle auf, die ebenso unerklärlich für Russland, ein Getreide-Productionsland par excellence, wie schädigend für unsere östlichen Eisenbahnen waren. Um doch zu zeigen, was eine derartige Aufhebung zu bedeuten hat, will ich aus dem bis zum 1. Januar künftigen Jahres geltenden Tarif nur folgende Positionen herausheben. Es zahlte

		pro Tschetwert
Roggen, Gerste und Mais	zur See	60 Kop.
	zu Lande	20 „
Weizen, Spelz, Erbsen etc.	zur See	90 „
	zu Lande	30 „
Hafer und Buchweizen	zur See	45 „
	zu Lande	15 „

Mehl, Malz und Grütze zahlen 50% mehr als das Getreide, aus dem sie gemacht!

Die Eisenbahnen waren also bisher in einer Weise begünstigt, welche jene langen Klagen der Ostseestädte veranlasste. Als Motive für diese hohen Unterschiedszölle waltete hierbei die Absicht vor, die billigeren Seefrachten auf diese Weise gegen die theureren Eisenbahnfrachten auszugleichen und den Bahnen, namentlich während der Schifffahrt, Frachten zu sichern. Die Differentialzölle ziehen sich nämlich so ziemlich durch den ganzen Russischen Tarif. Wieviel Russland vom Deutschen und Ungarischen Getreidemarkte beziehen wird, ist natürlich nicht vorauszusagen. Einigen Einfluss aber auf die Verringerung seines Bedarfs aus Deutschland wird der Umstand herbeiführen, dass durch die grosse Hitze die Wolga — der Haupttransportweg des für den Export über den Petersburger Hafen bestimmten Getreides — so seicht geworden ist, dass nach dortigen Zeitungen grosse Getreidemassen mit den Schiffen festsitzen, die Bauern aber mit ihren Bugsirpferden wegen der ausgebrochenen Si-

birischen (Pferde-) Pest sämmtlich davongelaufen sind. (Aus 4 soeben uns aus Russland zugehenden Ernteberichten ersehen wir, dass Südrussland, nachdem in der letzten Zeit Regen gefallen ist, nunmehr einer sehr befriedigenden Ernte entgegensieht. Die Ungarischen Producte werden also demnach eine scharfe Concurrenz erhalten.) Das Ungarische Getreide will nun auf die Westeuropäischen Märkte über Triest und der Pester Lloyd declamirt heftig gegen die Südbahn wegen hoher Frachtpreise, „bei denen die Producte des Donaugebiets mit den Südrussischen nicht zu concurriren vermöchten, obschon Ungarischer Weizen besser sei. Das Russische Getreide sei höchstens in einigem Vortheil wegen besserer Reinigung.“ Einmal sehen wir nicht ein, warum nicht zuerst an Beseitigung der mangelhaften Feiung gegangen wird, ehe die Frachten als Concurrenzhinderniss herhalten müssen, sodann hat Südrussland ungleich niedrigere Bodenpreise, ausserdem aber Ströme, welche die Frucht billig mit eigener Kraft an Bord tragen. Ein Blick auf die Karte hätte dem „Lloyd“ Don und Dniepr etc. gezeigt. Ein bloss moralischer Druck ist bei der Südbahn augenblicklich kaum von Einfluss, da die kilometrische Mehreinnahme vom 21.—28. Juli über 10% gegen die Vorwoche, vom 1. Januar — 28. Juli über 8% gegen die gleiche Zeit im Vorjahr betrug.

Eine ganz andere, ebenso wichtige als interessante wirthschaftliche Frage im Gebiet der Eisenbahnfrachten liegt aber sicher hierbei zugleich mit vor, nämlich die: Ob es nicht rationell und kaufmännisch wohl zu erwägen wäre, bei schlechter Conjunctur eines Artikels die Frachtpreise für denselben auf Selbstkosten und Amortisationsquote zu ermässigen, bei sehr lebhafter Conjunctur aber, wo alle Preise des freien Marktes, namentlich und zuerst alle Löhne, anziehen, auch höhere Frachtpreise zu nehmen, so gut die Schiffsfrachten und Achsenpreise alsdann ebenfalls steigen. Die festen Preise bei jeder noch so verschiedenen Conjunctur mögen ihr Bequemes für die Calculation haben, vielleicht auch der kaufmännischen Speculation sichereren Anhalt gewähren, ebenso gern gebe ich zu, dass sie einigermaassen mit der corporativen unbeweglicheren Natur der grossen Transportanstalten zusammenhängen — der beweglichen Natur aller Preise, allen Verkehrs, d. h. der Natur des freien Marktes entsprechen sie eben nicht, und ich bin überzeugt, dass auch die Frachtpreise der Eisenbahnen in der näheren oder ferneren Zukunft mit den Conjuncturen einigermaassen sich in correlate Bewegung setzen werden, wie dies der ganze Seefrachtverkehr thut und thun muss. Die Verschiedenheit der See- und Landfracht-Concurrenz ändert Nichts an der Sache.

Vorläufig rathen wir der Südbahn, einfach die Lamentationen des „Lloyd“ auf den sich vollziehenden Ausbau des Ungarischen Bahnnetzes hinzuweisen. Dieser ist die wirksamste Lösung für die Concurrenzfähigkeit des Ungarischen Getreide gegen das Russische.

Die Baumwollenvorräthe in England mehren sich, der Wochenumsatz und Export aber steht weit hinter dem Vorjahre zurück. Unter den Einfuhrartikeln Englands sind nur solche Consumartikel, die hauptsächlich die höheren Classen entnehmen, gestiegen, dagegen, als ein sehr genaues Kennzeichen des stagnirenden Verkehrs und folgeweise der geschwächten Kaufskraft der unendlichen Majorität des Volkes, Artikel wie Rum, Thee, Tabak gefallen. Die klarste Einsicht in die Situation geben wiederum die Banken. Die Metallvorräthe wachsen in den grossen Reservoirs noch fort und fort, ebenso die Depositen und Giroguthaben, die deutliche Signatur des Marktes, der noch gar kein Leben, gar keinen Muth hat, sich in geschäftlichen Operationen über den täglichen etwa nöthigen Bedarf in irgendwie namhafter Weise zu engagiren. Natürlich spielen hierbei die politischen Verhältnisse als die bewegenden Factoren. So lange die Französische Presse noch wenn auch noch so kindische Eroberungs- und Allarm-Artikel schreibt, so lange von Kriegsanleihen an der Börse und Lagerfesten in Chalons mit demonstrativen Champagner-Toasten der Officiere die Rede sein wird, so lange flüchtet sich das bewegliche Sparvermögen der Nationen in die sicheren Ports der Bankkeller, und die Bewegung des Gütermarktes entbehrt seiner ersten, seiner nothwendigsten Motoren: Vertrauen und Capital.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 11. August. Die Börse ist zwar nicht entvölkert, denn jede Firma sendet ihren Vertreter, aber in diesem ist nicht immer der Inhalt, sondern nur der Namen repräsentirt. Das eigentlich belebende Element, d. h. diejenigen Speculanten, welche im wichtigen Momente irgend eine Initiative ergreifen und den Impuls zu grösserer Thätigkeit geben, befinden sich auf Reisen, genug, die „todte Saison“ hat ihren Einzug gehalten und macht mit unerbittlicher Strenge ihr Recht geltend. Vielleicht ist das ein Glück für die Börse, die noch vor kurzer Zeit colossalen Hausse-Engagements reduciren sich langsam, es tritt ihnen wohl auch ein Decouvert gegenüber; es ist also leicht möglich, dass die Börse einer „Krisis“ entgeht. Die Jahreszeit macht sich nicht allein in den Umsätzen, sondern auch in den Coursen geltend, die letzteren sind auf dem Eisenbahn-Actien-Markte „matt“, weil das Capital fortdauernd sehr schwach zur Börse fliesst und die Speculanten allem Anschein nach eher „fixen“ als „haussiren.“ Es ist allerdings richtig, dass zu jedem Abschluss ein Käufer und Verkäufer gehört, also die „gefixte Waare“ einen Abnehmer („Haussier“) finden muss; aber wer mit den Geheimnissen der Börse bekannt ist, weiss, dass das „fixe Angebot“ zunächst die Course drückt und jeder Käufer möglichst billig kaufen will; er also gewiss Nichts thut, um den Druck zu mildern. Ich behandle heute diesen Stoff, weil die letzten acht Tage eine besondere Veranlassung geboten haben. Ich bemerkte schon vor acht Tagen, dass die Speculanten inländische Eisenbahn-Actien als Deckung anderweiter Hausse-Engagements in Blanco verkaufen. Zur Inscenirung solcher Operationen bedarf es in der Regel einer besonderen Veranlassung, und diese lag in den Baoprojecten einiger Bahnen, namentlich der Köln-Mindener, Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger. Die Kgl. Direction der Oberschlesischen Bahn wird auf den 12. September ihre ordentliche Generalversammlung berufen und derselben auch jene, bereits bekannten Projecte zur Beschlussfassung vorlegen. Es ist wahr, und auch ich habe das oft bemerkt, das Publicum will Nichts von Projecten wissen, es sehnt sich nach einem ruhigen Actienbesitz und sträubt sich gegen die Octroyirung einer unsicheren, mindestens einer augenblicklich nicht zu beurtheilenden Zukunft. Die Bezeichnung „Octroyirung“ ist richtig, weil das Gegenmittel, eine zahlreiche Beschickung der betreffenden Generalversammlung, nicht angewendet wird, denn der Einzelne ist zu schwach, und zur Begründung einer Majorität bedarf es einer Organisation, welche erfahrungsgemäss Arbeit und Geld kostet und deren Erfolg zweifelhaft ist. Das Letztere gilt besonders in solchen Fällen, in denen die Staatsregierung in Folge ihres Actienbesitzes zahlreiche Stimmen für sich in Anspruch nimmt, wie bei der Oberschlesischen Bahn. Ob aber der Widerwillen des Publicums gegen die Projecte so weit gestiegen wäre, dass wie jetzt jede kritische Unterscheidung suspendirt ist, wenn nicht die Speculation ihre Hand im Spiele hätte, ist eine Frage, welche mit „Nein“ beantwortet werden muss. Zum Beweise führe ich Folgendes an. Vor wenigen Tagen wurde es bekannt, dass der Generalversammlung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft jene Projecte zur Beschlussfassung unterbreitet werden sollen. Noch bevor diese Nachricht ins Publicum gedrungen sein konnte, waren Oberschlesische Actien A und C flau und 1 Proc. auf 186 weichend. Die Nachricht kam gleichzeitig mit der schlechteren Notirung ins Publicum, und nur weil ein Theil des letzteren der Praxis huldigt, sein Urtheil nach den Cours-Bewegungen zu formuliren, weil viele Actien-Besitzer sich dem „Urtheil der Börse“ unterordnen, trat ein stärkeres Angebot, welches den Cours auf 184 drückte, hervor. Die Speculation hatte ihren Zweck erreicht und die Verkäufer mussten die Kosten tragen. Leider sind solche Erscheinungen geeignet, den Eisenbahn-Actien-Markt immer mehr zu discreditiren und ihm die ohnehin auf ein Minimum reducirte Theilnahme zu entziehen. Gestern waren Oberschlesische wieder $1^1/_4$ Proc. steigend, sie haben also seit acht Tagen immer noch mehr als $2^1/_2$ Proc. verloren. Köln-Mindener schlossen $^3/_4$ und Freiburger 1 Proc. niedriger.

Zur Sache selbst muss ich noch bemerken, dass die Projecte der Oberschlesischen Eisenbahn keine Neuigkeit sind und es auch Niemandem eingefallen ist, an ein Fallenlassen derselben zu glauben. Seit ihrer ersten Aufnahme haben sich die Gründe für eine neue, Schlesien durchschneidende Verbindung mit Oesterreich und Böhmen noch vermehrt. Das Bahnnetz der Ungarischen Nordostbahn, der Weiterbau der Lemberg-Czernowitzer Bahn und deren Verbindung mit den Moldo-Walachischen Bahnen ist gesichert, ebenso der Ausbau des Böhmischen Bahnnetzes. Es sind also alle Bedingungen vorhanden, welche die Ausführung der Projecte rechtfertigen. Die Börse stellt sich selbst ein Armuthszeugniss aus, wenn sie nur ihren Launen folgt und durch ihre Operationen den Beweis giebt, dass eine sachliche Beurtheilung der Verhältnisse für sie keinen Werth hat.

Es scheint fast, als sollten nur ungünstige Momente escomptirt werden, die Juli-Einnahmen blieben ganz wirkungslos, ungeachtet sie, soweit sie vorliegen, für die meisten Linien befriedigend sind. Der Personen-Verkehr hat freilich das Meiste beigetragen, während der Güter-Verkehr auf vielen Bahnen noch immer lahmt und immer noch die Symptome eines kräftigen Aufschwunges vermissen lässt. Eine Ausnahme machen wieder die Cosel-Oderberger und die drei Linien der Oberschlesischen Bahn, letztere haben zusammen 110 423 Thlr. oder $17^1/_4$ Proc. Plus erzielt, im Güter-Verkehr allein 112 672 Thlr. oder ca. $22^1/_2$ Proc. Die gleichzeitigen Mehr-Einnahmen der Galizischen Ludwigsbahn von 71 104 fl. oder 23 Proc. und der Lemberg-Czernowitzer von 51 500 fl. oder ca. 57 Proc. sprechen für einen Verkehrs-Zufluss aus Galizien nach Schlesien, das Plus der Cosel-Oderberger von 40 526 Thlr. (dessen Details mir noch nicht bekannt sind) aber auch für Transporte aus Oesterreich und Ungarn. Gegenüber der letzten Wochen-Einnahmen der Oesterr. Staatsbahn muss man an eine Verspätung jener Transporte auf der Nordbahn glauben.

Der Prioritäten-Markt war fortdauernd still, besonders für inländische Devisen, von denen keine als „verhältnissmässig belebt“ hervorzuheben ist, ein Prädicat, welches einzelne Russische Prioritäten fast täglich für sich in Anspruch nehmen konnten.

♂ Wien, am 11. August. Obwohl wir tief in der todten Saison stecken, obwohl die haute und petite finance die quetschende Enge der Börse und der Stadt flieht und nach Maassgabe der erstiegenen Stufen der Jacobsleiter, der erzielten Coursdifferenzen die Scheitel

der Hochgebirge besteigt und an dem wallenden Mehrbusen einer derben Almerin schnauft oder in den Tiefthälern am rauschenden Bache Forellen angelt, so pulsirt dennoch ein reges Leben in der Speculation. Die socialdemocratische Menschenverbrüderung, welche am Beginn der Berichtswoche im lustigen Sperl die Schwingen regte, das tendentiöse Dementiren der officiösen und officiellen Pressorgane bezüglich der Annäherungsversuche zwischen Oesterreich und Preussen, das böse Blut, welches hie und da anlässlich des Schützenfestes aufsprudelte, die Gerüchte über die getrübten Beziehungen zwischen Frankreich und Rumänien, sowie über die Allianzbestrebungen Frankreichs, Hollands und Belgiens, endlich die politischen Verhältnisse Spaniens spielten gewaltig in das Börseninteresse hinein. Die rüstige Baisse beutete diese Umstände zu ihrem Vortheile aus und deshalb war in den meisten Eisenbahn-Actien das Angebot vorwaltend und waren es wieder Nord- und Staatsbahnactien, welche am meisten herhalten mussten. Nordbahn wicheu von 1860 auf 1850, da man aussprengte, dass der Herzog von Modena, welcher einer der stärksten Nordbahnactionäre ist, sich seines Besitzes entledigt, obwohl der letzte Monatsausweis mit einem Plus von 640000 fl. gegen das Vorjahr glänzt. Staatsbahnactien, in denen die jetzt schwächer werdenden Mehreinnahmen zu starken Realisirungen und Blancoverkäufen Anlass geben, behaupteten sich nach vielen Schwankungen auf 247. Die jetzt in Aussicht stehenden geringeren Wochen-Einnahmen, obwohl sie noch immer höher als die höchsten des vorigen Jahres sind, werden von der bösen Baisse mit Vorliebe benutzt, um Staatsbahn niederzuhalten. Indess, wenn man bedenkt, dass heuer gegen das Vorjahr ein Mehrertrag von mindestens 6 Millionen erwartet werden kann, dass die Montanwerke heuer sehr glänzende Geschäfte erzielten und das niedrige Agio nebstdem ein bedeutendes Ersparniss verursacht, so würden mindestens 70 Franken per Actie vertheilt werden können. Dieser Aussicht gegenüber darf der gegenwärtige Cours offenbar als zu gering bezeichnet werden. — Südbahn blieben stationär auf 181. Die Erträgnisse dieser Bahn sind vortrefflich; allein weil das Unternehmen noch immer viel Capital benöthigt, um allen seinen Verpflichtungen nachzukommen, so drückt die Baisse gewaltig auf das Papier und stellt es tief unter Pari. So verhält es sich auch mit den Südbahn-Prioritäten. Dieselben lauten auf 200 fl. in Silber nominal und sind für 96 fl. in Papier zu haben. Das massenhafte Ausgebot in diesem Papiere soll darin seine Ursache finden, dass man ein neues Anlehen von 60 Mill. Gulden oder 150 Mill. Francs erwartet, welches die Südbahn nächstens auflegen wird. Das Geld wird einschliesslich der Amortisation der Bahn einen Bruchtheil mehr als 10 Procent kosten. Die Südbahn schuldet der Italienischen Regierung einen Kaufschillingsrest von 50 Mill. Francs, der jetzt zur Zahlung gelangt. — Alföldbahn verloren 4 fl., Elisabethwestbahn $3\frac{1}{2}$ fl., obwohl diese Bahn jetzt grosse Anstrengungen macht, um den Concurrenzen der Nordbahn und Staatsbahn die Spitze zu bieten.

Die Agenten der Elisabethbahn schlagen jetzt ihre Büreaus an den Hauptplätzen Ungarns auf und übernehmen von dort die directe Beförderung der Güter in das Ausland. Unter dem Patronat der Elisabethbahn ist jetzt eine kleine Gesellschaft im Entstehen, welche eine eigene Donauflotille erbaut, um die Ungarischen Producte nach Wien zu liefern. Von dem Landungsplatze dieser Boote soll eine kleine Locomotivbahn in den Westbahnhof geführt werden. — Pardubitzer sankeu um 3 fl., Siebenbürger um $2\frac{1}{2}$ fl., Carl-Ludwigsbahn um 2 fl. und die meisten übrigen Bahnactien um 1 bis 2 fl. — Die sogenannten Losonczer Actien werden jetzt in Actien der Salgo-Tarjaner Kohlengewerkschaft umgewandelt. Einst gänzlich missachtet und entwerthet, versprechen sie jetzt ein höchst werthvolles und einträgliches Papier zu werden. Jene Gewerkschaft fördert Kohle, welche die stets sich mehrende Industrie Pest-Ofens im riesigen Maassstabe verbraucht, und die, sobald die Linie Hatvan-Miskolcz im nächsten Jahre hergestellt sein wird, im Theissgebiete einen grossen Absatz erreichen wird. Ad vocem Kohle verdient hervorgehoben zu werden, dass für die cisleithanischen Bahnen als Ersatz für den abnehmenden Getreideverkehr die Kohlentransporte von Bedeutung werden, indem namentlich die Zuckerfabriken in diesem Jahre die Kohlen schon im August führen lassen, die sie sonst einige Monate später bezogen; die Gerüchte über Kohlenmangel haben hierzu die Veranlassung gegeben. — Ehe die nächsten zwei Monate ablaufen, wird das Oesterreichische Eisenbahnnetz um eine nicht ganz unansehnliche Zahl neuer Linien im Betriebe bereichert sein. Am 1. d. M. wurde die Strecke Schwadowitz-Königshain eröffnet. Noch im Laufe dieses Monats wird die Strecke Arad-Karlsburg dem Verkehr übergeben werden; Anfangs September steht die Eröffnung der Budweis-Pilsener Strecke der Franz-Josephbahn in Aussicht. Ebenso soll die Strecke St. Valentin-Steyer der Kronprinz-Rudolphbahn dieser Tage vollendet werden. — Tramway-Actien fielen von 238 bis 205, erholten sich dann wieder auf 225 und blieben 212 à 215. Die Pester Speculation, welche sich übermässig in diesen Actien engagirt hatte, und der das Syndicat es allein zu verdanken hat, dass es 1500 St. bis zu einem Agio von 185 fl. also gegenüber der Einzahlung von 60 fl. zu einem Agio von 300% auf den Markt werfen konnte, hat in dieser Woche grosse Posten derselben realisirt. Die starken Einnahmen des Schützenfestes werden sich nicht bald wiederholen und überdies wurden dieselben durch die wegen des grossen Verkehrs unbrauchbar gewordenen Pferde bedeutend paralysirt.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Der „St.-A.“ vom 7. d. M. veröffentlicht

1) einen Königl. Erlass vom 11. Juli d. J., der die Ausführung einer Bahn von Liegnitz über Grünberg nach Rothenburg an der Märkisch-Posener Bahn genehmigt;

2) eine Concessions- und Bestätigungsurkunde von demselben Tage, betreffend den Bau dieser Bahn durch die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft und einen (achten) Statutnachtrag dieser Gesellschaft, welcher letztere lautet:

§ 1. Das zur Zeit aus der Breslau-Waldenburger und der Frankenstein-Liegnitzer Bahnlinie mit der gemeinsamen Kreuzungsstation Königszelt bestehende Unternehmen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft wird ausgedehnt:

1) auf den Bau und Betrieb einer an die Frankenstein-Liegnitzer Bahnlinie sich anschliessenden Eisenbahn von Liegnitz über Grünberg nach Rothenburg oder einem sonst festzustellenden Anschlusspunct an die Märkisch-Posener Eisenbahn,

2) auf die Anlage eines Doppel-Geleises zwischen den Stationen Königszelt und Altwasser der Breslau-Waldenburger, soweit erforderlich, zwischen den angegebenen Puncten zu rectificirenden Bahnlinie. Die specielle Richtung dieser Bahnlinie bestimmt unter Genehmigung des Handelsministers der Verwaltungsrath der Gesellschaft.

Der Handelsminister setzt den Zeitpunct fest, wo der Bau der ad 1 genannten Eisenbahn in Angriff zu nehmen ist und die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, denselben derart zu fördern, dass die ganze Bahn längstens drei Jahre nach dem Beginn des Baues fertig gestellt und dem Betriebe übergeben wird.

§ 2. Die von Liegnitz über Grünberg nach Rothenburg oder einem sonstigen Anschlusspunct an die Märkisch-Posener Bahn zu führende Eisenbahn bildet einen integrirenden Theil des Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Unternehmens. Auf dieselbe finden rücksichtlich der Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate, sowie zur Militär-, Post- und Telegraphen-Verwaltung des Norddeutschen Bundes die Bestimmungen des Statuts und der bisherigen Statuts-Nachträge, sowie die hierüber in Bezug auf die alten Bahnstrecken getroffenen besonderen Vereinbarungen Anwendung.

§ 3. Das zur Ausführung der in § 1 bezeichneten Anlagen, desgleichen zur Bestreitung anderer Bedürfnisse des Unternehmens, insbesondere des Umbaues der Bahnhöfe zu Breslau und Freiburg erforderliche Anlage-Capital wird auf 6 500 000 Thaler festgesetzt.

§ 4. Die Beschaffung dieses Anlage-Capitals erfolgt durch Ausgabe von: 17 000 Stück Stamm-Actien, jede über 200 Thaler lautend, im Gesammtbetrage von 3 400 000 Thaler und mit $4\frac{1}{2}$ Procent verzinslichen Prioritäts-Obligationen im Betrage von 3 100 000 Thalern.

§ 5 Die zu emittirenden Actien haben vom 1. Januar desjenigen Jahres, welches auf die Betriebs-Eröffnung der von Liegnitz über Grünberg nach Rothenburg oder einem sonstigen Anschlusspunct an die Märkisch-Posener Bahn zu bauenden Eisenbahn folgt, gleiche Rechte und Verpflichtungen mit den bereits emittirten Stamm-Actien, und finden auf sie alle in dem Statute und den bisherigen Statuts-Nachträgen gegebenen Bestimmungen mit der Maassgabe Anwendung, dass die in § 19 des Statuts für die Einzahlungen der Actionäre auf 4 Procent festgesetzten Zinsen auf 5 Procent bis zu dem Zeitpuncte erhöht werden, von welchem ab sie an der Dividende mit den älteren Stamm-Actien Theil nehmen.

Die Bedingungen, unter denen die Creirung und Emission der Prioritäts-Obligationen erfolgt, werden durch ein besonderes Allerh. Privilegium festgesetzt.

3) das Privilegium vom 11. Juli d. J. wegen Ausgabe von 3 100 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn. Die letzteren werden als „Litt. G“ in Stücken von 1000, 500 und 100 Thlr. ausgegeben, sie tragen $4\frac{1}{2}$ Procent halbjährig am 2. Januar und 1. Juli jeden Jahres zahlbare Zinsen und werden durch Ausloosung zum Nennwerthe vom Jahre 1874 ab, mit jährlich $\frac{1}{2}$ Procent des ganzen Capitals, oder 15 500 Thlr., unter Zuschlag der durch die eingelösten Obligationen ersparten Zinsen amortisirt.

Projecte.

Arad-Temesvar. Für diese Eisenbahn ist, wie der „Ungar. Lloyd“ meldet, die Concession der Darmstädter Creditbank, den Gebrüdern Sulzbach in Frankfurt, dem General Klapka und der Firma Kramer-Klett in Nürnberg ertheilt worden. Die $7\frac{1}{2}$ Meilen lange Bahn wird die Orte Neu-Arad, Dreispitz, Vinga, Orczidorf, Merczidorf und Szt.-Andras berühren; soferne die Regierung den Bau der Linie von Temesvar nach Orsova (etwa 23 Meilen lang) wünschen sollte, wird den Concessionären die Zusicherung gegeben, dass sie betreffs dieser Linie bei gleichgestellten Offerten Anderer das Vorzugsrecht erhalten. Die Linie von Arad nach Temesvar wird mit Staatsgarantie, welche pr. Meile auf 40 500 fl. festgesetzt wurde, im Concessionswege ausgebaut.

Bau.

* **Preussische Ostbahn.** (Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg.) Ueber die näheren Verhältnisse der im Bau begriffenen Bahnstrecken von Schneidemühl nach Dirschau

und von Thorn nach Insterburg theilt uns die Königliche Direction der Ostbahn zu Bromberg mittelst Schreibens vom 2. d. M. Nachstehendes mit:

Die auf Grund des Gesetzes vom 17. Februar cr. auf Kosten des Preussischen Staats unter der Leitung der Königl. Direction der Ostbahn auszuführenden Eisenbahnen von Thorn nach Insterburg und von Schneidemühl nach Dirschau sind bereits im Laufe des verflossenen Frühjahres, noch vor Vollendung der speciellen Vorarbeiten, an mehreren Puncten in Bauangriff genommen, um den bekannten Nothstandsverhältnissen der Provinz Preussen durch unverzügliche Eröffnung einer wirksamen Erwerbsquelle Abhilfe zu verschaffen. Selbstverständlich erfolgte dieser Bauangriff nur an solchen Puncten, welche innerhalb des früher aufgestellten generellen Projectes als feststehend anzusehen und von der weiteren Entwickelung der speciellen Vorarbeiten nicht beeinflusst waren.

Letztere sind inzwischen kräftig vorangeschritten, und jetzt so weit gediehen, dass ein ziemlich lebhafter, zunächst auf die Ausführung der Erdarbeiten gerichteter Baubetrieb eingeleitet werden konnte.

Die längere der genannten beiden Eisenbahnen von Thorn nach Insterburg schliesst sich vermittelst einer festen Brücke über die Weichsel bei Thorn an die Bromberg-Warschauer Bahnlinie und küuftig an die im Bau begriffene Thorn-Posener Bahn an und nimmt ihre Richtung von Thorn über Schönsee, Briesen, Bischofswerder, Deutsch-Eylau, Osterode, Allenstein, Wartenburg, Korschen, — wo der Anschluss an die Ostpreussische Südbahn stattfindet —, Gerdauen nach Insterburg. Dieselbe hat eine Gesammtlänge von rot. 40 Meilen und ist einschliesslich der Weichselbrücke bei Thorn zu $15^3/_4$ Millionen Thaler, d. i. zu rot. 394000 Thlr. pro Meile veranschlagt. In diesem Baucapital ist die Weichselbrücke nach den Voranschlägen mit 2 750 000 Thlr. berücksichtigt, wonach für die Eisenbahn selbst, exclusive der Brücke 13 000 000 Thlr., d. i. pro Meile 325 000 Thlr. an Herstellungskosten entfallen.

Die Bahnlinie durchschneidet zum Theil, namentlich auf der ca. 14 Meilen langen Strecke zwischen Osterode und Korschen ein sehr coupirtes Terrain, in welchem die Aufsuchung der relativ günstigsten Linie nur durch ausgedehnte Terrain-Aufnahmen und mit Hilfe von Horizontalcurven-Plänen bewirkt werden konnte.

Die Schwierigkeiten, welche sich einer günstigen Tracirung dieser Strecke entgegenstellen, werden einerseits durch den Umstand hervorgerufen, dass die Bahnlinie bei ihrer östlichen Richtung das Gebiet zahlreicher tief eingeschnittener Wasserläufe überschreitet, welche ihren Lauf durchgehends von Süd nach Nord nehmen und durch hohe, steil abfallende Wasserscheiden getrennt sind, während anderseits auch auf die Umgehung der in grosser Anzahl vorhandenen Landseen und Moore Bedacht genommen werden muss.

Nach Lage der bisher gefertigten Vorarbeiten wird es gleichwohl gelingen, abgesehen von den Brücken-Rampen bei Thorn und von einigen kurzen Strecken, auf welchen ein Gefälle von 1:150 bis 1:180 nicht zu vermeiden ist, die bei der Ostbahn im Allgemeinen innegehaltene Maximal-Steigung von 1:200 nicht zu überschreiten, wobei jedoch unter den Erdarbeiten längere Dämme und Einschnitte, erstere bis 70′ Höhe, letztere von einer Tiefe bis zu 60′ auszuführen sind.

Auf die Anlage des 2. Geleises ist bei dem Bahnprojecte insoweit Rücksicht genommen, als sämmtliche grössere Brücken zweigeleisig, die kleineren Brücken und der Bahnkörper indess, abgesehen von den durch die Rücksichten auf eine günstigere Disposition der Erdarbeiten gebotenen Abweichungen, eingeleisig ausgeführt werden.

Das Terrain wird hierbei von vornherein für eine zweigeleisige Bahnanlage erworben und zwar grösstentheils mit Hilfe der von der Bahnlinie berührten Kreise, welche es übernommen haben, das Terrain von den Einzelbesitzern zu erwerben und der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung zu stellen.

In Bezug auf die Ueberbrückung des Weichsel-Stroms bei Thorn liegen 2 Projecte vor, hinsichtlich deren die Verhandlungen mit den Militär-Behörden noch schweben.

Nach dem ersten Entwurfe unterhalb der Stadt sind 8 Brückenöffnungen à 300′ lichter Weite in Aussicht genommen, während die Herstellung des zweiten Entwurfs oberhalb der Stadt die Herstellung von 5 Oeffnungen à 300′, 10 Oeffnungen à 108′ und 10 Oeffnungen à 82′ lichter Weite erfordert.

Die Bauzeit zur Herstellung der ganzen Bahn einschliesslich der Weichselbrücke ist vorläufig auf 6 Jahre bemessen.

Die Eisenbahn von Schneidemühl nach Dirschau, welche den auf der Ostbahn vorhandenen Umweg über Bromberg um ca. 4 Meilen abkürzt, hat eine Länge von 24 Meilen; dieselbe verfolgt von Schneidemühl aus die Richtungslinie über Krojanke, Flatow, südlich von Pr. Friedland und Schlochau vorbei, weiter über Conitz, Czersk und Pr. Stargard nach Dirschau.

Das Baucapital ist zu 7 800 000 Thlr., d. i. pro Meile mit 325 000 Thlr. veranschlagt; die Bauzeit ist vorläufig ebenfalls auf 6 Jahre angenommen.

Das Terrain der Bahn ist im Allgemeinen etwas günstiger wie bei der Bahn von Thorn nach Insterburg, gleichwohl sind auch hier bedeutende Erdarbeiten, namentlich auf der Strecke zwischen Conitz und Dirschau auszuführen.

Die Steigungen der Bahn erreichen ein Maximal-Verhältniss von 1:200, welches auf ununterbrochenen Längen bis zu $1^1/_2$ Meilen Platz greift.

Hinsichtlich des 2 Geleises bei der Bauanlage sowie in Betreff des Grunderwerbs liegen dieselben Verhältnisse vor wie bei der Eisenbahn von Thorn nach Insterburg.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Der erste Spatenstich auf der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn erfolgte auf der Zweigbahn-Strecke von Cottbus nach Guben beim Dorfe Grabko am 20. Juli c.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Auf der Grosswardein-Essegger Strecke hat nach dem C.-Bl. am 22. Juli die Uebergabe der im Jahre 1863 aufgeführten Nothstandsbauten von Seite des Ministeriums des Innern an die Concessionäre begonnen.

Eisenbahn-Betrieb.

Theissbahn. Die Direction der Theiss-Eisenbahn bringt zur Kenntniss, dass in Folge Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 10. Juni d. J. zur Leitung und Ausführung des Betriebes der Theiss-Eisenbahn eine Betriebs-Direction mit dem Sitze in Pest eingesetzt wurde, welche am 10. August ihre Functionen antritt. Die Bureaux der Betriebs-Direction befinden sich an der Donauzeile im Heinrich'schen Hause Nr. 10 im zweiten Stockwerke. (C.-Bl.)

tz. — **Aachen-Mastrichter Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Gemäss des (in No. 26 S. 364 Jahrgang 1867 dieser Zeitung bereits vollständig mitgetheilten) zwischen der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft und dem Grand Central Belge abgeschlossenen Vertrages ist der Betrieb der Bahn am 1. August 1867 auf den Letzteren übergegangen.

Das Verhältniss zwischen der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft und dem Grand Central Belge, welches wir wiederholt mittheilen, ist Folgendes: die Aachen-Mastricht Eisenbahn-Gesellschaft erhält für die Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt 45 Proc. und die Gesellschaft Mackenzie für die Strecke Hasselt-Landen nach wie vor 50 Proc. der Brutto-Einnahme. Betragen obige 45 Proc. weniger als 650 000 frcs. jährlich, so haben die beiden (zu dem Grand Central gehörigen) Linien Antwerpen-Rotterdam und Est Belge das Fehlende zuzuschiessen, um die Zinsen der Prioritäts-Anleihen unter allen Umständen zu sichern.

Der Kohlentransport aus dem Wurm-Revier in der Richtung nach Aachen (Zweigbahn Kämpchen-Kohlscheidt-Aachen) ist der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gegen 50 Proc. der Brutto-Einnahme übertragen.

Im Eigenthum und Betrieb der Aachen-Mastrichter Gesellschaft verblieben ist die Steinkohlengrube bei Kirchrath.

Die Convertirung der rückständig gebliebenen Zinsen à 850 000 Thlr. gegen 5procent. Prioritäts-Obligationen III. Emission hat einen guten Verlauf genommen; es wurden 725 000 Thlr. umgetauscht, auch steht zu erwarten, dass nur ein ganz kleiner Theil der Prioritäts-Gläubiger den Process der Conversion vorziehen werde.

Der Bau einer Pferdebahn zur Verbindung der Hauptbahn mit dem Steinkohlenbergwerke zu Kirchrath, zu welchem die Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Statuts etc. verpflichtet ist, wird demnächst in Angriff genommen werden. Diese Bahn wird eine Ausdehnung von 8 Kilometern erhalten und es sind für ihre Erbauung 66 490 Thlr. reservirt.

Für die 5 Monate August bis ult. December 1867 hat der Grand Central Belge vertragsmässig 270 000 Franken (72 000 Thlr.) bezahlt.

Im Uebrigen gestaltete sich der Rechnungs-Abschluss wie folgt:

Einnahmen: für Personenbeförderung 61 599 Thlr., für Reisegepäck 2989 Thlr., für Equipagen 28 Thlr., für Eil- und Frachtgüter 95 728 Thlr., für Kohlenfrachten 17 384 Thlr., für Vieh- und Pferdetransporte 3973 Thlr., an extraordinären Einnahmen aus dem Güterverkehre 1213 Thlr., für Postgüter 321 Thlr., diverse Einnahmen 33 931 Thlr. und Reinertrag der im Jahre 1867 lohnend im Betriebe gestandenen Steinkohlengrube bei Kirchrath 17 007 Thlr.

Der Gesammt-Einnahme von 234 174 Thlr. stehen an Ausgaben gegenüber:

Für die allgemeine Verwaltung 7193 Thlr., für die Bahnverwaltung 90 006 Thlr. und für die Transportverwaltung 110 151 Thlr., zusammen 207 350 Thlr. Die Vergütigung an die Gesellschaft Mackenzie betrug $19\,912^2/_3$ Thlr. Es verblieben daher als Ueberschuss 6911 Thlr. 24 Sgr. 5 Pf., welchem die obenerwähnte Summe von 72 000 Thlrn. von dem Grand Central Belge und 6371 Thlr. von der Bergisch-Märkischen Bahn für den Kohlenverkehr auf der Zweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen hinzutreten.

Die Gesammtsumme des Reinertrages wurde zur Einlösung von Zinscoupons verwendet.

tz. — **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nimmt von Jahr zu Jahr grössere Dimensionen an. Nachdem im Jahre 1867 die Zweigbahnen Styrum-Ruhrort, Hengstei-Holzwickede, Haan-Opladen, Ohligs-Wald-Solingen und die Verbindungsbahn zwischen der Hochfeldbahn und dem Bahnhofe Rheinhausen dem Betriebe übergeben worden, bestand das Bahngebiet aus folgenden Bahnstrecken: von Aachen bis Obercassel nebst Kohlenzweigbahn (11,71 M.), von Gladbach bis Homberg (5,60 M.), von Viersen

his Venlo (2,96 M.), von Düsseldorf bis Dortmund (11,26 M.), von Hengstei his Holzwickede (2,32 M.), von Dortmund bis Soest (7,16 M.), von Unna bis Hamm (2,44 M.), von Dortmund bis Duisburg (7,24 M.), von Witten bis Langendreer (0,70 M.), von Langendreer bis Laer (0,41 M.), von Mülheim bis Oberhausen (0,69 M.), von Steele bis Dahlhausen (0,52 M.), von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Canal und den Etablissements im Hochfelde (0,58 M.), die Rheinhauser Verbindungsbahn (0,15 M.), von Styrum bis Ruhrort (1,27 M.), von Steele bis Vohwinkel (4,47 M.), von Letmathe bis Iserlohn (0,73 M.), von Hagen bis Siegen (14,10 M.), von Herdecke bis Einhaus (0,29 M.), von Haan bis Opladen (2,29 M.) und von Ohligs-Wald bis Solingen (0,75 M.), zusammen 77,66 Meilen.* Auf mehreren Zweighahnen findet aber nur Güterverkehr statt, es kommen deshalb bei den Betriebs-Ergehnissen im mittleren Jahresdurchschnitte in Anwendung: hei dem Personenverkehre 72,11 Meilen und bei dem Güterverkehre 74,45 Meilen. Von der Bahnlänge sind 24,/6 Meilen doppelgeleisig.

Anlagecapital. Concessionirt sind für die Bergisch-Märkische Eisenhahn 65 000 000 Thlr., darunter 25 000 000 Thlr. Stammactien und 1 000 000 Thlr. vierprocentige Prioritätsactien. Für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, beruhend auf einer hesonderen Concessions-Urkunde, sind 18 000 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen concessionirt, welche mit 3¼ Proc. vom Staate garantirt sind.

Von den Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1867 amortisirt 1 313 800 Thlr.

Das verwendete Anlagecapital hetrug für die Bergisch-Märkische Eisenbahn 44 855 224 Thlr., d. i. pro Meile 749 711 Thlr. und für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 12 898 993 Thlr. oder pro Meile 896 386 Thlr.

Für die Bergisch-Märkische Eisenbahn hesteht ein Reservefonds mit 212 439 Thlr. und ein Erneuerungsfonds mit 244 785 Thlrn. Bestand, für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn dagegen ein Reserve- und Erneuerungsfonds mit einem Bestande von 47 427 Thlrn.

Die Betriebsmittel wurden um 51 Locomotiven, 50 Personen-, 200 bedeckte und 734 offene Güterwagen vermehrt. Demontirt wurden 6 und ausser Dienst gestellt 5 Locomotiven, auch befanden sich eine Anzahl Wagen im Umbau. Ultimo 1867 waren im Betriebe: 255 Locomotiven, 309 Personenwagen mit 17066 Plätzen, 95 Gepäckwagen mit 11 160 Ctr., 1150 bedeckte Güterwagen mit 150 220 Ctr. und 6980 offene Güterwagen 1 218 830 Ctr. Ladefähigkeit, im Ganzen also 8225 Gepäck- und Güterwagen mit einer Capacität von 1 380 210 Centnern.

Zur Bewältigung des Verkehrs waren 124 216 Züge erforderlich; die Locomotiven legten 653 675 Nutzmeilen zurück bei einer Frequenz von 25 066 835 Achsmeilen.

Frequenz. Obgleich die Benutzung der IV. Wagenclasse weit geringer war und 81 055 Militärs weniger befördert worden sind als im Vorjahre, hat sich der Personenverkehr gegen das Jahr 1866 um 616 323 Personen = 10 Proc. gehoben. Befördert wurden 37 484 Personen in der I. Classe, 816 949 in der II., 2 937 994 in der III., 2 838 593 (gegen 3 041 590 im Vorjahre) in der IV. Classe, 68 881 Militärs und 41 146 Auswanderer, zusammen 6 741 044 Personen. Von denselben kommen 95,17 Procent auf den Binnenverkehr. Sämmtliche Personen haben 16 879 412 Meilen, eine also 2,50 Meilen gegen 2,61 Meilen im Vorjahre zurückgelegt. Die specifische Frequenz betrug 235 079 Personenmeilen.

In Folge Ermässigung der Tarifsätze sind im Jahre 1867 pro Person und Meile 2 Sgr. 6,76 Pfge. gegen 2 Sgr. 6,92 Pfge. im Vorjahre eingenommen worden.

Ausserdem wurden noch im Personenverkehre befördert: 161 833 Ctr. Gepäck, 57 Equipagen, 171 Pferde und 10 016 Hunde.

Mit Ausnahme der Güter I. Classe (die um 1 633 864 Ctr. gegen das Vorjahr zurückgeblieben sind) zeigte der Güterverkehr eine solch erfreuliche Zunahme, dass gegen das Jahr 1866 im Ganzen 22 663 011 Ctr. = 19,05 Proc. mehr befördert sind. An dieser Mehrbeförderung participiren die Güter der II. Classe mit 8½ Millionen Ctr. und die Kohlen und Coaks mit 10½ Mill. Ctr. Im Speciellen wurden befördert: 519 862 Ctr. Eilgüter, 207 963 Ctr. Postgüter, 3 429 649 Ctr. Güter der I. Classe, 46 700 751 Ctr. der II. Classe, 73 330 625 Ctr. Kohlen und Coaks, 6 358 856 Ctr. Betriebsdienst- und 10 492 000 Ctr. Dienst-Baugut, sowie 614 634 Ctr. Thiere, in Summa 141 654 340 Ctr. Hiervon kommen 74,83 Proc. auf den Binnenverkehr. Auch die Anzahl Centnermeilen ist erheblich höher als im Vorjahre, sie betrug 817 285 435. Jeder Ctr. hat durchschnittlich 5,77 Meilen gegen 5,66 Meilen im Vorjahre zurückgelegt. Die specifische Frequenz umfasste 10 977 641 Centnermeilen gegen 9 646 724 im Jahre 1866.

Die Einnahmen pro Ctr. und Meile betrugen im Durchschnitte 2,29 Pfge. gegen 2,48 Pfge. im Vorjahre, woraus zu ersehen ist, dass wesentliche Tarifermässigungen stattgefunden haben.

Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1867 waren befriedigend. Die Einnahmen betrugen:

	überhaupt	pro Meile	gegen das Vorjahr mehr
aus dem Personenverkehre	1465457 Thlr.	19684 Thr.	1,37 Proc.
„ „ Güterverkehre .	5429303 „	72925 „	11,32 „
an Extraordinarien . . .	529531 „	7113 „	20,42 „
zusammen	7424291 Thlr.	99722 Thlr.	9,78 Proc.

Die Einnahmen würden aher noch grösser sein, wenn nicht die zeitgemässen Tarifermässigungen erfolgt wären. Gegen das verwendete Anlagecapital verglichen, repräsentiren die Einnahmen 12,855 Procent.

Die Ausgaben haben sich in Folge der Gehaltserhöhungen, der vermehrten Diäten und Reisekosten, sowie sachlichen Kosten gegen das Vorjahr erhöht und betragen:

	überhaupt	pro Meile	gegen das Vorjahr mehr
für die allgemeine Verwaltung	262060 Thlr.	3520 Thlr.	9,36 Proc.
„ „ Bahnverwaltung . . .	1142503 „	15346 „	16,46 „
„ „ Transportverwaltung .	1951372 „	26210 „	18,07 „
zusammen	3355935 Thlr.	45076 Thlr.	16,79 Proc.

Sie nahmen von der Brutto-Einnahme 45,20 Proc. (gegen 42,49 Proc. im Vorjahre) in Anspruch. Werden die gewöhnlichen Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds denselben zugerechnet, dann betragen sie 4 088 554 Thlr. = 55,07 Proc. der Brutto-Einnahme gegen 52,89 % in 1866.

Der Ueberschuss betrug 4 068 356 Thlr. = 54 646 Thlr. pro Meile, resp. 7,044 Proc. des verwendeten Anlagecapitals. Er übertraf den vorjährigen um 179 001 Thlr. = 4,60 Procent. Verwendet wurde der Ueberschuss zur Verzinsung der Anleihen 1 643 979 Thlr., zur Amortisation 186 028 Thlr., zum Reservefonds 50 314 Thlr., zum Erneuerungsfonds 678 712 Thlr., zur Eisenbahnsteuer 130 625 Thlr., zur Extradividende des Staats 63 970 Thlr. (Derselbe musste aber zur Verzinsung der Obligationen der Ruhr-Sieg-Bahn 149 550 Thlr. zuschiessen) und zu 7½ Proc. Dividende 1 425 000 Thlr. Im Vorjahre betrug die Dividende 8 Proc., die Verminderung derselben ist aber lediglich in der Erhöhung des daran theilnehmenden Anlagecapitals zu suchen.

Die Pensionscasse der definitiv angestellten Beamten schloss ult. 1867 mit 97 370 Thlrn., diejenige der nicht definitiv angestellten mit 565 620 Thlrn. und die Krankencasse mit 14 119 Thlrn. Bestand ab.

+ **Brölthaler Eisenbahn.** (Jahresbericht für 1867 und Generalversammlung.) Das Transportquantum betrug 560 277 Ctr. (gegen das Vorjahr 60 579 Ctr. oder 12,1 % mehr), die Einnahme 17 231,3 Thlr. (2089 Thlr. oder 13,8 % mehr), die Ausgahe 8646,4 Thlr. oder 50,18 % der Einnahme, mithin der Ueberschuss 8584,9 Thlr. Davon wurden 2805,4 Thlr. zu Abschreibungen verwandt, ferner 2890,75 Thlr. zu Zinsen und Provision an Creditoren, mithin betrug der Reinertrag 2888,7 Thlr. Die Generalversammlung vom 30. April 1868 hat beschlossen, diesen Gewinn nach Abzug von 226,9 Thlr. für zweifelhafte Ausstände dem Dispositionsconto zu überweisen. Das Actiencapital beträgt 98 600 Thlr. in Actien à 100 Thlr., die gesammten Anlagekosten his jetzt gegen 150 000 Thlr.

— *tz.* **Main-Weser-Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die von Kassel nach Frankfurt a. W. führende, 26,43 Meilen lange Main-Weser-Bahn ist Eigenthum der Staaten Preussen und Hessen. Von ihrer Bahnlänge sind 17,79 Meilen in Preussen und 8,64 Meilen in Oberhessen belegen. Der Reinertrag wird nach Verhältniss der Meilenzahl unter die beiden Eigenthümer vertheilt.

Die Bahn, von welcher die letzte Strecke am 15. Mai 1852 dem Betriebe übergeben wurde, ist durchweg doppelgeleisig und erforderte his ult. 1867 ein Anlage-Capital von 16 087 731 Thlrn. d. i. pro Meile 608 692 Thlr.

Ausser Erzen, welche auf den Stationen Giessen, Butzbach und Friedberg der Bahn zugehen, kommen besonders bemerkenswerthe Bergwerks- und Hütten-Erzeugnisse nicht vor. Sie durchschneidet auch keine bedeutenden Fabrik-Districte. Die kleinere Industrie ist dagegen nicht unerheblich, die Landwirthschaft an der ganzen Linie blühend und Betriebsamkeit wie Wohlstand vorherrschend. Wenn nun auch in Folge dessen der innere Verkehr ein sehr lebhafter ist, so resultiren doch die wesentlichsten Einnahmen aus dem directen und Transit-Verkehre. Nach ihrer Lage vorzugsweise auf den Verkehr mit den Norddeutschen Seestädten und dem Binnenlande bis zur Schweiz und dem Mittelrhein, auf den zwischen Berlin, Frankfurt und dem Mittelrhein und auf den zwischen den Kohlen- und Eisen-Revieren Westfalens und Süddeutschland angewiesen, vermittelte sie bisher noch unter Concurrenz der Sächsisch-Bayerischen Bahn den bedeutenden Verkehr zwischen Schlesien, Sachsen, Thüringen nach Frankfurt, dem Mittel- und Oberrhein, welcher nach Vollendung der Bebra-Hanauer Bahn auf diese übergehen wird.

Betriebsmittel. Nach Anschaffung von 7 Locomotiven und 54 Güterwagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit im Jahre 1867 bestanden die Betriebsmittel am Schlusse dieses Jahres aus 61 gekuppelten Locomotiven mit 51 Tendern, 122 Personenwagen mit 5 450 Plätzen, 25 Gepäck-, 722 Last- und 47 Arbeitswagen mit einer Ladefähigkeit von 114 610 Ctrn. Die Locomotiven legten 176 705 Meilen zurück.

Frequenz. Auch der Verkehr auf der Main-Weser-Bahn hat im Jahre 1867 eine solche Steigerung gezeigt, dass dessen Gesammt-Ergebniss die früheren Jahre weit übertraf.

Personen wurden 62 334 = 6,63 Proc. mehr hefördert wie im Vorjahre. In den einzelnen Wagenclassen sind gefahren: 15 980 in der I., 176 530 in der II., 757 376 in der III. und 52 479 Militairs (gegen 174 960 im Vorjahre) zusammen 1 002 365 Personen, von welchen 86,78 Proc. auf den Binnen- und 13,22 Proc. auf den directen und Durchgangs-

* In den Längenangaben sind die für die Anschlüsse industrieller Etablissements hergestellten Geleise (168 gegen 158 im Vorjahre) nicht enthalten.

Verkehr kommen. Sämmtliche Personen legten 7 578 869 Meilen zurück (in Folge der im Vorjahre auf weite Strecken beförderten Militairs 3,09 Proc. weniger), es beträgt daher die specifische Frequenz 280 699 Personenmeilen.

Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich 7,56 Meilen und brachte pro Person und Meile 3,26 Sgr. ein, gegen 8,32 Meilen resp. 2,74 Sgr. im Vorjahre.

Von den zurückgelegten Personenmeilen kommen 66,22 Proc. und von der Einnahme für Personen 51,77 Proc. auf den Binnenverkehr.

Gepäck wurden 90 473 Ctr., Auswanderergut 9 032 Ctr., Pferde 208 Stück und 663 Achsen, Equipagen 83 Stück und Hunde 3 359 Stück befördert.

Der Güterverkehr umfasste ein Gesammt-Quantum von 12 341 337 Ctrn. (gegen das Vorjahr mehr 2 562 736 Ctr. = 28,98 Proc.) und es kommen von demselben: auf Eilgüter (incl. 179 Ctr. notirter Postgüter) 161 512 Ctr., auf Frachtgüter der I. Classe 1 156 571 Ctr., der II. Classe 1 449 364 Ctr., auf Frachtgüter der Classe A. 993 531 Ctr., der Classe B. 3 650 620 Ctr., Erze und Roheisen 794 654 Ctr., Erden und Steine 163 203 Ctr., Kohlen 3 037 851 Ctr. (39,50 Proc. mehr als 1866) und auf Betriebsdienst- und Baugüter 934 034 Ctr. Von dem gesammten Quantum kamen nur 22,57 Proc. auf den Binnen-Verkehr.

Sämmtliche Güter haben 146 179 055 Centnermeilen (39 943 749 = 37,98 Proc. mehr als 1866), ein Centner also 11,84 Meilen zurückgelegt, bei einer Einnahme von 3,08 Pfge. pro Centner und Meile; gegen 11,89 Meilen und 3,38 Pfge. im Jahre 1866.

Die specifische Frequenz betrug 5 414 039 Centnermeilen, und zwar 584 217 im Binnen- und 4 790 295 Centnermeilen (excl. der Neben-Transporte) im directen Verkehre. Jeder Centner legte zurück: im Binnenverkehre 8,53 Meilen, im directen 13,53 Meilen und brachte ein: im Binnenverkehre 3,75 Pfge., im directen Verkehre aber nur 3,004 Pf.

Ausserdem kamen noch zur Beförderung 2 485 Achsen grösseres und 703 Achsen kleineres Vieh, 105 Stück grösseres und 1 257 Stück, sowie 2 479 Ctr. kleineres Vieh, 16 Locomotiven, 4 Tender, 1 994 Achsen Eisenbahn-Waggons und 1 313 Achsen sonstige Gegenstände.

Finanz-Ergebnisse. Die Einnahmen haben sich in Folge des gestiegenen Verkehrs um 310 517 Thlr. = 15,99 Proc. vermehrt. Sie betrugen: für Personen-Beförderung 815 163 Thlr., für Gepäck, Equipagen, Pferde und Hunde 65 761 Thlr., zusammen im Personen-Verkehre 880 925 Thlr. (116 799 Thlr. = 15,29 Proc. mehr wie 1866); für Eil- und Frachtgüter 1 274 484 Thlr., für Vieh 19 251 Thlr., sonstige Transporte 9 815 Thlr., für Eisenbahn-Waggons 3 950 Thlr. und an Neben-Einnahmen 17 227 Thlr., zusammen im Güterverkehre 1 324 728 Thlr. (197 791 Thlr. = 17,55 Proc. mehr wie 1866). Die extraordinären Einnahmen — einschliesslich 18 103 Thlr. Resteinnahmen für Militair-Beförderungen aus dem Vorjahre — betrugen 61 135 Thlr., die Gesammt-Einnahmen also 2 270 788 Thlr. und excl. der vorstehenden 18 103 Thlr. 2 252 685 Thlr., pro Meile Bahnlänge 85 232 Thlr. und gegen das Anlage-Capital verglichen = 14,02 Proc.

Ausgaben. Wie die übrigen Staatsbahnen, so besitzt auch die Main-Weser-Bahn weder Reserve- noch Erneuerungs-Fonds, weshalb die Ausgahen wesentlich höher erscheinen, als bei den Privatbahnen. Sie betrugen: für die allgemeine Verwaltung 70 019 Thlr. (6,63 Proc. der Betriebs-Ausgaben), für die Bahnverwaltung 388 152 Thlr. (36,73 Proc.) und für die Transport-Verwaltung 598 475 Thlr. (56,64 Proc.), zusammen 1 056 646 Thlr., pro Meile Bahnlänge 39 979 Thlr., pro Nutzmeile 5,60 Thlr., pro 100 Centner Nettolast 18,32 Sgr. Sie nahmen von den Betriebs-Einnahmen à 2 252 685 Thlr. 46,91 Proc. in Anspruch und überstiegen die vorjährigen um 117 029 Thlr. = 12,46 Procent. Ausserdem wurden noch für Neubeschaffung von Locomotiven 182 801 Thlr. verausgabt und zu Restausgaben etc. 23 724 Thlr. verrechnet, einschliesslich deren die Gesammt-Summe derselben 1 263 161 Thlr. beträgt.

Als Ueberschuss verblieben 1 007 627 Thlr., d. i. 38 120 Thlr. pro Meile resp. 6,26 Proc. vom verwendeten Anlage-Capitale. Der Ueberschuss des Vorjahres würde mit Einschluss der im Jahre 1867 zur Erhebung gekommenen 18 103 Thlr für Militair-Beförderungen und nachdem die Kosten der Neuanschaffungen im Betrage von 163 998 Thlrn. davon gedeckt sind 856 706 Thlr. betragen haben, nach welcher Summe sich pro 1867 ein Mehr von 17,62 Proc. herausstellt.

Von dem Ueberschusse des Jahres 1867 kamen 690 460 Thlr. auf die unter Preussischer und 317 167 Thlr. auf die unter Grossherzogl. Hessischer Verwaltung stehenden Bahnstrecken.

+ Westfälische Eisenbahn. (Jahresbericht pro 1867.)

1) Länge der Bahn: 33,91 Meilen, nämlich a) Hessische Grenze-Hamm (sonst Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn, vollendet seit 1853), 17,05 M.; b) Hamm-Münster (im Betrieb seit Mai 1848) 4,64 M.; c) Münster-Rheine (eröffnet 1856) 5,12 M.; d) Altenbeken-Holzminden 6,20 Meilen.

2) Anlagekosten. Die Kosten für den Neubau betrugen im Ganzen 16 299 920 Thlr. oder pro Meile 480 682 Thlr., und zwar für die Strecke Warburg-Hamm 8 448 994 Thlr. oder pro Meile 470 696 Thlr., für Hamm-Münster 1 390 400 Thlr. oder pro Meile 299 655 Thlr., für Münster-Rheine 2 352 800 Thlr. oder pro Meile 459 532 Thlr., für Altenbeken Holzminden 4 107 726 Thlr. oder pro Meile 662 537 Thlr. Auf den Oberbau kommen davon 22,22, auf die Erdarbeiten 17,87, auf die Brücken und Durchlässe 14,29, auf die Betriebsmittel 11,79, auf die Hochbauten 9,46, auf den Grunderwerb 7,70, auf die Tunnels 5,70, auf die Verwaltungskosten und Zinsen 4,85%. Ausserdem sind nachträglich 1 000 541 Thlr. zur Vervollständigung und Erneuerung der ursprünglichen Anlagen verwandt worden; davon treffen jede Meile der ersten 3 Strecken resp. 62 625; 79 820; 20 714 Thlr.

3) Personenverkehr. Befördert wurden 828 261 Personen incl. 42 188 Militärs (81 227 Personen oder 9% und 82 421 Militärs oder 68% weniger, aber 1194 Civilreisende mehr als 1866), worunter 106 231 Personen oder 13% im directen Verkehr; ferner 55 355 Ctr. Gepäck, 294 Equipagen, 2456 Pferde, 3442 Hunde. Im Ganzen wurden 4 323 248 Personenmeilen durchfahren, dies giebt pro Person über 5 Meilen und als specifische Personenfrequenz 129 747 Personen.

4) Güterverkehr incl. Vieh 29 984 461 Ctr. (im Vergleich zum Vorjahr 10 861 952 Ctr. oder 57% mehr), worunter 3 833 833 Ctr. Betriebsdienstgut, 3 551 681 Ctr. Baudienstgut, 138 188 Ctr. Eilgut und 6234 Ctr. Postgut. Mehr als ein Dritttheil des Gesammtgewichts, nämlich 10 586 958 Ctr. waren Steinkohlen. Auf den Binnenverkehr kommen 10 291 631 Ctr oder über ein Dritttheil; bringt man Dienstgut und Vieh in Abrechnung, so bleiben für den Binnenverkehr nur 2 828 236 Ctr. oder nicht ganz 13% übrig. Im Ganzen wurden 236 724 307 Centnermeilen zurückgelegt; dies giebt als specifische Frequenz 7 156 660 Ctr.

5) Finanzielle Resultate. Die Einnahme betrug aus dem Personenverkehre 358 461,1 Thlr. (gegen 1866 90 114 Thlr. oder über 20% weniger), aus dem Güterverkehr 1 423 981,9 Thlr. (gegen das Vorjahr 296 260 Thlr. oder fast 27% mehr, sowie mehr als je), aus verschiedenen Quellen 121 502 Thlr. (worunter 81 681 Thlr. für Wagenmiethe und 12 382,3 Thlr. Pachtgeld von der Hessischen Nordbahn), also zusammen 1 903 945 Thlr. (199 106 Thlr. oder 11,7% mehr als 1866, die höchste dagewesene Einnahme) oder pro Meile 56 147 Thlr. Von allen 30 Stationen der Bahn stehen der Einnahme nach obenan Soest mit 625 956 Thlr., Hamm mit 200 269 Thlr., Warburg mit 214 370 Thlr. und Holzminden mit 204 596 Thlr. Die Betriebsausgaben betrugen (incl. der mit 481 572 Thlr. aus den Betriebseinnahmen bestrittenen Kosten für Ergänzungen und Erneuerungen) 1 436 121,6 Thlr. oder 75,43% der Gesammt-Einnahme (gegen 58,73% in 1866); der Ueberschuss beträgt daher nur 467 823,4 Thlr. (gegen 699 649,5 Thlr. in 1866), wonach sich das Anlagecapital ohne Rücksicht auf die Kosten der Ergänzungsbauten zu 2,87%, mit Einschluss der letzteren aber zu 2,61% verzinst (1866 resp. 4,34 und 3,95%).

6) Die Betriebsmittel bestehen in 70 Locomotiven (worunter 15 neue), nämlich 39 von Borsig, 18 von Henschel und Sohn in Cassel, 5 von Egestorff, 5 von Wöhlert, 3 von der Maschinenbau-Gesellschaft Vulcan in Stettin; ferner in 69 Personenwagen (3 weniger) mit 3636 Sitzplätzen und 1344 Gepäck- und Güterwagen mit 191 405 Ctr. Ladungsfähigkeit, wozu noch 7 Umladewagen, 27 Bahnmeisterwagen und 3 Draisinen kommen.

+ Erste Siebenbürger Eisenbahn. (Generalversammlung am 24. Juni.) Die Bahnstrecke Arad-Carlsburg, welche voraussichtlich zu dem concessionsmässigen Termin, nämlich bis 18. August 1868, wird eröffnet werden können, ist 111 199,3 Klafter oder 27,8 Meilen lang, durchzieht von Arad an das ebene günstige Terrain bis Gyorok und Paulis und folgt von da an dem Marosthale, erst bis Branyicska, 17¾ Meilen von Arad, auf dem rechten, dann bis Maros Porto, ⅜ M. von Carlsburg, auf dem linken, auf der letzten Strecke wieder auf dem rechten Ufer. Die geraden Linien betragen 82,19%, die 109 Bogen 19 800,5 Klftr. oder 17,81% der Gesammtlänge; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 Klftr. Von der Gesammtlänge der Bahn sind 16,87% horizontal, 72,90% steigend, 10,23% fallend; das Steigungsmaximum ist 1/300. Die gesammte Erdbewegung beträgt 840 000 Cubikklafter, die Zahl der Wegübergänge 202. Von den hergestellten 232 Kunstbauten oder Unterbauobjecten sind 3 grosse Jochbrücken, die bei Branyicska 133,8 Klftr. lang (deren dritter Theil eine Eisenconstruction enthält), die bei Maros Porto von 106,33 Klftr. Spannweite und eine über den Streelfluss von 54 Klftr. Spannweite. Ausser der Theissbahnstation Arad enthält die Bahn 15 Stationsplätze und Anhaltepuncte in nachfolgenden Entfernungen von einander: Gyorok 2,77 M., Anb. Paulis 0,83, Radna 0,92, Anh. Konop 2,08, Berzova 1,30, Szoborsin 3,16, Zám 2,37, Illye 2,83, Anb. Branyicska 1,34, Déva 1,80, Piski 1,23, Broos 2,17, Anh. Siboth 1,62, Alvincz 1,98, Carlsburg 1,30 Meilen. Die Schienen wiegen pro Fuss 17½ Pfund. Für die Zweigbahn von Piski nach Petrozseny ist die Bahnlinie noch nicht genehmigt. Das nominelle Anlagecapital besteht in 14 Mill. fl. in Actien à 200 fl. und 21 Mill. fl. in Prioritäten.

• Badische Staatseisenbahnen. (Mai-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert im Mai	befördert bis ult. Mai	dafür vereinnahmt im Mai	dafür vereinnahmt bis ult. Mai
Personen		463289	1859309	320911 fl. 26 kr.	1155289 fl. 18 kr.
Gepäck	Ctr.	15899	56757	23093 „ 28 „	69299 „ 28 „
Equipagen	Stück	38	78	402 „ 15 „	834 „ 26 „
Vieh	„	21360	134757	13803 „ 30 „	67601 „ 43 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1846312	8282327	1653366 „ 34 „	7408326 „ 42 „
Empfang	„	2037559	9918524		
			in Summa	2011577 fl. 13 kr.	8701351 fl. 37 kr.
			gegen 1867	1341687 „ 7 „	5973314 „ 32 „
			mithin 1868 mehr	669890 fl. 6 kr.	2728037 fl. 5 kr.

An Nachnahmen etc. wurden verausgabt:

	im Mai	bis ult. Mai
1868	462 935 fl. 26 kr.	2 235 968 fl. 54 kr.
1867	421 981 „ 26 „	1 931 272 „ 42 „
mithin 1868 mehr	40 954 fl. — kr.	304 696 fl. 12 kr.

***Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat Juni 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	70,5	319788	4321908	121424	309326	430750
östl. Staatsb.	28,8	208304	2367801	75765	178740	254505
Privatbahnen	13,7	79310	857920	16026	28770	44796
Summa	112,5	607402	7547629	213215	516836	730051
im Juni 1867	110,7	657433	6341663	244494	477538	722032
daher 1868	+1,8	—50031	+1205966	—31279	+39298	+8019

Tarifwesen.

„Dynamit“ aus der Fabrik von A. Nobel in Hamburg ist auch auf den unter der Verwaltung der Köln-Mindener Gesellschaft stehenden Bahnen vom Transport ausgeschlossen, ebenso im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre.

Zu den Oesterreichisch-Bayerischen Gütertarifen vom 1. April 1867 ist ein II. Nachtrag erschienen und am 1. August in Kraft getreten. Derselbe enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Körner- und Hülsenfrüchten, Mehl, Mühlenfabricaten und Oelsaaten, und zwar für Sendungen unter 100 Ctr., für Sendungen von 100 Ctrn. und mehr und für ganze Wagenladungen, d. h. 200 Ctr. in einem Wagen.

Vom 5. August an findet zwischen den Württemberg. Enzthalbahn-Stationen Wildbad, Neuenbürg und Brötzingen und den Badischen Stationen Bruchsal, Heidelberg und Mannheim, ausserdem auch zwischen Wildbad und Würzburg (Badische Bahn) eine directe Personen- und Gepäckabfertigung statt.

Vom 10. August wurde die Station Rottweil der Württemb. Staatsbahn als Verbandstation für den directen Württembergisch-Badischen Güterverkehr eingestellt, dagegen wurde die Station Thalhausen vom genannten Tage an aus dem Württemb.-Badischen directen Güterverkehr zurückgezogen. — Am 10. August ist ein Nachtrag zum Specialtarif für Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen vom Decbr. 1867 für die Stationen der Strecken Pforzheim-Wildbad und Ulm-Blaubeuren der Württembergischen Staatsbahn in Wirksamkeit getreten.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Für Oelsaamen in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. mit directen Frachtbriefen transito Berlin von und nach Breslau oder darüber hinaus sind ermässigte Ausnahmsätze „Berlin-Transito nach und von Hamm und der westlich von Hamm gelegenen Köln-Mindener Verbandstationen“ in Kraft getreten.

Seit 1. August cr. wird auf der Wilhelmsbahn „unfertig gewalztes Eisen“, welches unter Declaration „Rohschienen“ oder „Eisen zur Verarbeitung“ seit einiger Zeit namentlich nach Oesterreich zur Versendung kommt und im Wesentlichen noch nicht die Eigenschaften fertigen Eisens besitzt, zu Roheisen gerechnet und in Classe „C“ tarifirt.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Vom 15. d. M ab wird im Localverkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn „Blei in Röhren“ zur ermässigten Classe A und „Bleischrot und Bleiweiss“ in jeder Quantität gleich Blei in Blöcken und Mulden zum Specialtarif für Zink tarifirt. Im directen Verkehr mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn wird Bleischrot und Bleiweiss zu dem für Blei in Blöcken und Mulden vereinbarten Specialtarifsatze von 16 Sgr. pro Ctr. von Breslau nach Hamburg befördert.

Vom 15. k. Mts ab tritt ein gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen-Sendungen in Wagenladungen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Zwischenstationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn via Görlitz in Kraft. Druck-Exemplare des Tarifs sind bei den Niederschlesisch-Märkischen Güter-Expeditionen in Breslau und Görlitz zum Preise von 6 Pf. pro Stück käuflich zu haben.

Vom 15. August cr. wird für den Transport von unbearbeiteten oder rohbearbeiteten Steinen mit Ausnahme des Marmors in ganzen Wagenladungen von mindestens 100 Centnern im Tarif für directe Sendungen von den Stationen Jauer, Gross-Rosen, Ober-Streit und Striegau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn via Altwasser nach den Stationen Dittersbach, Gottesberg, Ruhbank, Märzdorf, Jannowitz, Schildau, Hirschberg, Reibnitz, Alt-Kemnitz und Rabishau der Schlesischen Gebirgsbahn und von den Stationen Gross-Rosen, Ober-Streit und Striegau nach denselben Stationen und ausserdem nach Station Greiffenberg der Schlesischen Gebirgsbahn, sowie von Station Jauer via Kohlfurt nach Nicolausdorf, Lichtenau, Lauban, Heide-Gersdorf, Langenöls und Greiffenberg und von Gross-Rosen, Ober-Streit und Striegau nach denselben Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn, mit Ausnahme von Greiffenberg, zu dem Satze von 1 Pfg. pro Centner und Meile und unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pro 100 Ctr. eingeführt werden. Exemplare des Tarifs sind bei den Niederschlesisch-Märkischen Güter-Expeditionen der genannten Stationen für den Preis von 1 Sgr. pro Stück zu haben.

Vom 15. d. M. ab werden auf den von der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn verwalteten Eisenbahnen Stahl, grobe Stahlwaaren und Stahltheile zum Eisenbahn-Oberbau zum Frachtsatz der zweiten ermässigten Classe des Localtarifs befördert.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft macht unterm 10. August c. bekannt: „Nach einer Benachrichtigung des Grossh. Mecklenburg-Schwerinschen Finanzministeriums kommt der Transitzoll von dem durch Mecklenburg auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn transitirenden Eisenbahngute vom 11. d. M. an in Wegfall.“

Ausland.

t. — **Zunahme des Eisenbahnverkehrs in England.** Eine werthvolle officielle Zusammenstellung über das Englische Eisenbahnwesen, die kürzlich veröffentlicht ist, giebt eine interessante Uebersicht über die enorme Zunahme des Englischen Eisenbahnnetzes und des dortigen Eisenbahnverkehrs. Im Jahr 1854 waren in England und Wales 6114 Engl. Meilen Bahn im Betrieb, die im Jahr 1866 bis auf 9701 Meilen zugenommen hatten. In Schottland hatte gleichzeitig das Eisenbahnnetz von 1043 auf 2244 Meilen, in Irland von 897 auf 1909 Meilen Bahnlänge sich vergrössert. In dem ganzen vereinigten Königreich war in den Jahren 1853 bis 1866, also binnen 13 Jahren, das gesammte Eisenbahnnetz von 7686 bis auf 13 854 Meilen Länge, fast bis auf das Doppelte, gewachsen. Das gesammte Anlagecapital für diese Bahnen in Stammactien, Anleihen etc. betrug im Jahr 1853 etwa 273 Millionen Pfund und war im Jahr 1866 bis auf mehr als 482 Millionen Pfund Sterling gestiegen. Besonders bemerkenswerth ist die Zunahme des Personenverkehrs. Die Anzahl der jährlich beförderten Passagiere nahm in den 12 Jahren 1854—1866 in England von 92 346 149 bis auf 238 214 329, in Schottland von 11 949 388 bis auf 23 102 936, in Irland von 6 911 170 bis auf 13 086 630 zu. Die Gesammtzahl der beförderten Passagiere im ganzen vereinigten Königreich hatte sich in den 13 Jahren 1853—1866 von 102 286 660 bis auf 274 403 893 vermehrt, also fast verdreifacht. Im Jahr 1853 kamen durchschnittlich auf 1 Engl. Meile Bahn 13 318 Passagiere, gegen 19 734 im Jahr 1866. Die durchschnittlichen Einnahmen pro Engl. Bahnmeile stiegen gleichzeitig von 2346 auf 2754 £. Die gesammte Netto-Einnahme war von 11 009 519 £ im Jahr 1854 auf 19 352 681 £ im Jahr 1866, die gesammten Betriebs-Ausgaben von 9 206 205 £ im Jahr 1854 auf 18 811 673 £ im Jahr 1866 gestiegen.

(Nach dem Engineer.)

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Staats- und Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. Juni 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. Juni 1867 Rbl.	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. Juni 1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Mindereinnahme beträgt in Proc.
Staatsbahnen:					
Odessa-Olwiopol nebst Zweigbahnen	368	521785	752403	+230618	+44%
Nicolai	604	4863076	5902057	+1038981	+21,3%
Moskau-Tula	181	—	649773	—	—
Tula-Kursk	320	—	127934	—	—
	1473				
Privatbahnen:					
Rjäsan-Koslow	197,5	671433	1354006	+682573	+101,6%
Wolga-Don	73	43868	75689	+31821	+72,5%
Dünaburg-Witebsk	243	255619	417814	+162195	+63,4%
Moskau-Rjäsan	196,4	1092235	1715768	+623533	+57%
Zarskoje-Selo	25	85126	127247	+42121	+49,4%
Riga-Dünaburg	204	359452	516460	+157008	+43,5%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	1315588	1758131	+442543	+33,6%
Lodz	26	23886	29379	+5493	+23%
Moskau-Jaroslaw	66,1	215757	264821	+49064	+22,7%
Peterhof	50,9	98706	119929	+21223	+21,5%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	2837508	3373732	+536224	+18,1%
Warschau-Wien	325	903173	1038313	+134840	+14,9%
Warschau-Bromberg	131	191780	201490	+9710	+5%
Rjäschsk-Morschansk	121,35	—	213922	—	—
Warschau-Terespol	193	—	211600	—	—
Koslow-Woronesch	170	—	154163	—	—
	3659,25				

Juristisches.

*** Erkenntniss des Appellations-Gerichts zu Ratibor, betreffend die Bestimmung in § 5 No. 1 und § 22 No. 4 des Vereins-Güter-Reglements, die Vereinbarung mit dem Absender über das Auf- und Abladen der Güter.** Im Betriebs-Reglement der Wilhelmsbahn* § 22 sub 4 ist festgesetzt, dass die Eisenbahn-Verwaltung in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden aufkommt, welcher

* Die fragliche Bestimmung ist dem Vereins-Güter-Reglement entnommen, findet sich somit gleichlautend in allen Güter Reglements der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

aus der mit dem Laden selbst oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entsteht.

Im Betriebs-Reglement § 5 sub 1 ist ferner festgesetzt, dass die Angaben des Frachtbriefes in Beziehung auf das Gewicht oder die Menge des Frachtgutes keinen Beweis gegen die Eisenbahn machen, wenn nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger das Auf- und Abladen besorgt wird.

Es setzen diese beiden Bestimmungen also gleichlautend eine Vereinbarung mit dem Absender voraus, für welche aus den gesetzlichen Bestimmungen unmittelbar eine Form nicht gegeben und darum auch in die Instructionen nicht übergegangen ist.

Thatsächlich wurde vom Standpuncte der Eisenbahn-Verwaltungen seither die Nichteinhebung von Ladelohngebühren als genügender Beweis einer vorangegangenen Vereinbarung erachtet, in einem neuerdings vorgekommenen Specialfall ist jedoch durch richterliche Entscheidung dies als ungenügend bezeichnet und das Erforderniss kund gethan, dass die im Betriebs-Reglement bezeichnete Vereinbarung künftig im Frachtbriefe, als im Frachtvertrage, ausgesprochen werde.

Dieser in der Bagatell-Process-Sache des Kaufmanns Bernhard Bloch zu Ratibor, Klägers und Recursen, wider die Wilhelmsbahn, Verklagte und Recurrentin, von der ersten Abtheilung des Civil-Senats des Königl. Appellations-Gerichts zu Ratibor in ihrer Sitzung am 4. März 1868 erfolgte Bescheid geht dahin, dass der von der Verklagten gegen das Erkenntniss des Commissarius für Bagatellsachen des Kgl. Kreisgerichts zu Ratibor vom 10. Decbr. 1867 eingelegte Recurs als unbegründet zu verwerfen und der Verklagten die Kosten des Recursverfahrens aufzuerlegen sei, und zwar aus folgenden Entscheidungsgründen:

Der Frachtbrief vom 13. Mai 1867 dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Kläger und der Verklagten bezüglich der Getreidesendung, welche Veranlassung zu dem gegenwärtigen Process gegeben hat; Art. 391 Handelsgesetzbuch, insbesondere auch über die Anzahl der von der Verklagten übernommenen Sack Getreide, Art. 392 No. 1. Da aber der Frachtbrief im Eingange auf die Betriebs-Reglements der betreffenden Bahnen Bezug nimmt und die Verabredung enthält, dass diese Reglements für die Sendung zur Anwendung kommen sollen, so bilden diese Reglements einen integrirenden Theil des Frachtvertrages. Unzweifelhaft ist auch die Bestimmung in dem Reglement (B) für den Vereins-Güterverkehr § 5 No. 1 pag. 43 maassgebend, wonach die Angabe des Gewichts oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn machen soll, bei Gütern, deren Aufladen nach der Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird.

Der erste Richter hat aber im vorliegenden Falle den Nachweis einer solchen Vereinbarung vermisst und deshalb den § 5 für ausgeschlossen angesehen. Hierin ist ihm beizutreten. Der blosse thatsächliche Umstand — dass, wie die Verklagte behauptet, die Arbeiter des Klägers die Verladung unter Zustimmung der betreffenden Betriebs-Beamten bewirkt haben, rechtfertigt die Anwendung des § 5 No. 1 des Reglements nicht.

Nicht in die Willkühr der Arbeiter des Klägers kann diese sehr erhebliche Abänderung der gesetzlichen Vorschriften im Artikel 392 No. 1 Handelsgesetzbuch gelegt werden. Es wird aber eine besondere Verabredung zwischen dem Absender resp. solchen Personen, die ihn verpflichten können, und der Bahnverwaltung vorausgesetzt.

Nach den für die Auslegung der Gesetze geltenden allgemeinen Auslegungsregeln; Einleitung Allgemeines Landrecht §§ 46 ff. Artikel 1 Handelsgesetzbuch, kann den Worten im Art. 424 No. 3 „nach Vereinbarung mit dem Absender", mit welcher Bestimmung der § 5 No. 1 des Reglements in offenbarem Zusammenhange steht, nur diese Deutung gegeben werden.

In gleicher Weise sind dieselben Worte im § 5 No. 1 des Reglements ebenso zu interpretiren, dass sie nicht ohne alle Bedeutung bleiben, was der Fall sein würde, wenn die blosse factische Verladung durch die Leute des Absenders maassgebend sein sollte.

(Vgl. Allgem. Landrecht Theil I Titel 5 § 252, Titel § 74, Artikel 278 Handelsgesetzbuch.)

Der auf der Rückseite des Frachtbriefes bei dem Worte: Naehnahme befindliche Vermerk „selbstgeladen" kann den Beweis einer solchen Vereinbarung nicht liefern, weil nicht erhellt, dass dieser Vermerk vom Kläger herrührt. Er befindet sich nicht in dem vom Kläger unterschriebenen Frachtbriefe, sondern auf der Rückseite in der Kostennote, welche nicht der Kläger aufgestellt hat.

Bei der hiernach gebotenen Verwerfung des Recurses fallen der Verklagten die Kosten des Rechtsmittels nach Allgemeiner Gerichts-Ordnung Theil I Titel 23 § 2 zur Last.

Die Kgl. Direction der Wilhelmsbahn hat in Folge dieses Bescheids ihre Güter-Expedition angewiesen, für die Folge in allen Fällen, wo Selbstladung gefordert wird, sei es vom Absender, sei es vom Tarif, sei es von den Verkehrsverhältnissen, dieselbe nur dann zu gestatten, resp. das Frachtgut nur dann zur Beförderung anzunehmen, wenn im Innern des Frachtbriefes der Vermerk:

„Die Verladung wird durch mich selbst erfolgen.
Der Absender"
. . . .

oder:

„Die Ver- und die Entladung wird durch mich resp. den Eigenthümer selbst erfolgen.
Der Absender"
. . . .

enthalten und vom Frachtbrief-Absender unterschrieben ist.

Volkswirthschaftliches.

Pt. — Anpflanzung von Obstbäumen und Fruchtsträuchern auf brachliegendem Bahnterrain. Vom Kgl. Preuss. Handelsministerium ist folgende (vom 26. Juni d. J. datirende) verdienstliche Weisung an die Kgl. Bahnverwaltungen des Landes ergangen und auch den Privatverwaltungen zur Berücksichtigung mitgetheilt:

„Es ist in neuerer Zeit wiederum die Bepflanzung der Böschungsflächen der Eisenbahnen mit Obstbäumen und Fruchtsträuchern in Anregung gebracht worden, und zwar werden zu diesem Zwecke besonders Zwergobstbäume in Verbindung mit Johannisbeer-, Stachelbeer- und Himbeersträuchern, sowie für die tiefliegenden Terrains Korbmacher-Weiden empfohlen.

„Wenn nun auch Obstbäume und Fruchtsträucher wegen der Pflege und Aufsicht, die ihnen gewidmet werden muss, sowie wegen der bei den Verpachtungen der Früchte nothwendigen häufigen Betretung des Bahnterrains durch fremde Personen sich für die Bepflanzung der Böschungen nicht überall eignen werden, so verdient doch eine Bepflanzung dieser grossen, nutzlos liegenden Flächen mit geeigneten Holzarten der Beachtung. In Frankreich findet man namentlich die Akazien auf ausgedehnten Strecken an den Böschungen der Eisenbahnen angepflanzt." — —

Es unterliegt keinem Zweifel, dass unter zweckdienlicher Berücksichtigung der jeweilig vorliegenden localen Verhältnisse auf dem hier beschrittenen Wege sehr segensreich gewirkt werden kann. Einestheils werden sich bei richtiger Handhabung der Sache nicht ganz unbedeutende Beträge in Einnahme für die Verwaltungscassen erzielen lassen; andererseits wird in vielen Landestheilen dadurch auch die bis jetzt fehlende Anregung zu reichlicherer Anpflanzung von Obstbäumen gegeben werden. Unter Umständen wird sich auch für die minderbesoldeten Bahnaufsichtsbeamten, resp. deren Familien, aus diesem Vorgange eine sehr erwünschte Nebeneinnahme beschaffen lassen. Es mag hier an unsere frühere Mittheilung erinnert werden, wie z. B. die Rheinische Eisenbahn für Förderung der Seidenzucht durch Anpflanzung des Maulbeerbaums im Grossen auf ihren Bahnterrains kürzlich die grosse silberne Medaille des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreussen erhalten hat. — Die Rheinischen Bahnen könnten z. B. hohe Erträge erzielen, wenn sie den leicht zu behandelnden Pflaumenbaum anpflanzen wollten, deren Früchte, noch vor völliger Reife abgenommen, zu verhältnissmässig hohem Preise rheinabwärts nach England exportirt werden. — Die Anstellung eines Obergärtners, wie ihn die Rheinische Bahn intendirt und wie er bei einzelnen Bahnen bereits besteht, wird für die folgerichtige Betreibung der Angelegenheit kaum erlässlich sein.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 12. August 1868. Auch in dieser Woche war hier kein lebhafter Umsatz im Metallgeschäft zu bemerken.

Kupfer andauernd still. Englische Marktnotirungen für Tough 78 Pfd. Sterl., Walerow 81 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $26\frac{1}{4}$—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn bisher nur zu unveränderten Preisen gehandelt. Banca-Zinn $33\frac{1}{2}$ Thlr., in Holland $54\frac{1}{2}$ fl. Lamm-Zinn $32\frac{5}{6}$—$33\frac{1}{3}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink fand in Breslau grösserer Umsatz statt, was jedoch hier noch ohne Einwirkung auf die Preise blieb. W. H. Marke ab Breslau $6\frac{7}{12}$ Thlr., geringere Marken $6\frac{1}{2}$ Thlr., loco Waare im Detail $7\frac{1}{2}$—8 Thlr.

Blei ruhig. Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer $6\frac{1}{2}$—$6\frac{2}{3}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{12}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen in England zu etwas ermässigten Preisen gehandelt. Warrants 52 sh. 9 d., Gartsherrie 56 sh. 6 d., Coltness I. 58 sh., Langloan I. 54 sh. Andere Schottische Marken 52 sh. bis 53 sh. 6 d. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung 43—44 Sgr. Englisches $38\frac{1}{2}$—40 Sgr., vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Roheisen in Folge bedeutender Ordres steigend. Coaks-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte Holzkohlen-Roheisen 45—$46\frac{1}{2}$ Sgr. ab Hütte.

Stabeisen sehr fest. Gewalztes 3—$3\frac{1}{3}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{3}{4}$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ per Ctr.

Eisenbahnschienen bei gesteigertem Bedarf lebhaft gefragt. Hiesige Notirungen $55\frac{1}{2}$—$56\frac{1}{2}$ Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{2}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und Coaks unverändert. Stückkohlen 18—20 Thlr., Nusskohlen 17—18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks 18—19 Thlr. Vom Lager $16\frac{1}{2}$ Thlr. per Last auf Lieferung.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

29. August Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. zu Magdeburg.
3. Septbr. *Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München.
7. „ Breslau-Schweidnitz-Freiburg. Eisenb.-Ges. zu Breslau.
7. „ Thüringische Eisenb.-Ges. zu Halle. S. off. Bekm. S. 479.
12. „ Oberschlesische Eisenb.-Ges. zu Breslau.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15. Aug. zu Weil der Stadt	Württemb. Stsb.	Versetzung einer Menagehütte nach Malmsheim	—
15. „ zu Breslau	Rechte Oderuferbahn	2400 Ctr. Eisen für Werkstättenetablissement Bahnhof Breslau	—
19. „ zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Verkauf alten Metalls etc.	—
9. „ zu Neuötting	Bayer. Stsb.	23. Loos München-Braunau	—
20. Aug. zu Osnabrück	Venlo-Hamburg. B.	Bruchsteine und Werkstücke für Brückenbau	—
20. „ zu Mühldorf	Bayer. Stsb.	18. Loos München-Braunau	—
21. „ zu Mühldorf	dieselbe	19. und 20. Loos München-Braunau	—
21. „ zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	II. Loos Bausection Nagold	—
21. „ zu Stuttgart	dieselbe	IV.u.V.Loos „ Waldsee	—
26. „ zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E.	Tunnelarbeiten bei Arnsberg	—
28. „ zu Görlitz	Schles. Gebirgsb.	Schienen	480
29. „ zu Elbing	Preuss. Ostbahn	Kies	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Thüringische Eisenbahn.

Am Montag, den 7. September d. J. Mittags 12 Uhr wird im Saale Belle Vue zu Halle die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Herrn Actionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft stattfinden.

Gegenstände der Tagesordnung für dieselbe sind:

1) der Verwaltungsbericht für das Jahr 1867, welcher nach § 55 Ziff. 7 des Statuts vom Montag, den 24. August c. ab bei sämmtlichen Billetexpeditionen zu haben ist. —
2) die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes an Stelle der ausscheidenden, jedoch wieder wählbaren Herren
   Commercienrath **Moritz** aus Weimar,
   Kaufmann **M. Franke** aus Naumburg,
   Fabrikant **A. Henneberg** aus Gotha.
3) eine Vorlage betreffend die anderweite Regulirung der Zuschüsse aus der Gesellschaftscasse an die Pensionscasse.
4) Antrag eines Actionärs aus Leipzig auf Abänderung der Bestimmung unter Ziffer 4 § 36 des Statuts, wonach Personen, welche über 2 Meilen von der Stammbahn entfernt wohnen, von der Wahl in den Verwaltungsrath ausgeschlossen sind.

Das Nähere enthält eine

in der Leipziger Zeitung

statutenmässig zu veröffentlichende ausführliche Bekanntmachung vom heutigen Tage und ist ausserdem bei unseren Bahnhofs-Inspectionen zu erfragen.

Erfurt, am 9. August 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Bis zum **15. October cr.** werden von Berlin und Frankfurt a/O. nach den Stationen Greiffenberg, Reibnitz, Hirschberg und Altwasser der Schlesischen Gebirgsbahn Billets für die Hin- und Rückfahrt gültig, ausgegeben und zwar auf 6 Wochen

			II. Classe			III. Classe		
			zum Preise von					
von Berlin	nach	Greiffenberg	6 Thlr.	3 Sgr.	6 Pf.	4 Thlr.	11 Sgr.	6 Pf.
„ „	„	Reibnitz	6 „	23 „	— „	4 „	24 „	6 „
„ „	„	Hirschberg	7 „	— „	— „	5 „	— „	— „
„ „	„	Altwasser	8 „	10 „	— „	5 „	28 „	6 „
„ Frankfurt a/O.	„	Greiffenberg	4 „	6 „	6 „	3 „	— „	6 „
„ „	„	Reibnitz	4 „	25 „	6 „	3 „	14 „	— „
„ „	„	Hirschberg	5 „	3 „	— „	3 „	19 „	6 „
„ „	„	Altwasser	6 „	12 „	6 „	4 „	17 „	6 „

50 Pfd. Freigepäck.

Billets II. Classe haben auch für die Schnellzüge Gültigkeit.

Berlin, den 2. Juli 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

K. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction bringt hiermit zur Kenntniss, dass bei der in Gegenwart zweier k. k. Notare am 7. August 1868 stattgefundenen 11. Verloosung nachstehende 2289 Stück Obligationen der 7 Emissionen gezogen wurden:

Gezogene Nummern.			Anzahl.	
1. Emission				
No. 2 201	à	2 300	100	910
„ 16 801	„	16 900	100	
„ 26 201	„	26 300	100	
„ 44 601	„	44 700	100	
„ 50 101	„	50 110	10	
„ 55 501	„	55 600	100	
„ 95 301	„	95 400	100	
„ 172 601	„	172 700	100	
„ 212 801	„	212 900	100	
„ 238 901	„	239 000	100	
2. Emission				
No. 306 001	à	306 100	100	193
„ 337 908	„	338 000	93	
3. Emission				
No. 427 111	à	427 113	3	303
„ 444 301	„	444 400	100	
„ 452 301	„	452 400	100	
„ 460 401	„	460 500	100	
		Fürtrag		1406
		Uebertrag		1406
4. Emission				
No. 465 501	à	465 600	100	303
„ 491 901	„	492 000	100	
„ 529 601	„	529 700	100	
„ 555 111	„	555 113	3	
5. Emission				
No. 570 861	à	570 882	22	122
„ 589 301	„	589 400	100	
6. Emission				
No. 610 501	à	610 600	100	228
„ 615 611	„	615 638	28	
„ 668 401	„	668 500	100	
7. Emission				
No. 695 301	à	695 400	100	230
„ 706 071	„	706 100	30	
„ 747 401	„	747 500	100	
		Zusammen		2289

Die Einlösung dieser Obligationen erfolgt gegen Rückstellung der betreffenden Obligationen, vom **1. September 1868** angefangen mit dem Betrage von Frcs. 500 pr. Stück zugleich mit der Zahlung des verfallenen Coupons pr. Frcs. 7. 50 in Wien am Sitze der Gesellschaft, Minoritenplatz No. 7, und in Paris bei der Cassa der Société générale de Crédit mobilier, Place Vendôme 15.

Bei den von der gesellschaftlichen Haupt-Cassa in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen wird der Betrag in Oesterr. Währung nach dem durchschnittlichen Course der vorhergehenden Woche berichtigt werden.

Von sämmtlichen oben verzeichneten verloosten Obligationen werden vom 1. September 1868 an keine Interessen mehr bezahlt.

Wien, am 7. August 1868.

Die General-Direction.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von 4 Stück Eisenbahn-Postwagen II. Gattung für die Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn soll im Wege der Submission vergeben werden. Der Ablieferungstermin der Wagen ist der 10. Januar 1869; die Ablieferung hat auf einem Bahnhofe der genannten Eisenbahn zu erfolgen.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 17. August cr. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäfts-Büreau hier — Königin-Augusta-Strasse No. 25 — anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von 4 Eisenbahn-Postwagen“

einzureichen sind.

Die Zeichnungen, Beschreibungen und Bedingungen liegen in unserem Büreau aus und können letztere gegen Erstattung der Kosten aus demselben bezogen werden.

Berlin, 28. Juli 1868.

Königl. Eisenbahn-Commissariat.

Königliche Schlesische Gebirgsbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von drei schmiedeeisernen Ueberbauen für eine Lässig- und zwei Bober-Brücken auf der Zweigbahn Ruhbank-Liebau soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Brücken haben 55 und 115 Fuss lichte Weiten; die Ueberbaue sind nach dem Fachwerksystem construirt und enthalten an Schmiedeeisen und Gusseisen 2782 Centner.

Submissionsbedingungen, Beschreibungen und Zeichnungen sind in unserem Central-Büreau, Demiani-Platz No. 55, an den Wochentagen von Morgens 9 bis 1 Uhr einzusehen. Auch können von denselben auf Erfordern Abdrücke gegen Erstattung der Kosten mitgetheilt werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung eiserner Brücken“

versehen bis spätestens zu dem auf

den 20. August 1868 Mittags 12 Uhr

in unserem Central-Büreau hierselbst anberaumten Termine portofrei einzusenden.

In diesem Termine wird die Eröffnung der bis zur anberaumten Stunde eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen. Später eingehende und nicht bedingungsgemässe Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung.

Die Baustellen der Brücken liegen resp. $^1/_8$ Meile von Bahnhof Ruhbank, $^1/_4$ Meile von Bahnhof Ruhbank bei Krausendorf, $1^1/_4$ Meile von Bahnhof Ruhbank bei Johnsdorf. Das Commissions-, Speditions- und Verladungs-Geschäft von M. Fischer in Landeshut in Schlesien ist geneigt, den Transport der Brückentheile von Bahnhof Ruhbank bis zu den Baustellen zu übernehmen, und wird auf Anfragen die Transportpreise angeben.

Görlitz, den 31. Juli 1868.

Königliche Commission
für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Schlesische Gebirgsbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von circa 32 600 Centner gewalzten eisernen Eisenbahnschienen für die Strecke Ruhbank-Liebau-Landesgrenze der Schlesischen Gebirgsbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Wir haben hierzu einen Termin auf den **28. August d. J. $12^1/_2$ Uhr Nachmittags** in unserm Centralbüreau hierselbst, Demianiplatz No. 55, anberaumt. Die Offerten müssen bis zu diesem Termin portofrei und versiegelt eingehen und werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende und nicht bedingungsmässige Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung. Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte für Schienenlieferung für die Schlesische Gebirgsbahn“

zu versehen.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserm Centralbüreau während der Dienststunden einzusehen, sollen auch auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten verabfolgt werden.

Görlitz, den 11. August 1868.

Königliche Commission
für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Vom **1. August d. J.** ab tritt für die Local-Personenzüge zwischen Berlin und Landsberg a/W. und für die Personenzüge zwischen Cüstrin und Frankfurt a/O. der nachstehende Fahrplan in Kraft:

Königliche Ostbahn. Fahrplan vom 1. August 1868.

Berlin-Landsberg.

Stationen		Zug XIII. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XXIII. U.	M.	Aufenthalt M.
		Abends.			Morgens.		
Berlin	Abfahrt	5	30	.	6	.	.
Neuenhagen		6	3	2	6	28	2
Straussberg		6	21	2	6	43	2
Müncheberg		6	57	6	7	10	2
Trebnitz		7	13	2	7	24	2
Gusow		7	30	2	7	39	2
Golzow		7	50	2	7	56	2
Cüstrin		8	15	10	8	17	8
Tamsel		8	33	1	8	34	1
Vietz		8	58	2	8	58	2
Döllens-Radung		9	12	1	9	11	1
Düringshof		9	23	1	9	22	1
Landsberg	Ankunft	9	41	.	9	39	.

Landsberg-Berlin.

Stationen		Zug XVI. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XXIV. U.	M.	Aufenthalt M.
		Morgens.			Abends.		
Landsberg	Abfahrt	6	41	.	6	30	.
Düringshof		7	.	1	6	48	1
Döllens-Radung		7	10	1	6	57	1
Vietz		7	25	2	7	11	2
Tamsel		7	47	1	7	32	1
Cüstrin		8	14	10	7	56	8
Golzow		8	32	2	8	13	2
Gusow		8	53	2	8	33	2
Trebnitz		9	14	2	8	53	2
Müncheberg		9	33	6	9	11	6
Straussberg		10	5	2	9	41	2
Neuenhagen		10	22	2	9	56	2
Berlin	Ankunft	10	52	.	10	25	.

Cüstrin-Frankfurt a/O.

Stationen		Zug IV. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug VI. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIV. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XX. U.	M.	Aufenthalt M.
		Nachmittag			Morgens.			Vormittags.			Abends.		
Cüstrin	Abfahrt	4	8	.	4	31	.	8	19	.	8	18	.
Podelzig		4	55	10	4	52	2	8	47	2	9	5	10
Lebus		5	24	5	5	8	2	9	8	2	9	34	5
Frankfurt	Ankunft	5	57	.	5	28	.	9	35	.	10	7	.

Frankfurt a/O.-Cüstrin.

Stationen		Zug III. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug V. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIII. U.	M.	Aufenthalt M.	Zug XIX. U.	M.	Aufenthalt M.
		Vormittags.			Abends.			Abends.			Morgens.		
Frankfurt	Abfahrt	9	53	.	11	.	.	6	28	.	6	8	.
Lebus		10	18	2	11	25	2	6	57	3	6	50	5
Podelzig		10	32	2	11	39	2	7	18	7	7	18	10
Cüstrin	Ankunft	10	53	.	12	.	.	7	43	.	7	49	.

In dem Gange der durchgehenden Züge des Haupt-Courses Berlin-Eydtkuhnen wird hierdurch nichts geändert.

Bromberg, den 24. Juli 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Westfälische Eisenbahn.

Vom 1. August c. ist nachstehender Fahrplan der Westfälischen Eisenbahn in Kraft getreten:

		Nachts	Morgs.	Nachm	Nachm
Holzminden	Abf.	12.30	7.13	3.12	5.10
Höxter	„	12.44	7.24	3.21	5.22
Godelheim	„	—	—	—	5.32
Brakel	„	1.14	7.49	—	5.53
Driburg	„	1.34	8.8	3.55	6.12
Altenbeken	Ank.	1.50	8.22	4.8	6.27

		Nachts	Morgs.	Nachm		Nachm		
Warburg	Abf.	12.40	7.16	2.55	—	5.50		
Bonenburg	„	1.1	7.33	3.12	—	6.38		
Willebadessen	„	1.16	7.47	3.26	—	7.8		
Buke	„	1.40	8.7	3.46	—	7.52		
Altenbeken	Ank.	1.49	8.15	3.55	Abds.	8.5		
	Abf.	2.3	8.30	4.11	6.40	8.25		
Paderborn	„	2.35	8.56	4.31	7.20	9.14		
Salzkotten	„	2.57	9.13	—	7.48	Abds.		
Gesecke	„	3.11	9.24	—	7.59			
Lippstadt	„	3.33	9.41	5.8	8.23			
Benninghausen	„	3.47	9.52	—	8.37			
Sassendorf	„	4.5	10.5	—	8.56			
Soest	Ank.	4.15	10.13	5.24	9.6	Morgs.		
	Abf.	4.20	10.46	5.40	9.18	5.58		
Welver	„	4.39	11.1	5.56	9.38	6.32		
Hamm	Ank.	5.	11.17	6.13	10.	7.5		
	Abf.	5.15	11.22	6.20	10.16	7.40		
Ermelinghof	„	—	—	—	10.24	—		
Drensteinfurt	„	5.35	11.42	6.40	10.40	8.21		
Rinkerode	„	5.45	—	—	10.50	—		
Hiltrup	„	5.56	—	—	11.1	—		
Münster	„	6.11	12.11	7.8	11.10	9.6		
					Ankft.	Ankft.		
Greven	„	6.30	12.30	7.27		—		
Emsdetten	„	6.45	12.45	7.42		—		
Mesum	„	6.55	12.55	7.53		—		Morgs.
Rheine	„	7.15	1.33	8.11		2.40		5.43
Salzbergen	„	7.31	1.54	8.40		3.12		5.53
Leschede	„	7.43	2.9	9.2		3.36		Ank.
Lingen	„	8.4	2.35	9.30		4.35		
Meppen	„	8.29	3.7	Abds.		5.30		
Kellerberg	„	8.42	3.23			5.56		
Lathen	„	8.53	3.41			6.24		
Kluse-Dörpen	„	9.4	3.55			6.46		
Aschendorf	„	9.21	4.15			7.19	Früh	
Papenburg	„	9.33	4.30			8.	5.36	
Ihrhove	„	9.45	4.45			8.24	5.55	
Leer	„	10.	5.5			9.10	6.21	
Neermoor	„	10.11	5.17			9.30	6.38	
Oldersum	„	10.21	5.28			9.48	6.55	
Emden	Ank.	10.33	5.40			10.5	7.8	
		Vorm.	Nachm			Abds.	Morgs.	

		Nachm			Vorm.		Früh	Abds.
Emden	Abf.	4.25			8.10		5.	6.35
Oldersum	„	4.39			8.25		5.22	6.53
Neermoor	„	4.52			8.39		5.40	7.10
Leer	„	5.9			9.		6.12	7.31
Ihrhove	„	5.21			9.14		6.34	7.46
								Ankft.
Papenburg	„	5.39			9.39		7.9	7.59
Aschendorf	„	5.49			9.52		7.28	Abds.
Kluse-Dörpen	„	6.7			10.18		8.	
Lathen	„	6.21			10.38		8.22	
Kellerberg	„	6.34			10.57		8.50	
Meppen	„	6.53		Morgs.	11.20		9.25	
Lingen	„	7.23		5.	12.8		10.30	
Leschede	„	7.42		5.32	12.36		11.4	
Salzbergen	„	8.		6.16	1.4		11.38	
							Ankft.	
Rheine	„	8.22		8.15	1.40		11.55	
Mesum	„	—		8.26	1.52		—	
Emsdetten	„	8.39		8.36	2.3		—	
Greven	„	8.54	Morgs.	8.51	2.19	Mittgs.	—	
Münster	„	9.18	4.30	9.15	2.45	12.5	4.17	
Hiltrup	„	—	—	9.26	—	12.22	—	
Rinkerode	„	—	—	9.38	—	12.41	—	
Drensteinfurt	„	9.43	4.51	9.48	3.12	1.2	5.8	
Ermelinghof	„	—	—	—	—	1.30	5.38	
Hamm	Ank.	10.2	5.7	10.7	3.33	1.40	5.50	
	Abf.	10.15	5.17	10.14	3.38	Nachm	6.50	
Welver	„	10.33	5.38	10.31	3.57		7.28	
Soest	Ank.	10.48	5.56	10.45	4.13		7.57	
	Abf.	1.5	6.9	11.3	4.28		8.42	
Sassendorf	„	1.14	6.19	—	4.37		8.57	
Benninghausen	„	1.28	6.35	—	4.51		9.21	
Lippstadt	„	1.42	6.50	11.28	5.5		9.57	
Gesecke	„	1.58	7.9	—	5.22		10.41	
Salzkotten	„	2.10	7.22	—	5.34		11.	
Paderborn	„	2.32	7.51	12.3	5.56		11.30	
Altenbeken	Ank.	3.1	8.20	12.26	6.26		Abds.	
	Abf.	3.17	9.15	12.37	6.38			
Buke	„	3.29	9.31	—	6.48			
Willebadessen	„	3.54	10.16	12.59	7.7			
Bonenburg	„	4.10	10.51	1.10	7.20			
Warburg	Ank.	4.30	11.20	1.23	7.35			
		Früh	Vorm.	Nachm.	Abds.			

Altenbeken	Abf.	3.15	8.31	12.29	6.39
Driburg	„	3.30	8.47	12.41	6.57
Brakel	„	3.48	9.6	—	7.19
Godelheim	„	4.8	9.27	—	7.44
Höxter	„	4.19	9.38	1.16	7.57
Holzminden	Ank.	4.30	9.50	1.25	8.10
		Früh	Vorm.	Nachm	Abds.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers, sowie zur Ausführung der Kunstbauten der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen innerhalb der Strecken zwischen Horsmar und Helmsdorf, ingleichen zwischen Dingelstädt und Leinefelde drei Loose und zwar:

No. XV. a) mit 19 954 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 34 726 Thlr. 14 Sgr. 3 Pf.,
b) mit circa 214 Schachtruthen Mauerwerk;

No. XVIII. a) mit 34 006 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 39 280 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf.
b) mit circa 1252 Schachtruthen Mauerwerk;

No. XIX. a) mit 20 502 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 30 166 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf.,
b) mit circa 480 Schachtruthen Mauerwerk

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an geeignete Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen; die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind entweder mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn, Loos XV, XVIII und XIX“

oder mit der Bezeichnung:

„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten zum Bau der Gotha-Leinefelder Bahn, Loos XV, XVIII und XIV“

versehen, bis spätestens zu dem am

20. August cr. Vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 1. August 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Ankauf alter Achsen und Räder mit schmiedeeisernen Speichen.

Für Erdtransportwagen werden bis 100 Satz Achsen oder 200 Stück Räder ohne Achsen sofort zu kaufen gewünscht. Die betreffenden Bahnverwaltungen werden ersucht, Offerten mit Angabe des Durchmessers der Achsen und Räder, so wie der Breite und Minimalstärke der Reifen mit der Bezeichnung **E. T. 10** an die Redaction einzusenden.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und **NEWYORK,**

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Hansa	15. August	10. September	D. Union	12. September	8. October
D. America	22. „	17. „	D. Newyork	19. „	15. „
D. Weser	29. „	24. „	D. Deutschland	26. „	22. „
D. Hermann	5. September	1. October	D. Rhein	3. October	29. „

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. September.	1. October.	D. Baltimore	1. November	1. December
D. Berlin	1. October.	1. November.	D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS

ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:

D. **Bremen** am 14. October. | D. **Newyork** am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Germania,	Mittwoch,	19. August	Morgs.	Holsatia,	Mittwoch,	2. Septbr.	Morgs.
Allemania,	do.	26. August		Cimbria,	do.	9. Septbr.	
* Borussia,	Sonnabend,	29. August		Westphalia,	do.	16. Septbr.	

☛ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **50**.

Vom **19. August** inclusive an, wird der Zwischendeckspreis auf Pr. Crt.-Thlr. **55**. erhöht.

Fracht £ 2. — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten **4** Sgr., Briefe zu bezeichnen **„per Hamburger Dampfschiff“**

und zwischen **Hamburg** und **New-Orleans,**

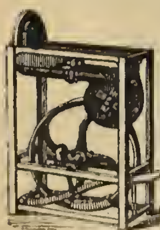
auf der Ausreise **Havre** und **Havanna**, auf der Rückreise **Havanna** und **Southampton** anlaufend.

Saxonia, ...	1. October,	Saxonia, ...	31. December,
Bavaria, ...	1. November,	Bavaria, ...	1. Februar 1869,
Teutonia, ...	1. December,	Teutonia, ...	1. März „

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. **Fracht £ 2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr **C. O. R. Viehweg** in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**



Ventilator-Feldschmieden,

Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf $2^1/_2$zölliges Quadrateisen in 8—10 Min. Preis von **30 Thlr. an.** In allen Grössen vorräthig bei

Roessemann & Kühnemann,
Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Maschine

zum Einziehen von

Locomotivsiederöhren,

welche alles Versetzen der Rohre vermeidet, und alle bisher zu dem Zwecke angefertigte Apparate übertrifft, liefert die Maschinenfabrik von

Schröder & Niederschulte,
Berlin, Weinmeisterstrasse 14.

Schauwecker's patentirter Oeltropfapparat

für Schieber und Kolben der Locomotiven und Dampfmaschinen bewirkt 15 bis 25 Procent Kohlenersparniss oder entsprechende Mehrleistung. Zeugnisse und Prospect werden auf Wunsch gratis zugesendet. Bestellungen bei

F. Schauwecker,
Werkmeister der Bayerischen Ostbahn in Weiden,
für Baden, Württemberg und die Schweiz jedoch, allein bei **Böhler & Grossmann** in Pforzheim.

Beliebige Quantitäten Dachschiefer,

sowohl blaue und rothe Englische Dachschiefer als blaue, rothe und silbergraue Französische Dachschiefer, Schieferflurplatten, fertige Schiefer-Pissoir-Anlagen liefert prompt und billigst nach allen Bahnstationen die Schieferhandlung **J. Wilfert** in Köln (Importeur Englischer Schiefer und General-Agentur der Schiefergruben von Angers.)

Grundzüge eines neuen

Locomotiv-Systems

für

Gebirgsbahnen.

Mit Bezugnahme auf die Schweizerische Alpenbahnfrage.

Von
K. Wetli.

Lex. 8. geh. Preis 20 Gr.

Zürich 1868, Verlags-Magazin (J. Schabelitz).

Eisenbahn-Bau-Geräthe,

als zweirädrige Kippkarren mit eisernen Achsen, einrädrige Schuttkarren, rothbuchene Laufbohlen in allen Dimensionen und Sorten, Lehr-Bögen etc. etc. liefert auf Bestellung den Herren Bau-Unternehmern zu den billigsten Preisen

G. C. Querfurth in Rammelburg
bei Wippra a/Harz.

Porzellan-Isolatoren

fertigt nach jeder Zeichnung schnell und billig

die Porzellan-Manufactur
von **F. Adolph Schumann**
in Berlin, Alt-Moabit 23.

Amerikanische wollene Polsterstoffe.

Diesen ganz neuen Stoff für Eisenbahn-Waggons vorzüglich geeignet, liefert in anerkannt zweckentsprechender Qualität

Cöln, im August 1868. **W. v. Gerhardt.**

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb', Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**

Berlin. Zimmerstrasse 88.

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**
in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Inserate in sämmtl. existirende Zeitungen werden zu **Original-Preisen** prompt besorgt. Bei grösseren Aufträgen **Rabatt.**

Annoncenbüreau von **Eugen Fort** in Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 34.

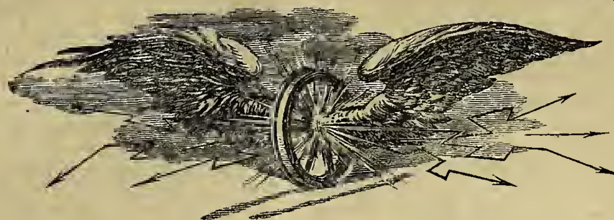
Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 21. August 1868. (Schluss der Nummer: 20. August Vormittags 11 Uhr.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Bei der diessjährigen Situation hat man wohl zu unterscheiden zwischen der möglichen, wünschenswerthen Ausdehnung des Verkehrs, wie sich derselbe bei voller Wolkenfreiheit des politischen Himmels entwickelt haben würde, und zwischen der begrenzteren thatsächlichen Entwicklung. Wir führten schon früher aus, dass die eigentliche Speculation so gut wie ganz darnieder liegt und wenn einmal z. B. an der Wiener Börse eine Blase aufschiesst oder in Pest Actiengesellschaften pilzähnlich zu Tage kommen, so will das für die Situation Nichts bedeuten. Die Banken zeigen nur theilweis und auch da nur eine geringe Aenderung. Capitalabflüsse leiten sich gegen die Mitte des Augusts immer ein. Die vielfachen Klagen über den schleppenden Geschäftsgang treffen also hauptsächlich die darniederliegende Speculation und natürlich werden davon auch die Eisenbahnen sehr direct und wesentlich berührt. Es könnte nun dem oberflächlichen Beobachter leicht so scheinen, als wären die sämmtlichen Jeremiaden, die Börsen- und Marktberichte eitles Geschwätz, da ja die weitmeisten Bahnlinien Pluseinnahmen aufweisen. Von sämmtlichen Preussischen Bahnen hatten, gegen 1867 gehalten, bis ult. Juni 1868 nur die Ostbahn, die Niederschlesisch-Märkische, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Wittenberger, Berlin-Anhaltische und Köln-Mindener ein Minus, die übrigen sämmtlich Plus, ja zum Theil sehr erhebliche Plus. Die weit überwiegende Reihe der Pluseinnahmen ist eine nothwendige Wirkung verschiedener, gesetzmässig wirkender Factoren. Abgesehen von zahlreichen Verkehrserleichterungen und dem Handel gemachter Tarifconcessionen Seitens der Bahnverwaltungen baut sich unser Bahnnetz von Quartal zu Quartal mehr und mehr aus, die Spesen verringern sich, weil die Waare frühere Umwege im Winkel jetzt auf der Hypotenuse umgeht, weil die neuen Linien den bisher local gebundenen Verkehr erschliessen, weil Bevölkerung und Wohlstand stetig wächst und einen erhöhten Consum erzwingt bezw. gestattet. Denn das möge man festhalten, dass die Lage und Bewegung unsers Marktes zwar eingedämmt ist, der effective Verkehr aber, so weit er von der inneren Entwicklung durch die Bevölkerung und ihren Fleiss und Wohlstand bewegt wird, auf realer gesunder Grundlage ruht, eben einfach deshalb, weil das ganze Geschäft vorsichtig für jetzt nur den Bedarf befriedigt. Dagegen liegt der internationale Verkehr krank und wenn das Eisengeschäft zu steigenden Preisen erhöhte Frachten auf die Bahnen wirft — im scheinbaren Widerspruch gegen die allgemeine schlaffe Conjunctur des Weltverkehrs — so darf man einerseits die enorme Bauthätigkeit Russlands in der Förderung seines Schienennetzes nicht vergessen, andrerseits die fieberhaften Rüstungen aller Continentalstaaten. Die Capitalplethora hat übrigens auch dem Hypothekenverkehr wieder ein freundlicheres Gesicht gemacht. Die für jetzt vor Allem gewünschten sichern Anlagen und der niedrige Zinsfuss begünstigen dies. Viele unserer Städte wachsen in wahrhaft riesenmässigen Ziffern und die moderne Baukunst verwendet das Eisen in täglich ausgedehnterem Maasse. Ich will hier nur beiläufig erwähnen, dass Berlin in den letzten 3 Jahren um je 83 000 Einwohner wuchs, in den letzten 6 Jahren sich um eine Stadt von der Grösse Dresdens ausdehnte. Von dem unzweifelhaft sehr raschen Steigen unsers Nationalvermögens, welches hauptsächlich die innere Treibhauskraft an allen Orten von der Adria bis zum Baltischen Gestade erkennen lässt, erhalten grade die Eisenbahnen Millionen Centner Frachten zugewiesen, die lediglich dazu bestimmt sind, der Nation eine behaglichere und somit kräftigere Existenz zu schaffen. Berlin ist schon gegenwärtig die erste Handels- und Fabrikstadt Deutschlands, sie wird es täglich mehr und unsere Mittelstädte wachsen in Verhältniss ihrer Bewohnerzahl nach. Das Einkommen Berlins beträgt annähernd 90 Millionen Thaler. Man kann sagen, dass kein Thaler von dieser Summe verzehrt wird, von welchem nicht direct oder indirect die Bahnen, und zwar nicht nur die hauptstädtischen, ihren Discont erhöben. Unser Kohlenverkehr ist noch weit entfernt, im Maximum angekommen zu sein. Jede neue Linie wird ihn vermehren. Das Zwickauer Revier giebt beispielsweise hiervon einen Beweis. Es wurden dem Verkehr übergeben:

im Jahre 1800:	122. 400 Ctr.
„ „ 1850:	8. 400. 000 „
„ „ 1860:	11. 701. 000 „
„ „ 1865:	30. 250. 000 „

Das Meiste nimmt der Sächsische Bahnverkehr für den innern Consum. Dann kommt Bayern über Hof und Eger, dann die Magdeburger Bahn, dann der Reihe nach Gera, Greiz, Kieritzsch, Thüringen, Werrabahn, Berlin-Anhalt, Wien, Württemberg, Elbquai. Ich bemerke hierzu, dass ich in der Schweiz bis über den Züricher See hinaus Sächsische Kohle in den Fabriken vorfand, während die Westschweiz Westdeutsche Kohle aus dem Ruhrbecken etc. bezieht.

Nach den letzten Ernteberichten hat nur der Regierungsbezirk Gumbinnen einen Ausfall. England bezieht nur Weizen und zwar führte es im letzten Halbjahr 17 696 503 Ctr. ein, wovon 25% zur See aus Südrussland kamen, 22% aus den Vereinigten Staaten, 16½% aus Deutschland, 13 Proc. aus Egypten, 11 Proc. aus der Türkei und den Donaufürstenthümern. Die Ungarischen Getreidehändler, die neulich gegen die Südbahn losfuhren, sehen hier ihre Concurrenten und werden die Vortheile derselben durch die Wasserfracht wohl nicht unterschätzen.

Im Waarenexportgeschäft ist noch keine Veränderung zu verspüren. Die versuchte Erhöhung einiger Tarifposten ist im Americanischen Congress zwar missglückt, die Geldverwirrung aber durch eine neue Bill nur grösser geworden. Unser Ausfuhrwerth beträgt nach der Union nur noch ca. 3,6 Millionen, wovon allein die Tuchwaaren 1,4 Mill. ausmachen; dann rangirt Zephyrwolle, Blei, Zink, Schwerspath, Wollenshawls etc. Bei den enormen Fortschritten, welche die Americanische Industrie macht, — sie verarbeitet jetzt bereits den 3. Theil aller Americanischen Baumwolle selbst —, ist zu befürchten, dass der Export immer mehr gedrückt werden wird und

unsere blühende Wollindustrie später vielleicht schwere Zeiten durchzumachen hat.

Von grosser Wichtigkeit ist der Vorschlag, den Tarif für Fördersalz in Wagenladungen von mindestens 100 Ctr. auch auf Siedesalz auszudehnen. Der Preussische Handelsminister wünscht zunächst Gutachten von den Directionen. Man weiss und ahnt in Deutschland noch lange nicht klar, welch' colossalen Markt für die Salze man unmittelbar vor der Thür hat, den bisher die Engländer ziemlich gänzlich für sich allein ausbeuten, nämlich Russland, welches im Jahre gegen 3 Mill. Pud von Britischen Schiffen zugeführt erhält. Wenn auf dem Gebiete dieser Fragen genauere Sachkenntniss sich verbreiten, wenn die Rhederei der Deutschen Ostseestädte mit den Bahnverwaltungen in Wahrnahme des gleichen hohen Interesses erustlich die Frage berathen wird, so liegt hier ein Marktgebiet zu erobern vor uns, das in der colossalen Frachtquantität wohl lohnt, einmal gründlich studirt und näher erwogen zu werden. Mehr als einmal habe ich in den Russischen Ostseehäfen ausrufen hören: Deutschland muss mit Blindheit geschlagen sein, dass es die Engländer hier nicht packt und aus dem Markte wirft! Ob an dieser Inferiorität des Deutschen Exports auch der fiscalische Betrieb Mitschuld hat, vermag ich nicht zu entscheiden. Das Stassfurter Lager sucht seines Gleichen auf Erden und doch ist seine Marktthéilnahme auf den Russischen Ostseemärkten gegen das Englische wie 38 : 1200! Hier muss sich Deutschland Bahn brechen können, wenn energisch und zäh zu Werk gegangen wird.

Im Allgemeinen besteht der Glaube, dass der Herbst eine frischere Brise in die Segel des Verkehrs bringen wird. Vorläufig hat die „Times" das rechte Wort über die Signatur der Zeit gesprochen: „Schlimm genug, dass bei der heutigen Entwickelung der Culturnationen noch immer vom Wort eines einzigen Menschen (Napoleon) die Lage des ganzen Weltverkehrs abhängt!"

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 18. August, 26 bis 28 Grad Réaumur im Schatten ist keine Temperatur, in welcher das Börsen-Geschäft gedeiht. In der That, wie man sich kaum einer ähnlichen anhaltenden Hitze erinnert, so fehlt auch für die jetzige Geschäftsstille jede Basis zu Vergleichungen. Seit mehreren Tagen ist es nicht mehr der Eisenbahn-Actien-Markt allein, welcher an Stille leidet, alle Zweige des Verkehrs unterliegen demselben Einflusse, der Jahreszeit und Hitze und haben keinen Anspruch auf eine grössere Lebhaftigkeit. Die Speculation pausirt in gleicher Weise wie der Capitals-Zufluss stockt, und wie hier, so scheint es auch in Paris, Wien und anderswo zu sein. Es fehlen also alle Bedingungen für eine grössere Thätigkeit. Ist die Börse „matt", dann hat das nichts zu bedeuten, als ein etwas stärkeres Angebot; ist sie „fest", dann sind Verkäufer zurückhaltend, in beiden Fällen haben die Schwankungen keinen besonderen Werth.

Auf speculativem Gebiete besteht eine gewisse Rivalität zwischen Staats- und Südbahn-Actien; in diesem Augenblicke stehen die Chancen zu Gunsten der letzteren. Für die **Südbahn** ist vorläufig die Uebernahme der Italienischen Staatsbahnen eine Last, an welcher sie schwer zu tragen hat. Die Gesellschaft muss im laufenden Jahre die letzten 20 Millionen Gulden (50 Mill. Franken) des Kaufschillings zahlen* und also auch die Verzinsung dem Betriebsfonds zur Last schreiben und doch haben die Italienischen Linien bei einer um ca. 17 Meilen längeren Betriebsstrecke bis 28. Juli mit 1980 Gulden per Meile oder ca. 5 Proc. Minus abgeschlossen. Die Verkehrs-Verhältnisse der Oesterr. Linien sind dagegen sehr befriedigend und ergaben bis 28. Juli per Meile 9287 fl. oder $12^1/_4$ Procent Plus. Es ist also die Voraussetzung berechtigt, dass dieselben, ungeachtet des Zutrittes der mit sehr hohen Anlagekosten ausgestatteten Brennerbahn noch einen Theil der auf den Italienischen Linien lastenden Mehr-Verzinsung decken, vielleicht sogar die Vertheilung derselben Dividende wie für 1867 zulassen werden.

Von den anderen Bahnen spielten wieder **Cosel-Oderberger** eine hervorragende Rolle, weil sie eine abermalige bedeutende Hausse und eine verhältnissmässig gute Lebhaftigkeit für sich hatten. Die Einnahmen der Bahn sind ausserordentlich gut; das Plus derselben resultirt mittel- und unmittelbar lediglich aus dem Aufschwunge des Verkehrs in Oesterreich. In dieser Beziehung ist es nicht ohne Interesse, dass im allgemeinen Oesterr. **Zollgebiete** in den ersten 5 Monaten dieses Jahres die **Einfuhr** gegen voriges Jahr um fast 46 Millionen, die **Ausfuhr** nur um ca. $37^1/_2$ Mill. Gulden gestiegen ist, von letzterer allein die der „Garten- und Feldfrüchte" um $36^4/_5$ Mill. Gulden. Die Ausfuhr überstieg die Einfuhr um 40 Mill. Gulden, wovon ca. 10 Mill. durch den Import edler Metalle ausgeglichen wurden. Dieses Resultat wäre gut, wenn Oesterreich nicht sehr grosse finanzielle Verpflichtungen an das Ausland hätte. Der Ausbau des Eisenbahn-Netzes in Oesterreich wird ohne Zweifel auch dort die Production steigern und anregend wirken; ob aber heute schon diese Zukunft zu escomptiren ist, bleibt offene Frage, welche ich nicht mit „Ja" beantworten möchte. Uebrigens mag zu der Hausse der Cosel-Oderberger Actien (um ca. 2 Proc.) auch die Deckung des Decouverts beigetragen haben. **Oberschlesische** folgten der Bewegung, man scheint endlich die neuen Projecte mit günstigeren Augen zu betrachten und die „Erweiterungs-Antipathie um jeden Preis" fallen lassen zu wollen. Ich kann nur wiederholen, was ich vor acht Tagen gesagt, dass die Börse, wenn sie nur Projecte à la baisse escomptirt, nur auf das Publicum speculirt und dieses immer vollen Grund hat, sein Urtheil unabhängig von den Coursbewegungen zu formuliren. Auch **Breslau-Schweidnitz-Freiburger** sind besser bezahlt worden. Gerüchte wollen von einer Uebertragung der der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zugesicherten Concession „Leobschütz-Frankenstein" an die Cosel-Oderberger wissen und gehen so weit, für diesen Fall auch eine Fusion der Freiburger mit der Cosel-Oderberger Eisenbahn in Aussicht zu nehmen. Ich glaube nicht an die Bestätigung dieser Version, die neuen Bauten kosten viel Geld und doch ist nicht vorauszusetzen, dass sich die Wahrscheinlichkeit es zu beschaffen, für die Cosel-Oderberger in demselben Grade wie der Cours ihrer Actien gesteigert hat. Beiläufig will ich erwähnen, dass bei Beurtheilung der Projecte, welche die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn auszuführen gedenkt und die nichts weniger bezwecken, als den durchgehenden Verkehr aus einem Theile Böhmens nach der Ostsee an sich zu ziehen, folgender Passus des 1867er Jahresberichtes ins Gewicht fällt: „Das Planum der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn sowohl in der Richtung von Breslau nach Waldenburg, als auch von Liegnitz nach Frankenstein ist eingeleisig." Darin liegt eine starke Belastung des Unternehmens.

Die **Juli-Einnahmen** blieben wieder einflusslos; mit wenigen Ausnahmen sind sie befriedigend, nur die **Berlin-Görlitzer** blieb hinter den Erwartungen zurück, weil ihre Juli-Einnahme um ca. 2300 Thlr. kleiner als diejenige des Monats Juni war. Die Hitze scheint ungünstig auf den Personenverkehr gewirkt zu haben, der auf sehr vielen Bahnen (auch auf der Görlitzer) mit einem Minus abschloss.

Der Prioritäten-Markt theilte im vollsten Maasse das Schicksal der Geschäftsstille, ohne dass die Course bedeutenden Veränderungen erlitten haben.

♂ **Wien**, am 16. August. Die politische Ungewissheit, welche gegenwärtig an allen Enden Europas, Asiens und Americas herrscht, die Missstimmung gegen Napoleon, die Unzufriedenheit mit Andrew Johnson, die Gährungen im Orient, die Fortschritte der Russen in Centralasien, die unfertigen Zustände in Mitteldeutschland, die enorme Hitze, die erholungsbedürftige Speculation, Coulisse und der beschränkte Börsenschrecken, alle diese Momente vereinigten sich in der verflossenen Woche, um das Leben der Hausse, wie jenes der Baisse nicht zu Athem kommen zu lassen. Nur der Kampf der vom Consortium der **Ungarischen Nordostbahn** refusirten Bankhäuser gegen die Anglo-Oesterreichische Bank, sowie die Nachricht von dem am Dienstag in Salzburg zwischen den Directoren der Anglo-Oesterreichischen Bank Adolf Seidler und Carl v. Mayer, sowie dem General-Director der Lemberg-Czernowitzer Bahn Ofenheim und einem Englischen Consortium erfolgten Abschlusse der bereits vor einiger Zeit in London eingeleiteten Verhandlungen über die Geldbeschaffung für die **Moldau-Walachischen** Bahnen brachte einige Anregung und namentlich waren es Lemberg-Czernowitz-Actien und Carl-Ludwigs-Bahn, welche angenehm influenzirt wurden. Erstere stiegen von 184 auf 194 und letztere von 208 auf 210. Für die Lemberg-Czernowitzer Bahn ist mit der Gründung der Moldau-Walachischen Bahnen aber auch eine Lebensfrage gelöst. Binnen Kurzem wird sie das offene Weltmeer erreicht haben. Zunächst wird die Strecke von Sucsawa nach Jassy gebaut, von wo sich dann die Bahn über Kischenew in Bessarabien nach Tiraspol und Odessa hinzieht. — Nordbahn stiegen von 1858 bis 1870. Die guten Einnahmen dieser Bahn, sowie die neuen Anschlüsse, welche auf dieselbe nur vortheilhaft wirken müssen und überdies die bevorstehende **Kohlentarifermässigung** animiren die Speculation für dieses Papier. In Angelegenheit der Ermässigung dieses Tarifes haben bei dem Handelsminister bereits mehrere Besprechungen mit Vertretern der **Nordbahn-Direction** stattgefunden. Es liegt ein Beschluss dieser Direction vor, eine Ermässigung des Kohlentarifes eintreten zu lassen welche in den wichtigsten Positionen Ostrau-Wien jener des Concessionstarifes der Oesterr. Nordwestbahn gleichkommen soll. Hiernach wird die Kohle von Ostrau nach Wien zu $^5/_{10}$ kr. pro Centner und Meile verfrachtet werden. — Die Nordbahn beabsichtigt auch die Bahn von Sternberg weiter bis Glatz hin zu bauen und hat zu dem Zwecke bereits die nöthigen Vorstudien erhoben. — In **Staatsbahn** ist gegenwärtig eine Contremine thätig. Die Course dieses Papiers werden zunächst von Paris her influenzirt. Sie sind von 248 auf 245 gewichen. Die ausgesprengten Nachrichten von einer neuen Prioritäten-Emission sind unbegründet. Der jetzige Bedarf für den Bau der neuen Linien ist vollkommen gedeckt. — Die Versuche, die lange andauernde Hausse in ihr Gegentheil umzuwandeln, haben wohl Schwächungen und Schwankungen in den Coursen erzeugt, ohne jedoch der Baisse einen ergiebigen Boden zu verschaffen; vielmehr folgt jedem Drucke rasch wieder eine Erholung, woraus entnommen werden kann, dass die Hausse wohl begründet war. Nicht nur die in bessere Bahnen eingelenkten finanziellen Verhältnisse mit dem damit zusammenhängenden wachsenden Vertrauen trugen zur Hebung der Werthe bei, sondern auch der allgemeine günstige Stand des Geldmarktes wirkt da zugleich mit. Das Erscheinen der verschiedenen Industriepapiere auf dem Geldmarkte hat durch die sofortige Placirung derselben nicht nur keine Pression verursacht, sondern wickelte sich regelmässig für

* Dieser Kaufschilling ist bereits bezahlt. cfr. Wiener Coursbericht S. 484. Die Redact.

Besserung der Course der älteren Effecten günstig ab. Für die Baissetendenz ist für jetzt kein günstiger Erfolg zu prognosticiren.

Angesichts der massenhaften Bewerbungen um Bahn-Concessionen in Ungarn müssen wir zur Vorsicht mahnen, sonst kann dort dasselbe eintreten wie im Jahre 1837 in Illinois, wo ebenfalls alle Linien auf einmal in Angriff genommen wurden. England lieferte dem Staate gegen ein Eisenbahn-Anlehen das hierzu nöthige Geld. Die Erdarbeiten waren noch nicht zur Hälfte vollendet, als das Geld zu Ende ginge. Aber der Credit des Staates war schon früher den Weg alles Fleisches gegangen. Von vielen Hunderten in Angriff genommenen Meilen wurden nicht mehr als sechs Englische Meilen, die kurze Strecke zwischen Springfield und Meredosin vollendet. Das war das Resultat einer Verschleuderung von mehr als 60 Millionen Gulden. — Einem ähnlichen Schicksale gehen die Bahnen in Ungarn entgegen, wenn nicht bei Zeiten Halt gemacht wird und für jetzt lediglich die Hauptbahnen ausgebaut werden.

Hinsichtlich der Südbahn haben wir einen Irrthum zu berichtigen, der sich in unserem letzten Berichte eingeschlichen hat. Wir meldeten, dass diese Bahn einen Kaufschillingsrest von 50 Millionen Lire in diesem Jahre an die Italienische Regierung zu begleichen habe. Diese Summe war aber schon im Mai fällig und ist entrichtet worden. Für diesen Kaufschillingsrest sind keine 5% Interessen gezahlt worden, derselbe war zinsfrei. — In Südbahn war der Börsenverkehr gering aber fest, dieselben stiegen von 180 auf 181.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Projecte.

* **Laibach-Tarvis.** Der Verwaltungsrath der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft ist vom Handelsministerium aufgefordert worden, sich zu erklären, ob die Gesellschaft geneigt ist, den Bau und Betrieb der Linie Laibach-Tarvis, auf welchen derselben concessionsmässig ein Vorrecht zusteht, unter den Bedingungen des Gesetzes vom 9. Juli d. J. zu übernehmen.

Bau.

* **Buschtêhrader Eisenbahn.** Die der Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft auf Grundlage des Gesetzes vom 3. Juni d. J. (s. No. 30 S. 417 dies. Ztg.) unterm 1. Juli 1868 ertheilte Concession zum Bau und Betriebe der Böhmischen Nordwestbahn ist publicirt.

Nach einer uns vorliegenden officiellen Mittheilung hat der Umbau der Pferdebahnstrecke von Wejhybka nach Stochov in der Länge von 1,704 Meilen auf Locomotivbetrieb bereits am 6. Juli d. J. bei Katschitz begonnen und wird noch im l. J. vollendet, während der Ausbau sämmtlicher Linien binnen 3 Jahren stattzufinden hat.

Die Längen der concessionirten Bahnen sind in Oesterr. Meilen

1) von Smichow (Prag) nach Hostiwic (zur Verbindung mit Bubna (Prag)-Wejhybka bestehenden Locomotivbahn . . .	ca. 1,500 M.
2) Umbau von Wejhybka bis Stochov der Pferdebahn in eine Locomotivbahn von 1,704 M. und Fortsetzung derselben über Krupa, Saaz, Priesen, Komotau bis nach Weipert (oder einem anderen vortheilhafteren Puncte) .	ca. 18,000 „
3) Flügel von dieser Hauptbahn von Lischan nach Rakonitz ins Kohlenrevier	ca. 1,000 „
4) Abzweigung von Priesen über Carlsbad nach Eger	ca. 13,000 „
5) Flügel von Tirschnitz nach Franzensbad . . .	ca. 0,5000 „
zusammen	34,000 M.

Pferdebahnen zu Drasche'schen Kohlenwerken. Wie der „Presse" mitgetheilt wird, baut der Kohlenwerksbesitzer Heinrich Drasche eine (ihm unterm 7. Mai d. J. concessionirte) Kohlenpferdebahn von Brennberg nach Agendorf bei Oedenburg. Die Bahn ist bereits bis zum Dorfe Agendorf fertig und es handelt sich blos um die Einmündung in den Bahnhof der Südbahn. Ferner ist von demselben Industriellen eine Pferdebahn vom Luschitzer Kohlenschachte (Mähren) zum Anschlusse an die Nordbahn zwischen Neudorf und Göding projectirt, deren Richtung jedoch noch unentschieden ist.

Eisenbahn-Betrieb.

* **Kronprinz Rudolfsbahn.** Die 2,575 Meilen (19,5 Kilom.) lange erste Theilstrecke dieser Bahn von St. Valentin nach Steyer mit der Zwischenhaltestelle Ernsthofen ist am 15. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

* **Ungarische Nordbahn.** Die Station Szántó hat die Benennung „Apcz-Szántó" erhalten.

+ **Preussische Ostbahn.** (Jahresbericht für 1867.)

1) Länge der Bahn: 121,05 Meilen, nämlich: Hauptbahn von Berlin über Cüstrin bis Eydtkuhnen 103,06 Meilen (wovon die Strecke von Berlin bis Gusow, 8,42 M., erst 1. Octbr. 1867 eröffnet; Zweigbahn von Cüstrin bis Frankfurt a. O. 4 M.; Zweigbahn von Bromberg bis Otloczyn 8,35 M.; Zweigbahn von Dirschau nach Danzig 4,14 M.; Verlängerung derselben nach Neufahrwasser (erst 1. October 1867 eröffnet) 1,50 Mln. lang. Mit den Verbindungsbahnen von den Preussischen Grenzbahnhöfen Eydtkuhnen und Otlozcyn nach den Russischen Grenzbahnhöfen Wirballen und Alexandrowo, resp. 0,16 und 0,56 M. lang, beträgt die ganze Betriebslänge 121,78 Meilen. Die älteste Bahnstrecke Kreuz-Bromberg, 19,31 M., ist seit 27. Juli 1851 eröffnet. Doppelgeleise haben 29,188 Meilen (Berlin-Zantoch, Driesen-Filehne, Elbing-Braunsberg.

2) Anlagecapital. Bis Ende 1867 wurden 53 270 079 Thlr. verwandt oder pro Meile 440 248,6 Thlr. Davon kommen auf die einzelnen Titel: Oberbau 23,50, grosse Brücken 14,72, Betriebsmittel 15,12, Bahnhöfe 13,12, Erd- und Böschungsarbeiten 11,77, Grunderwerb 7, Durchlässe und kleine Brücken 3,48% u. s. w.

3) Personenverkehr. Befördert wurden 2 231 093 Personen (66 389 oder fast 3% weniger als 1866, dagegen mehr als in jedem früheren Jahre und 10 mal so viel als im ersten Jahre 1852), worunter 124 862 Militärs (346 839 weniger als 1866) und 2 106 231 Civilpersonen (15,36% mehr als 1866), ferner 255 759 Personen oder 11,46% (gegen 16,76% in 1866) im Verkehr mit fremden Bahnen, sodann 219 990 Ctr. Passagiergepäck, 876 Equipagen, 18 660 Pferde und 8175 Hunde. Die bedeutendste Station war sowohl nach der Personenzahl als nach der Einnahme für Personen Königsberg (342 712 zu- und abgegangene Personen und 304 762 Thlr.); dann folgen in Betreff der Personenzahl Danzig, Bromberg, Dirschau, Cüstrin und Elbing, in Betreff der Einnahme Berlin, Danzig, Bromberg und Eydtkuhnen (sämmtlich mit mehr als 100 000 Thlr.). Von Personenmeilen wurden zurückgelegt über 24 Mill. (gegen 1866 $6^4/_5$ Mill. weniger); demnach kommen auf jede Bahnmeile 211 088 Personen (specifische Frequenz) und auf jede Person 10,78 Meilen.

4) Der Güterverkehr betrug (excl. 1 594 099 Ctr. Dienstgut) 16 923 010 Ctr. (1 981 842 Ctr. oder über 13% mehr als 1866), worunter 151 514 Ctr. Eilgut und 1 113 439 Ctr. Vieh. Auf den directen Verkehr kommen 39,83% (1866: 41,55%) aller Güter. An Centnermeilen wurden 439 448 478 oder incl. Baugut über 446 Mill. zurückgelegt, was pro Centner 23,68 Meilen und für jede Meile Bahnlänge 3 856 453 Centner giebt. Unter den einzelnen Waaren standen obenan 3 956 688 Centner Getreide, 1 261 155 Ctr. Braunkohlen, 854 257 Ctr. Steinkohlen, 656 794 Ctr. Hülsenfrüchte, 623 930 Ctr. Flachs, Hanf u. s. w., 422 481 Ctr. Mühlenfabricate, 373 643 Ctr. Bau- und Nutzholz, 367 764 Ctr. Spiritus, 347 515 Ctr. Häringe, 326 667 Ctr. Eisen- und Stahlwaaren, 321 645 Ctr. Baumwolle, 232 318 Ctr. Zucker u. s. w. — Von den einzelnen Stationen hatte abermals Königsberg den stärksten Güterverkehr, sowohl der Masse als der Einnahme nach (3 970 677 Ctr. und 722 172 Thlr.), dann folgen der Masse nach Danzig, Bromberg, Frankfurt Podelzig und Thorn (jede mit mehr als 1 Mill. Ctr.), der Einnahme nach aber Eydtkuhnen, Thorn, Danzig und Bromberg (jede mit mehr als 280 000 Thlr.).

5) Finanzielle Ergebnisse. Die Gesammteinnahme betrug 6 441 588,8 Thlr. (gegen 1866 um 140 140 Thlr. oder 2,23% mehr) oder pro Meile 56 525 Thlr., nämlich aus dem Personenverkehr 2 581 231 Thlr. (weniger 446 135¾ Thlr.), aus dem Güterverkehr 3 420 779 Thlr. (mehr 578 049 Thlr.), aus anderen Quellen 439 578,6 Thlr. Auf den Binnenverkehr kommen 54,51% der Einnahme für Personen und 37,89% der Einnahme für Güter, mithin auf den directen Verkehr 45,49% der ersten und 62,11% der letzten und somit über die Hälfte der ganzen Transporteinnahme. Die Ausgaben betrugen 3 380 392,8 Thlr. (gegen 1866 107 673 Thlr. oder 3,29% mehr) oder 52,48% der Gesammteinnahme, mithin der Ueberschuss 3 061 196 Thlr. (33 166,6 Thlr. oder 1,09% mehr). Demnach hat sich das Baucapital mit 6,13% verzinst) (gegen 6,49% in 1866 und 5,31% in 1865).

6) Betriebsmittel. Vorhanden sind 173 betriebsfähige Locomotiven (105 von Borsig, 36 von Wöhlert, 18 aus der Unionsgiesserei in Königsberg, 9 von Schichau in Elbing, 3 von Egestorff, 2 von der Gesellschaft Vulcan in Stettin), 290 Personenwagen mit 14 878 Plätzen (excl. 2 Salonwagen), 62 Gepäck- und 3141 Lastwagen mit 581 626 Ctr. Ladungsfähigkeit.

+ **Köln-Mindener Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.)

1) Die Länge der Bahn war wie im Vorjahre 72,324 Meilen, wovon fast 40 M. doppelgeleisig sind, 1,317 M. auf Zechenzweigbahnen kommen und 2,107 M. verpachtet, also 70,217 M. im eigenen Betriebe der Gesellschaft sind. Die Hauptbahn von Köln nach Minden ist seit 15. October 1847 (also seit 20 Jahren) im Betriebe, die Zweigbahn von Oberhausen über Wesel und Emmerich bis zur Holländischen Grenze mit der Richtung auf Arnheim seit 20. Octbr. 1856 und die Bahn von Köln nach Giessen nebst der Rheinbrücke und der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen seit 12. Januar 1862.

2) Anlagecapital. Concessionirt sind im Ganzen, wie im Vorjahre, 75 274 500 Thlr., davon 26 Mill. in Stammactien und 49 274 500 Thlr. in Prioritäten in 5 Emissionen, wovon ausgeloost und amortisirt 1 085 400 Thlr., noch nicht emittirt aber 1 071 200 Thlr. Verwendet sind 64 027 934 Thlr. oder pro Meile 885 293 Thlr. Von dem baar verbrauchten Anlagecapital kommen auf die Hauptbahn nebst den Zweigbahnen nach Ruhrort und dem Duisburger Hafen 46 271 396 Thlr. oder pro Meile 885 788 Thlr. (wovon für Betriebsmittel 33,48 und für Oberbau 20,32%), auf die Köln-Giessener Eisenbahn 23 464 669 Thlr. oder pro Meile 966 419 Thlr. (wovon für Coursverluste 16,394 für Erdarbeiten 16,229, für Oberbau 13,683%); auf die Oberhausen-Arnheimer Bahn 5 538 023 Thlr. oder pro Meile 576 037 Thlr., auf die Rheinbrücke excl. Zinsen während der Bauzeit, Kosten für fortifica-

torische Anlagen etc. (im Betrag von 1 414 295 Thlr.) 4 114 146 Thlr. Der Staat besitzt 12 645 Actien à 200 Thlr. im Betrage von 2 529 000 Thlr. (Für den Bau der Venlo-Hamburger Bahn sollen neue Stammactien im Betrage von 13 Millionen Thlr. ausgegeben werden, sowie neue 4½ procentige Prioritäten im Betrage von 30 Mill. Thlr.)

3) Der Personen- und Güterverkehr war im verflossenen Jahre ungeachtet der fortdauernden Geschäftsstockung grösser als je. Befördert wurden im Ganzen 4 338 243 Personen (gegen 1866 81 725 Personen oder 2% mehr; dieses Mehr erhebt sich beim gewöhnlichen Personenverkehr auf 332 641 Personen oder 8,63%, während 250 916 Militärpersonen weniger befördert wurden), wovon zu Specialtarifen 174 842 Personen. Im Ganzen wurden 21 370 604 Personen auf die Länge einer Meile befördert (gegen 1866 1 307 124 oder fast 6% weniger). Von den zu gewöhnlichen Preisen beförderten Personen kommen auf die I. Classe 45 035, auf die II. Cl. 535 398, auf die III. Cl. 999 524, auf die IV. Cl. 2 608 661 oder fast ⅔; ferner auf den directen Verkehr 258 610 Personen oder 6,174% (gegen 5,85% im Vorjahr). Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt 260832 Personen (1866: 329 139). Die Gesammteinnahme der Personenverkehrs beträgt 1 990 192,4 Thlr. (gegen 1866: 7,09% weniger), worunter 71 182 Thlr. für Reisegepäck, 5610,4 Thlr. für Pferde, 7747,2 Thlr. für Wagen, 1543,4 Thlr. für Hunde u. s. w. Auf den directen Verkehr kommen 40,216% der Einnahme für Personen (1866 nur 36,434%). Nach der Zahl der abgegangenen Personen standen folgende Stationen obenan: Deutz 353 917, Düsseldorf 322 126, Oberhausen 251 915, Dortmund 173 826, Duisburg 172 242, Minden 146501, Wesel 120320, Hamm 124 433, Gelsenkirchen 107 940, Essen 103 386.

Von Gütern wurden befördert 132 988 540 Ctr. (worunter 2 626985 Ctr. Dienstgüter und 438 613 Ctr. Vieh), gegen 1866 10 747 864 Ctr. oder 8,79% mehr. Auf die Länge einer Meile kommen 1 194 796 310 Ctr., auf die ganze Bahnlänge 17 015 770 Ctr., auf einen Centner 8,984 Meilen. Die gesammte Einnahme für Güter beträgt 6 702 602¼ Thlr. (gegen 1866 um 268 458,3 Thlr. oder 4,17% mehr). Auf den directen und Transitverkehr kommen 36,073% der Centnerzahl und 53,38% der Einnahme. Von Kohlen wurden befördert 80 597 360 Ctr. (oder 9% mehr) für 2 799 010 Thlr. Unter den übrigen Waarengattungen stehen obenan 10 180 638 Ctr. Erze und Mineralien, 8 043 242 Ctr. Eisen und Eisen- und Stahlwaaren, 2 913 106 Ctr. Bau- und Nutzholz, 4 034 552 Ctr. Steine und Erde, 1 635 081 Ctr. Getreide. Nach der Menge der abgegangenen Centner stehen folgende Stationen obenan: Gelsenkirchen 18½, Essen 16⅘, Oberhausen 15⅕, Berge-Borbeck fast 14 Mill. Ctr. Der Viehtransport brachte 116 811 Thlr. ein (gegen 1866 28 804 Thlr. oder fast 20% weniger).

4) Brückenbetrieb. Im gewöhnlichen Landverkehr passirten die Brücken 3 982 566 Personen, 296 804 Thiere und 478 982 Fuhrwerke und lieferten eine Einnahme von 57 067,6 Thlr. (6545 Thlr. oder 13% mehr als im Vorjahre), wovon 29 843,7 Thlr. auf die feste Brücke und 28 625,4 Thlr. auf die Schiffbrücke kommen. Die Eisenbahnbrücke passirten 120 125 Personen, 9 443 143 Ctr. u. s. w. mit einer Einnahme von 18 303,5 Thlr. oder fast 21% weniger als im Vorjahre. Im Ganzen hat demnach der Brückenbetrieb 76 772,6 Thlr. oder 2⅔% mehr als im Vorjahre eingebracht.

5) Finanzielle Resultate. Die eigentliche Betriebseinnahme (ohne den Zuschuss des Staats zur Verzinsung des Anlagecapitals der Köln-Giessener Bahn und der Rheinbrücke im Betrage von 245 623 Thlr. also fast 10 000 Thlr. weniger als 1866) beträgt 9 839 766½ Thlr. (mithin 211 117,3 Thlr. oder 2,19% mehr als 1866), also pro Meile 136 051 Thlr. Hiervon kommen auf die Hauptbahn 7 742 726,3 Thlr. oder 78,69% (1866: 79,61%); auf die Arnheimer Zweigbahn 561 904,8 Thlr. oder 5,71% (1866: 5,67%); auf die Köln-Giessener Bahn nebst Rheinbrücke 1 535 135,4 Thlr. oder 15,6% (1866: 14,62%); ferner auf den Personenverkehr incl. Gepäck und Hunde 1 964 477 Thlr., auf den Güterverkehr 6 728 317 Thlr., auf die ausserordentlichen Einnahmen 1146 972 Thlr., worunter 363487 Thlr. Wagenmiethe, 283389 Thlr. Vergütung von den Zechen und Etablissements, 137 208,5 Thlr. Zinsen der Geldbestände, 95 502⅔ Thlr. von den verpachteten Strecken, 76 772,6 Thlr. vom Brückenbetriebe. Nach der Gesammteinnahme stehen folgende Stationen obenan: Deutz 922 311, Gelsenkirchen 862 874, Essen 659 642, Herne 522 950, Dortmund 504 552, Berge-Borbeck 503 115, Oberhausen 489501, Ruhrort 395864, Düsseldorf 361487, Köln 321 300, Hamm 282 324 Thlr. u. s. w.

Die Betriebsausgabe betrug 4 054 802,6 Thlr. (335 893½ Thlr. oder 9,003% mehr als 1866) oder 41,25% der Betriebseinnahme. Mit Hinzurechnung der aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds geleisteten Ausgaben im Betrage von 828 157 Thlr. erhöht sich die Betriebsausgabe auf 4 882 959,3 Thlr. (364 398,3 Thlr. oder 8,06% mehr als im Vorjahre). Das Anlagecapital der Oberhausen-Arnheimer Bahn (5 474 180 Thlr.) hat sich bei einem Ueberschusse von 250 136 Thlr. mit 4,5694% verzinst, so dass der Staat nicht nur keinen Zuschuss zu leisten hat, sondern sich noch ein Ueberschuss von 18798 Thlr. ergiebt, der zur Amortisation des Anlagecapitals zu verwenden ist. — Das Anlagecapital der Köln-Giessener Bahn (berechnet zu 26 371 783 Thlr.) hat sich bei einem Ueberschusse von 673 957 Thlr. mit 2,5556% verzinst, so dass der Staat, welcher 3½% Zinsen garantirt hat, einen Zuschuss von 249 055½ Thlr. zu leisten hat, während aus den Betriebsüberschüssen der Hauptbahn noch 131 859 Thlr. aufgewendet werden mussten. — Von der gesammten Reineinnahme des Unternehmens im Betrage von 5 784 964 Thlr., erhöht um 245 623 Thlr. aus dem Garantiefonds des Staates, wurden 2 110 566 Thlr. zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäten, 2 223 000 Thlr. (138 667 Thlr. weniger als 1866) zur Zahlung der Dividende von $8^{11}/_{20}$% verwandt, 836306 Thlr. an den Staat gezahlt (nämlich 588 076 Thlr. als Extradividende und 248 230 Thlr. Eisenbahnabgabe), 660 952 Thlr. dem Reserve- und Erneuerungsfonds überwiesen, 207 617 Thlr. zur Melioration der Bahnanlagen u. s. w. verwandt. Der Reservefonds behielt seinen unveränderten Bestand von 100 000 Thlr., der Erneuerungsfonds hat einen solchen von 1 533 581,6 Thlr. (118 000 Thlr. weniger als 1866).

6) Betriebsmittel. Ende 1867 waren vorhanden 312 Locomotiven (17 mehr als im Vorjahre; darunter 236 von Borsig in Berlin, 3 von Kessler in Carlsruhe, 8 von Cockerill in Seraing, 24 von Hartmann in Chemnitz, 4 von der Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe, 36 aus der Maschinenfabrik der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, 1 aus der eigenen Werkstätte in Dortmund), 274 Tender, 238 Personenwagen mit 14 167 Plätzen, 69 Gepäck-, 7410 Last- und 276 Kieswagen mit zusammen 1 323 700 Ctr. Ladungsfähigkeit.

7) Vergleich mit den Vorjahren. Seit dem ersten Betriebsjahre 1848 ist die Länge der Bahn nicht ganz auf das Doppelte, das verwendete Anlagecapital fast auf das Vierfache, die Zahl der Locomotiven fast auf das Sechsfache, die Zahl der Personenwagen auf das Doppelte, die Zahl der Lastwagen auf das 5½fache, die Zahl der beförderten Personen auf das Dreifache, die Zahl der beförderten Centner auf das Vierzigfache, die Einnahme für Personen auf das 2⅘fache, die Einnahme für Güter auf das 12½fache, die Gesammteinnahme auf das 7⅔fache gestiegen. Die Dividende incl. Zinsen hat im Maximum 17⅔ Proc. (für 1865), im Durchschnitt aber 9,015 Procent betragen.

+ Kaiser Ferdinands Nordbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) 1) Die Bahnlänge betrug wie im Vorjahre unverändert 82½ Tarif-Meilen. Die im Bau begriffene Mährisch-Schlesische Nordbahn von Brünn über Wisehau, Prossnitz und Olmütz nach Sternberg ist 15,239 Meilen, die Zweigbahn nach Prerau aber 3,496 Meilen lang. Das Steigungsmaximum 1 : 150 kommt nur einmal auf 1900 Klaftern vor (in der Strecke Olmütz-Sternberg); der kleinste Radius beträgt 300 Klafter.

2) Anlagecapital. Das concessionirte Anlagecapital betrug ult. 1867 in Stammactien (8 Emissionen) 64 553 524 fl. und in Prioritäten 22 852 200 fl., zusammen 87 406 024 fl., wovon amortisirt 3 873 765 fl. Obligationen. Das verwendete Anlagecapital betrug ult. 1867 80 676 934 fl. oder pro Meile 977 902 fl.

3) Betriebsmittel. Vorhanden waren (mit 8 neu angeschafften und nach Ausscheidung von 3 ausser Dienst gesetzten) 227 Locomotiven, wovon 2 seit 1841 in Verwendung sind; ferner 6183 Personen- und Lastwagen, und zwar 383 Personenwagen mit 10 158 Sitzplätzen, 5784 Lastwagen mit 948 265 Ctr. Gesammtladungsfähigkeit und 16 Schneepflüge.

4) Frequenz. Befördert wurden in I. Cl. 44771, in II. Cl. 292 647, in III. Cl. 1 043 350, zu ermässigten Preisen 236 272 Civilreisende, Militärs 226 318, zusammen 1 843 358 Personen oder mit Einrechnung der Eintrittskarten in Wien und Brünn 1 870 443 Personen (gegen 1866 582 933 Personen oder fast 25% weniger). Die Frequenz von Civilreisenden hat jedoch beträchtlich zugenommen. Personenmeilen wurden zurückgelegt 18 255 091 gegen 34 357 727 im Jahr 1866. Jede Person hat zurückgelegt im Jahr 1867 9,9 M., 1866 14 M. Eingenommen wurden pro Person und Meile 1867 20,19, 1866 18,77 Nkr.

An Reisegepäck wurden befördert 254 152 Ctr. (im Vorjahre 237 707 Ctr.) mit 4 234 110 Centnermeilen; Eilgüter 274 337 Ctr. (gegen 251476 Ctr. in 1866), Frachtgüter 54 591 792 Ctr. (43½% mehr als 1866, sowie mehr als je) und Regiegüter 2 421 537 Ctr. Von den Eilgütern sind 5 276 250, von den Frachtgütern 1 040 329 167, von den Regiegütern 49 107 868 Meilen (durchschnittlich von jedem Centner über 19 Meilen) zurückgelegt wurden. Dabei wurden eingenommen pro Centner und Meile für Eilgut 6,25 kr. (1866: 7 kr.), für Frachtgut 1,63 kr. (1866: 1,534 kr.) und für Kohle 1,038 kr. (1866: 1,094 kr.). Ausserdem wurden noch befördert 1570 Equipagen, 7927 Pferde, 268 419 Stück Rindvieh, 92 924 Schafe, 1 001 917 Schweine, 1388 Ctr. andere Thiere.

5) Finanzergebnisse. Die Einnahmen haben betragen für Personenbeförderung 3 156 149,4 fl., für Militärbeförderung 183 278,5 fl., für Reisegepäck 147 632,5 fl., für Eintrittskarten und Postpauschale 15 375,3 fl., für Eilgut 329 523,6 fl., zusammen im Personenverkehr 3 831 959,3 fl. (gegen 1866 789 554,3 fl. weniger). Der Mindereinnahme von 1 633 313 fl. für Militärtransporte steht eine Mehreinnahme von 843 759 fl. für andere Transporte gegenüber. — Für Frachtgüter sind nach Abzug der Portorückersätze u. s. w. 16 380 127,4 fl. vereinnahmt, gegen 1866 4 373 945 fl. mehr. Die sonstigen Einnahmen betrugen nur 59 994 fl., mithin die Gesammteinnahme 20 272 080,5 fl. (oder pro Meile 245 722 fl.), gegen 1866 3 834 271 fl. oder 23,3% mehr. Die Betriebsausgaben betrugen 5 752 510 fl. oder 28,38% der Einnahme. Mit Rücksicht auf den Bergwerksbetrieb erhebt sich die Bruttoeinnahme auf 20 617 876 fl., die Betriebsausgabe auf 6 222 307 fl. Rechnet man zu der letzten noch die Quote für den Schienen-Erneuerungs- und Pensionsfonds, die Steuern und allgemeinen Ausgaben etc. im Betrage von 1 535 434 fl., so bleiben zur Verzinsung des Anlagecapitals 12 860 134 fl., die in nachstehender Weise verwendet wurden: Verzinsung der Actien mit 5% 3 232 926 fl., Zinsen der Prioritäten 809 485,5

fl., Superdividende von 110 fl. pro Actie ($10^{10}/_{21}$ Proc.) 6773745 fl., Vortrag auf das nächste Betriebsjahr 1500000 fl., zum Pensionsfonds 100000 fl., zum Reservefonds A 443 977,$_6$ fl. Der letztere ist dadurch auf 4 825 674,$_5$ fl. gestiegen.

+ **Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867 und Protocoll der Generalversammlung am 13. Juni 1868.) 1) Anlagecapital. Die Generalbaukosten helaufen sich auf 6 951 320 fl., mithin 585 438 fl. mehr als im Vorjahre und pro Meile 604 463 fl. Im Portefeuille befinden sich noch immer 1166 Actien.

2) Betriebsmittel. Vorhanden sind, wie im Vorjahre 10 Locomotiven, 8 Tender, 24 Personen- und 155 Güterwagen.

3) Frequenz. Befördert wurden 172519 Personen incl. 4993 Mann Militär (gegen das Vorjahr 0,$_6$% Personen weniger, aher 13,$_{65}$% Civilreisende mehr) für 157 105,$_7$ fl., ferner 3 823 502 Ctr. Güter für 520 929,$_3$ fl. (incl. 9620 Ctr. Reisegepäck für 3798,$_7$ fl.). Unter den 3 804 642 Ctr. Frachtgütern waren 2 289 700 Ctr. Stein- und Braunkohle, 366 039 Ctr. Feld-, Garten- und Waldproducte, 238 316 Ctr. Colonialwaaren, 217 689 Ctr. Eisen- und Stahlwaaren. An den grossen Getreidetransporten des vorigen Jahres hat diese Bahn nicht Theil genommen.

4) Finanzielle Ergebnisse. Die Einnahme hetrug aus dem Personenverkehr 160 945,$_3$ fl., aus dem Güterverkehr 517 130,$_5$ fl., ausserdem 27 385,$_7$ fl., zusammen 705 461,$_5$ fl. oder pro Meile 61 344,$_5$ fl. Die Betriehsausgahen betrugen 204983,$_8$ fl. oder 29,$_{05}$% der Einnahme, mithin der Ueberschuss 500 478 fl., wozu noch 1791,$_4$ fl. aus dem Vorjahr kommen. Hiervon wurden 32 361,$_2$ fl. an Steuer- und Stempelgebühren, 40 450,$_5$ fl. für Agioverlust, 165 843,$_5$ fl. für Zinsen und Amortisation der Prioritäten bezahlt, 22 000 fl. dem Erneuerungsfonds, 2266 fl. dem Pensionsfonds überwiesen, 11 967,$_4$ fl. in den Reservefonds gelegt, 226 008 fl. als Dividendevertheilt (12 fl. pro Actie oder 6 Procent), 1372,$_5$ fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

* **Württembergische Staatsbahnen.** (Mai-Einnahmen.)

		Befördert wurden		Die Einnahmen betrugen		
	Meilen	Personen	Güter Zoll-Ctr.	für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 Mai	92,$_2$	531 679	2 094 386	306 784 fl.	687 894 fl.	994 679 fl.
1867 Mai	82,$_7$	490 639	1 794 311	277 476 „	474 957 „	752 433 „
heuer	+9,$_5$	+41 040	+300 075	+29 308 „	+212 936 „	+242 245 „

Tarifwesen.

Der Zollbundesrath hat zu dem allgemeinen Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effectentransportes auf den Eisenbahnen in Bezug auf das Zollwesen Folgendes bestimmt: Der Transport von Frachtgütern und Passagiereffecten über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirkes ist auf den Eisenbahnen bei Tag und Nacht gestattet. Aus Eisenbahnwagen oder Wagenabtheilungen, die mit unverzollten Waaren unter Verschluss abgelassen worden sind, kann unterwegs unter amtlicher Aufsicht nach Abnahme des Verschlusses ein Theil der Ladung entnommen werden, sofern dies ohne Ausladung anderer Waaren geschehen kann. Wenn auch im Allgemeinen bei Ueberschreitung der Zollgrenze in den Personenwagen nur solche und zwar nicht zollpflichtige Kleinigkeiten sich befinden dürfen, welche Reisende in der Hand oder sonst unverpackt bei sich führen, so können doch die Centralfinanzbehörden an solchen Grenzpuncten, wo es im Interesse des Reiseverkehrs liegt, eine Ausnahme dahin eintreten lassen, dass die Reisenden in den Personenwagen als Handgepäck zollfreie Gegenstände in Hutschachteln, Reisetaschen, kleinen Koffern u. s. w. bei sich führen dürfen. Dieselben sind in solchen Fällen jedoch verpflichtet, ihre Effecten unmittelbar nach der Ankunft des Zuges dem Grenzeingangsamt zur Revision vorzulegen.

Am 15. d. Mts. sind Special-Tarife für Salz-Transporte bei Aufgabe von mindestens 100 Ctr.

a) von Halle, Sangerhausen, Schoenebeck und Stassfurt nach sämmtlichen Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft,

b) zwischen den Berlin-Stettiner Stationen Stettin, Berlin, Pasewalk, Strassburg und den Stationen der Grossh. Friedrich-Franz-Eisenbahn

in Kraft getreten, wogegen vom obigen Tage an der seitherige Special-Salztarif 1 d für die Berlin-Stettiner Bahn und der Salztarif D zwischen Berlin und Stationen der Friedrich-Franz Eisenbahn ausser Anwendung trat. Tarif-Exemplare, das Stück 1 Sgr., sind bei sämmtlichen Berlin-Stettiner Statiosncassen käuflich zu haben.

Mit dem 15. August tritt im directen Verkehr von den Stationen Wien, Ofen, Stuhlweissenburg, Sio-Fok, Barcs, Kanizsa und Oedenburg nach den Stationen der Rheinischen Eisenbahn: Coblenz, Neuwied, Andernach, Bonn, Köln u. s. w. ein ermässigter Ausnahmetarif für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art, Mühlenfabricate etc. in Kraft.

Am 15. August c. ist im Oesterreichisch-Russischen Verband ein neuer Tarif und Reglement für den Verband-Güter-Verkehr zwischen Olmütz, Bodenbach, Aussig, Lobositz, Kralup, Prag, Pardubitz, Böhm.-Trübau und Hohenstadt via Granica einer-, Wilna, Kowno, Dünaburg, Ostroff, Pskoff, St. Petersburg, Riga und Granica andererseits, endlich zwischen den genannten Russischen Stationen sowie Polotsk und Witebsk einer- und Granica andererseits in Wirksamkeit getreten.

Die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft St. Petersburg macht bekannt, dass seit dem Austritt der Grenzstationen Eydtkuhnen und Wirballen aus dem Verbande des directen Güterverkehrs mit dem Auslande sich irrthümlicher Weise die Meinung verbreitet hat, als ob die Wirballener Agentur ihre Thätigkeit eingestellt habe, was zu wiederholten Malen Störungen im directen Güterverkehr hervorgerufen; jedoch hat diese Agentur nach wie vor dem Austritt der Stationen Eydtkuhnen und Wirballen aus dem Verbande des directen Verkehrs den Weitertransport von Gütern aus dem Auslande nach St. Petersburg und Moskau bewirkt und vollzieht alle hierbei erforderlichen Zollformalitäten.

Die Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für den Transport von Cerealien auf Französischen Bahnen ist vom 15. August an auf weitere 2 Monate bis zum 15. October verlängert worden.

Ein vom 4. August c. datirtes Verzeichniss über die in der Deutschen Ausgabe des Tarifs vom 1. Juli l. J. für den internationalen Güterverkehr zwischen Frankreich und Deutschland via Forbach und via Weissenburg vorzunehmenden Berichtigungen auf den Pfälzer Bahnen ist im Drucke erschienen und sind Exemplare gratis zu haben.

Ausland.

D. — **Russland.** Dem Vernehmen nach hat der Minister der Communicationen die definitive Verfügung getroffen, dass die Eröffnung der Bahnstrecke bis Orel bis zum 15. August und bis Kursk bis zum 15. September stattfinden soll.

Egyptische Eisenbahnen. Am 6. Juli d. J. ist die Eisenbahnlinie von Zagazig nach Ismailia dem Verkehre übergeben worden. Die Eisenbahn von Zagazig zweigt in Benha, der ersten Station vor Cairo, von der Linie Alexandrien-Cairo ab, so dass nun Ismailia dadurch mit Alexandrien und Cairo in directe Verbindung gesetzt ist. Diese Linie ist für den Localverkehr und insbesondere für die Approvisionirung des Isthmus von Wichtigkeit. (Oesterr. C.-Bl.)

Technisches.

K. — **Neuer Oberbau ohne Schwellen,** mit 9 Zoll hohen Schienen, nach dem System des Oberbaurath Hartwich in Köln. Das Constructionssystem dieses eisernen Oberbaues ist in Nr. 2 S. 14, Nr. 3 S. 28 und Nr. 20 S. 265 dieser Ztg. von 1866 hereits mitgetheilt. Der vorliegende Artikel beschreibt speciell diejenige Art der Ausführung, welche auf der Strecke Kempen-Kaldenkirchen der Rheinischen Eisenbahn in Anwendung gekommen ist. Die Versuchsstrecken auf der Linie Coblenz-Oberlahnstein und Mechernich-Call (Eifelbahn) sind seit 2 Jahren mit allen fahrplanmässigen Zügen befahren worden; das Geleise liegt nach Vornahme einiger Verbesserungen jetzt absolut fest und erfordert nur mässige Unterhaltungskosten. Die Befürchtung, dass die Schienen durch Rost stark angegriffen werden würden, ist beseitigt. — Die Weichen und Kreuzungen dieses Oberbausystems werden speciell beschrieben und deren Construction durch Zeichnungen erläutert. Zu den Backenschienen der Weichen verwendet man gewöhnliche, 9 Zoll hohe Schienen, während die Zungenschienen hutförmig, $3^1/_4$ Zoll hoch sind und auf $5^1/_4$ Zoll hohen, zwischen die Backenschienen genieteten Trägern sich hewegen. Die Flügelschienen der Herzstücke werden aus gewöhnlichen Schienen hergestellt; dazwischen liegt eine mit ersteren verholzte Schaalengussspitze.

(Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. 1867. Bd. IV.)

K. — **Eisernes Oberbausystem von Daelen** (nach Engineering). Das System stellt sich als eine Abänderung des eisernen Oherbaues mit Theilschienen dar. Veranlassung zur Construction wurde der Umstand, dass die auf den Braunschweigischen und Hannoverschen Bahnen hergestellten Oberbaue eine Modification wünschenswerth erscheinen liessen, als man hei Herstellung der Kopfschiene vom Schmiedeeisen zum Gussstahl überging. Es war nämlich jetzt nicht mehr thunlich, die Löcher für die Bolzen in dem Mittelstege auszuschlagen, sondern jedes Loch musste auf kostspieligere Weise gebohrt und mit der Nuthenstossmaschine ausgearbeitet werden. Bei dem Daelen'schen System findet nun eine directe und feste Verbindung der Kopfschiene mit den Tragschienen statt, ohne dass die Verbindungsbolzen durch beide hindurchgehen. Dies ist dadurch erreicht, dass die Verstärkungsrippen der verticalen Schenkel nach innen verlegt sind und mit Ansätzen in Rinnen des nach unten verbreiterten Mittelsteges eingreifen; die Theile werden durch Schraubenbolzen oder Splintkeile dicht und fest zusammengehalten, welche unter der Kopfschiene durch die Tragschiene hindurchgehen, ohne den Mittelsteg zu berühren.

K. — **Ueber die Anlage von Bahnhöfen, die besonders für grösseren Verkehr mit Schlachtvieh bestimmt sind.** (Nach der Zeitschrift für Bauwesen.) Wenn besondere Viehzüge auf dem hetreffenden Bahnhofe ankommen, ist die Anlage eines besonderen grossen Viehhofes nöthig. Der Verkehr nach diesem Viehhofe darf den gewöhnlichen Güter- und Personenverkehr nicht stören; ausserdem muss ein schnelles Abtreiben des Viehes vom Bahnhofe möglich sein. Der Viehhof hesteht zunächst aus einer grossen Viehrampe, zu der mindestens 3 Geleise führen müssen; die vordere Minimalbreite dieser Rampe muss 240 Fuss hetragen, um mindestens 20 Achsen gleichzeitig entladen zu können. An die Viehrampen stossen eingezäunte Viehhöfe, mit je einem Eintreibungs- und einem Austreibungsthor; zwischen den einzelnen Höfen liegt ein nach der Strasse führender Communicationsweg. Die Einzäunungen müssen so stark sein, dass ein Ausbrechen des Viehes unmöglich wird. Zum Tränken des Viehes sind Tröge aufzustellen. Bei Uebernachtung oder längerem Aufent-

halte des Viehes sind offene Schuppen in den Viehhöfen wünschenswerth. Endlich ist es zweckmässig, zum Reinigen und Auswaschen der Wagen besondere Reinigungsgeleise anzulegen.

K. — **Bericht über die Locomotiven auf der Pariser Ausstellung.*** Die von den verschiedenen Maschinenfabriken ausgestellten Locomotiven werden eingehend beschrieben und beurtheilt. Von Deutschen Ausstellern erhielten die goldene Medaille: Borsig in Berlin; Krauss & Co. in München; Kessler in Esslingen; Sigl in Wien und Wiener Neustadt. Die silberne Medaille wurde Hartmann in Chemnitz zuerkannt. (Organ f. d. Fortschr. des Eisenbahnw.).

K. — **Basson's verbesserter Patent-Schmierapparat für Wagenachsbüchsen.** Der in letzter Zeit noch wesentlich vereinfachte und verbesserte Apparat kommt immer mehr in Aufnahme. Die mit diesem Schmierapparat versehenen Wagen bedürfen einer Nachschmierung erst nach zurückgelegten 4000 Achsmeilen; der Oelconsum beträgt pro Achsmeile durchschnittlich nur $0_{,012}$ Loth; das Heisslaufen der Achsen kommt bei richtiger Handhabung des Apparats fast nicht mehr vor; derselbe lässt sich ohne grosse Kosten fast bei allen bestehenden Achsbüchsen anbringen und seine Herstellungs- und Unterhaltungskosten sind ausserordentlich gering. Dem Vernehmen nach steht die Einführung des Apparats auf der Bergisch-Märkischen, der Bayerischen Staatsbahn, der Oesterr. Staatsbahn etc. bevor. — Die Zeichnung der neuesten Construction desselben ist im „Organ" 1867. Bd. IV mitgetheilt.

K. — **Petroleum als Schmiermaterial für Eisenbahnfahrzeuge.** Das rectificirte Petroleum wird zum Schmieren der Eisenbahnwagen und Locomotiven für tauglich erachtet. Vor den animalischen und vegetabilischen Oelen hat es den Vorzug, dass es wegen der Abwesenheit fetter Säuren die Metallflächen nicht angreift. Bei ausgedehnter Verwendung dieses Materials würden grössere Bahnverwaltungen eigene Petroleumraffinerien anlegen, das zu Beleuchtungs- und Schmierzwecken erforderliche Petroleum selbst darstellen und die Rückstände zur Leuchtgasbereitung verwerthen können. Die Selbstfabrication würde auch deshalb zu empfehlen sein, weil die Fälschung und Mischung der aus dem Petroleum dargestellten Oele sehr bedeutend geworden und der chemische Nachweis unsicher und umständlich ist.

K. — **Anwendung der Dampfstrahlpumpen bei den Locomotiven der Köln-Mindener Eisenbahn.** Die Verbesserungen, welche die Giffard'schen Dampfstrahlpumpen in neuerer Zeit erfahren haben, bestimmten die Verwaltung der Köln-Mindener Bahn, die Versuche mit denselben weiter auszudehnen. Es wurden zu dem Zwecke in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres zunächst zwei Apparate verschiedener Construction beschafft und an einer 17zölligen Gütermaschine angebracht. Einige Monate später wurde noch je ein Apparat an einer 18zölligen Gütermaschine, und 1 Apparat an einer Schnellzugmaschine, sowie zwei Apparate an einer 18zölligen Gütermaschine angebracht. Die mit diesen Strahlpumpen gemachten Erfahrungen weisen darauf hin, dass trotz der Fortschritte in der Construction jener Apparate immer noch längere Erfahrung und Uebung, sowie Vervollkommnung der Construction nöthig sein werden, um allen Anforderungen zu entsprechen. — Bei Zügen, welche eine besonders rasche Dampfentwickelung erfordern, treten in Folge der durch die Dampfstrahlpumpen herbeigeführten Dampfabnahme bis jetzt Verlegenheiten immer noch häufiger ein, als bei den Maschinen, welche mit gehörig angewärmtem Tenderwasser und gewöhnlichen Pumpen solche Züge fahren. Der Brennmaterialverbrauch scheint bei den Strahlpumpen grösser zu sein, als bei gewöhnlichen Pumpen, doch lässt sich ein sicheres Urtheil darüber noch nicht fällen.

K. — **Ventilations-Apparat für Eisenbahn-Personenwagen** von Fecht, mit Zeichnung, ist nach Art eines drehbaren Schornsteinkopfes eingerichtet, der sich nach der Windrichtung stellt und um so besser zieht, je schärfer der Wind ist. Die Redaction fügt noch Zeichnung und Beschreibung des auf der Pariser Ausstellung mit der broncenen Medaille prämiirten, für ambulante Postwagen bestimmten Ventilationsapparates „Aspirateur Noualhier" hinzu, der auf ähnlichem Principe beruht, wie der Fecht'sche.
(Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. 1867. Bd. IV.)

K. — **Verbesserte Führung der Schiebethüren an Gepäck- und Güterwagen.** Die unteren Laufschienen der Güterwagen, auf welche die Rollen der Thüre sich stützen, werden beim Anlegen von Streichleitern zum Ent- und Beladen der Wagen leicht verdrückt und verbogen; die Schiebethüren können dann sich ablösen und herabfallen. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes ist bei den älteren Wagen der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn die Einrichtung so getroffen, dass die Thüren auf einer oberen Laufschiene mittelst Rollen aufgehängt sind. Bei den neueren Wagen dieser Bahn ist die untere Laufschiene beibehalten, das Ablösen der Thüren wird aber dadurch verhindert, dass ein an jeder Seite gegen die Stirnfläche der Thür geschraubtes Flacheisen angebracht und mit einem Auge versehen ist, das seine Führung in einer durchgehenden obern Eisenstange findet.
(Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. 1867. Bd. IV.)

* Siehe auch Jahrg. 1867 S. 541, 568 und 580, Jahrg. 1868 S. 335 dieser Zeitung.

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd.

	Betriebseinnahmen in 1868 im Juni:				Betriebseinnahmen in 1867 im Juni:			
Newyorker Fahrt .	282 156	Thlr.	3	Gr.	301 376	Thlr.	24	Gr.
Baltimore Fahrt . .	51 011	„	62	„	— —	„	—	„
Englische Fahrt . .	26 585	„	64	„	31 860	„	34	„
Flussschifffahrt . .	20 115	„	40	„	27 299	„	50	„ .
Asseeuranz	8 965	„	55	„	7 278	„	4	„
	388 835	Thlr.	8	Gr.	367 814	Thlr.	40	Gr.
bis ultimo Mai . .	1 455 935	„	70	„	1 372 315	„	48	„
Total	1 844 771	Thlr.	6	Gr.	1 740 130	Thlr.	16	Gr.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
22. Aug.	zu Heidelberg	Badische Stsb.	Hochbauten Bahnhof Jaxtfeld	—
26. „	zu München	Bayerische Stsb.	Betriebsmaterialien pro 1869	—
26. „	zu Utrecht	Niederl.-Rhein. E.	Verkauf alter Materialien	—
26. „	zu Aachen	Rheinische E.	Geleiseverbesserung Langerwehe-Eschweiler	—
26. „	zu Northeim	Südharzbahn	Gusseiserne Wasserleitungsröhren	—
26. „	zu Steudal	Magdeb-Halberst. E.	Eisenconstructionen zu Brücken	489
29. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Güterwagen, Achsen	488
31. „	zu Leipzig	Leipzig-Dresdner E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration in Leisnig	—
1. Sept.	zu Hannover	Hannoversche E.	Schwellen	489
1. „	zu Gotha	Gotha-Leinefelder E.	Erdarbeiten, Kunstbauten	489
3. „	zu Hannover	Hannoversche E.	250 Stück Güterwagen	—
4. „	zu Hannover	dieselbe	Güterwagen und Wagenmaterialien	—
15. „	zu Magdeburg	Magdeb.-Leipz. E. (Halle-Casseler Zweigb.)	Verpachtung der Bahnhofs-Restaurationen in Heiligenstadt und Arenshausen	—

Briefkasten.

Herrn Leopold Hadra zu Berlin: Marktbericht wieder nicht dahier eingegangen. Wir bitten denselben unter der Adresse: „Redaction der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Leipzig" regelmässig so zeitig abzusenden, dass derselbe Donnerstag früh in unseren Händen ist.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Westfälische Eisenbahn.

Vom Sonntag den 16. d. Mts. ab werden die Züge II und VI unseres Fahrplans auf der Strecke von Soest nach Holzminden um einige Minuten verschoben und wie folgt befördert werden:

Stationen.		Zug II Uhr	Zug II Min.	Zug VI Uhr	Zug VI Min.
		Früh		Vormittags	
Soest	Abfahrt	1	.	11	1
Sassendorf	„	1	9	.	.
Benninghausen	„	1	23	.	.
Lippstadt	„	1	37	11	25
Gesecke	„	1	53	.	.
Salzkotten	„	2	5	.	.
Paderborn	„	2	27	11	59
Altenbeken	„	3	10	12	25
Driburg	„	3	25	12	37
Brakel	„	3	43	.	.
Godelheim	„	4	3	.	.
Höxter	„	4	14	1	11
Holzminden	Ankunft	4	25	1	20
		Früh.		Nachmittags.	

Münster, den 13. August 1868.
Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Berlin-Hannoversche Eisenbahnen.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenconstructionen zur Ueberbrückung 63 kleinerer Durchlässe bis 18 Fuss lichte Weite, auf der IV., V. und VIII. Abtheilung, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen sind bei dem Bau-Director Stute in Stendal einzusehen, an welchen auch die Offerten versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte für Lieferung der Eisenconstructionen zu kleineren Brücken"

bis zum **26. August Morgens 10 Uhr** einzureichen sind, zu welcher Zeit die Eröffnung daselbst stattfindet.

Magdeburg, den 14. August 1868. **Directorium.**

Schlesische Gebirgsbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von circa 32 600 Centner gewalzten eisernen Eisenbahnschienen für die Strecke Ruhbank-Liebau-Landesgrenze der Schlesischen Gebirgsbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Wir haben hierzu einen Termin auf den **28. August d. J. 12½ Uhr Nachmittags** in unserm Centralbüreau hierselbst, Demianiplatz No. 55, anberaumt. Die Offerten müssen bis zu diesem Termin portofrei und versiegelt eingehen und werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende und nicht bedingungsmässige Offerten haben keinen Anspruch auf Berücksichtigung. Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte für Schienenlieferung für die Schlesische Gebirgsbahn" zu versehen.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserm Centralbüreau während der Dienststunden einzusehen, sollen auch auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten verabfolgt werden.

Görlitz, den 11. August 1868.
Königliche Commission für den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers, sowie zur Ausführung der Kunstbauten der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke zwischen Mühlhausen und Dingelstädt drei Loose und zwar:

a) Erdarbeiten.

No. XII. mit 69 137 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 76 278 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf.,
No. XIII. mit 22 692 Schachtruthen wie vor zu . 24 258 „ 29 „ 5 „
No XIV. mit 34 053 Schachtruthen wie vor zu . 37 584 „ 14 „ 8 „

b) Kunstbauten.

No. XII. mit ca. 162 Schachtruthen Mauerwerk,
No. XIII. „ „ 743 „ „
No. XIV. „ „ 611 „ „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an geeignete Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen; die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind entweder mit der Aufschrift: „Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten Loos XII, XIII, XIV" oder mit der Bezeichnung:
„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten Loos XII, XIII, XIV" versehen, bis spätestens zu dem am

1. September cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 10. August 1868.
Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll der Bedarf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn an Bahnschwellen für das Jahr 1869 und zwar:
39 000 Stück buchene Mittelschwellen,
86 000 Stück eichene Stoss- und Mittelschwellen,
2 272 laufende Fuss eichene Weichenschwellen,
5 668 laufende Fuss gewöhnliche Weichenhölzer
in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Schwellen"
versehen, bis zum Submissions-Termine am

Dienstag, den 1. September cr. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an den com. Ober-Betriebs-Inspector Herrn Wex einzureichen, von welchem dieselben in seinem Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreaus der Betriebs-Directionen zu Göttingen, Hannover, Harburg, Bremen und Osnabrück einzusehen, und können auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzlei-Rath Bröse hier, zu richtende Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 11. August 1868.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Ankauf alter Achsen und Räder mit schmiedeeisernen Speichen.

Für Erdtransportwagen werden bis 100 Satz Achsen oder 200 Stück Räder ohne Achsen sofort zu kaufen gewünscht. Die betreffenden Bahnverwaltungen werden ersucht, Offerten mit Angabe des Durchmessers der Achsen und Räder, so wie der Breite und Minimalstärke der Reifen mit der Bezeichnung **E. T. 10** an die Redaction einzusenden.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Juli 1868.

1866 711. 1 Ballen Hopfen (43 Pfd.) } lagern in Heidelberg.
J 1. 1 Kübel Pech (178 Pfd.)
R & F 2680. 1 Kiste Bilderrahmen (36 Pfd.)
J & K 26. 1 Pack Rohtabak (30 Pfd.)
J G 3869. 1 Ballen Papier (210 Pfd.) lagert in Pforzheim.

Bayerische Ostbahnen. 1. August 1868.

TL 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.) } lagern in Passau.
O K 4. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 70 Pfd.)
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.)
J [Zeichen] S 3654. 1 Fass Wein (68 Pfd.)
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.)
J S 18. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 17 Pfd.)
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.)
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.)
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.)
Barbara Riegfalz. 1 Koffer Hadern (51 Pfd.) lag. in Niederlindhart.
C F 932. 1 Kistl (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
F S. 1 Sack Getreide (1 Ctr. 10 Pfd. lagert in Amberg.
H 3926. 1 Stück Roheisen (1 Ctr. 8 Pfd.) } lagern in Nürnberg.
F S R. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.)
V 5. 3 Stück Ofentheile (56 Pfd.) } lagern in Lauf.
1 Stück eiserner Pflugtheil (15 Pfd.)
München-Eger 147. 1 schwarzer Handkoffer (20 Pfd.) } lagern in Eger.
1 braunlederne Handtasche (20 Pfd.)
1 braunlederner Handkoffer mit Krügen, Stiefletten etc. (25 Pfd.)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Juli 1868.

P 4. 1 Sack Weizen (156 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Düsseldorf.
1 eiserne Platte (119 Pfd.) von Obercassel lagert in Düsseldorf.
G L 1265. 1 Fass Eisenwaaren (165 Pfd.) lagert auf der Eilgut-Exped.
AR 787. 1 Kiste Porzellan (172 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
[Zeichen W] 896. 1 Kiste Zündhölzer (38 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Elberfeld.
H. 1 Stück Ofenplatte (15 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Rittershausen.
1 Bund 7 Gasröhren (47 Pfd.) von der Schuppenrevision lag. in Hagen.
15 Paar Holzschuhe (10 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Witten.
Gk 449. 1 Kiste Papierabfall (47 Pfd.)
H 10. 1 Ballen Eisenwaaren (18 Pfd.) von Solingen lag. in Dortmund.
R G S 40. 1 Bürde Stahl (95 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Dortmund.
W C M E 44. 1 Kette lagert in Hoerde.
[Zeichen] 1298. 1 Fass rothe Erdfarbe (120 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Unna.
S. 1 Pflugschaare (11 Pfd.)
T & F. 1 Pflugschaare (12 Pfd.)
B 47. 1 1/4 Ohm anscheinend Wein (89 Pfd.)
H G S 287. 1 1/2 Ohm ansch. Wein (170 Pfd.)
1 Stück Stahl (13 Pfd.) lagert in Werl.
L. 1 Tafel Zinkblech (15 Pfd.) lagert in Schwerte.
C A S 706. 1 1/4 Ohm Wein (80 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Altena.
E S k 516. 1 Fass Branntwein (150 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Altenhundem.
K 516. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.)
K 516. 1 Fass Branntwein (150 Pfd.)
S 477. 1 Fass Seife (138 Pfd.)
L K t 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.)
Dörrenberg. 1 Bürde 3 Stück Stahl (120 Pfd.)
1 Wagenachse (17 Pfd.) lagert in Creuzthal.
H N 520. 1 Korb Tabak (56 Pfd.) } lagern in Bochum.
D C 6. 1 Sack Reis (182 Pfd.)
B S 170/1. 2 Pack Schüppen (28 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Duisburg.
qW 684. 1 leeres 1/2 Ohmfass (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Juli 1868.

E B 707. 1 Kiste (3 Ctr. 57 Pfd.) von Essen B. M. lagert in Berlin seit 13. Juli.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über herrenlose und nicht abgeforderte Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Monat Juli 1868.

F R. 1 Kiste (26 Pfd.) von Unna aus Monat März, lagerte auf Station Berlin. Ist mit Karte 19 pos. 13 vom 19. Juli 1868 nach Rheine als dorthin gehörig gesandt.

V L 183. 1 Block Mahagoniholz (5 Ctr. 88 Pfd.) vom Versandtgüterboden aus Monat Mai lagerte auf Station Berlin. } Eigenthümer hat sich gemeldet und sind Colli auf dessen Ordre mit Karte 68 pos. 59 vom 14. Juni c. nach Magdeburg gesandt.
F 1. 1 Pack do. Fournire.

Recapitulation

der im II. Quartale 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen** Eisenbahnstationen überzählig lagernden Güter.

Pro April: Nichts.
Pro Mai: Nichts.
Pro Juni
Station Braunschweig. Güterexpedition:
C L 60. 1 Ballen Leder (85 Pfd.) seit Februar c.

Verzeichniss

der im Monate Juli 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Station Braunschweig. Eilgutexpedition:
1 Pack Säcke (11 Pfd.) ab Helmstädt.
1 schwarzer Holzkoffer (21 Pfd.) ab Magdeburg.
Station Wolfenbüttel:
1 altes Viehgitter ab Düsseldorf.

Verzeichniss

der überzähligen Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Juli 1868.

J. Adler 476. 1 leerer halber Anker (10 Pfd.) lagert in Minden.
M W 1439. 1 leere Kiste (12 Pfd.) } lagern in Verden.
[Zeichen] A L B S 5308. 1 leere Kiste (49 Pfd.)
θ 287. 1 leere Kiste (21 Pfd.)
θ 279. 1 leeres Fass (35 Pfd.)
E & Z 776. 1 leeres Fass (22 Pfd.)
K W 1907. 1 leeres Spritfass mit eisernen Bändern (173 Pfd.) lagert in Arenshausen.
(Cfr. die Verzeichnisse von den früheren Monaten.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. August 1868.

H. 33. 1 Kiste Geschirr (81 Pfd.) } lagern in Mainz.
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
1 Stück alte Decke
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
A. 1 Bündel leere Säcke
E E 199. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
4 eiserne Kippstöcke
M 1. 1 Ofentheil (14 Pfd.) } lagern in Frankfurt.
1 Pack Ofentheile (16 Pfd.)

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn. 1. Juli 1868.

(J) 405. 1 Fassl Powidl (160 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 25. März.
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 9. Decbr.
E E 630. 1 Kiste Männerhüte (57 Pfd.) von Schönbrunn lagert in Wien seit 2. November. (Beklebt Bodenbach-Wien.)
F 20. 1 leeres Weinfass (200 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 29. März. Beklebt Pest.
2 leere Fässer (70 Pfd.) lagern in Lundenburg seit 13. December.
1 Korb leere Glasflaschen (15 Pfd.) lagert in Lundenburg s. 1. April.
S P 3. 1 Packl Wollsäcke (34 Pfd.) lagert in Brünn seit 1. Juni.
1 Bund Grabschaufeln (9 Pfd.) } von Scontrirung lagern in Brünn seit 22. Juni.
2 Stück Rundeisen (355 Pfd.)
V I S 188. 1 leeres Fassl (53 Pfd.) von Lundenburg lagert in Brünn seit 27. August.
10 Buschen Eisen (1230 Pfd.) von Scontrirung lagern in Brünn seit 18. December.
1 Stück Schmiedeeisen, 13′ 5″ lang, 5″ breit, 4‴ dick (111 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Prerau seit 11. Mai.
1 Stück Eisenschiene, 12′ 9 1/2″ lang, 6″ breit, 4 1/2″ stark (105 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Weisskirchen seit 25. Mai.
K 1/2. 2 Ballen Fenchel (448 Pfd.) } von Scontrirung lagern in Petrowitz seit 19. April.
W Z F 158. 1 Kiste leere Plutzer (115 Pfd.)

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 31. Juli 1868.

J K 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 2. März.
1 Kiste Eisenwaaren von Salzburg lagert in Wien seit 5. März.
R L. 17 Busch Stahl (2380 Pfd.) von Passau lagern in Wels s. 6. März.
J B 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Wels lagert in Wien seit 24. April.
1 Stück Bandage (358 Pfd.) vom Magazin lagert in Passau s. 28. April.
7 Colli Eisenblech mit diversen Zeichen (27 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 30. Mai.
Marienbader Kreuzbrunnen. 5 Krüge Mineralwasser (18 Pfd.) von Franzensbad lagern in Linz seit 22. Mai.
E A 383. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 226 Pfd.) von Hanau lagert in Wien seit 13. Juli.

W 196. 1 Pack leere Säcke (51 Pfd.) von Eger lagert in Wien seit 19. Juli.
W H 900. 1 Stück Drahtseil (650 Pfd.) von Wien lagert in St. Pölten seit 22. Juli.
Ritter Sohn 4. 1 Pack leere Säcke (30 Pfd.) von Linz lagert in Pöchlarn seit 22. Juli.
1 Busch Eisen (62 Pfd.) von Salzburg lagert in Wels seit 19. Juli.

Köln-Mindener Eisenbahn. Juli 1868.

1 Rolle Eisendraht (24 Pfd.) ab Dormund lagert in Mengede s. 4. Juli.
3 Ketten lagern in Deutz seit 8. Juli.
4. 2 Bratpfannen (18 Pfd.) ab Herne lagern in Ruhrort seit 15. Juli.
S S 19 oder J R 3 — 1 leeres Fass (63 Pfd.
1 Strohmatratze (14 Pfd.) } lagern in Minden seit 17. Juli.
I. 1 Stab Stahl (4 Pfd.) lagert in Minden seit 24. Juli.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Juli 1868.

1 Packt leere Säcke von Pressburg, sig. S. Blum, (15 Pfd.)
1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Ofentheile ohne Ringe
[Zeichen] 31 oder [Zeichen] 24. 1 Sack Soda
1 Damen-Hutschachtel (4 Pfd.) Breslau-Leipzig } lagern in Leipzig.
B U R B. 1 eiserne dreikantige Schiene (48 Pfd.)
1 leeres Fässchen mit eisernen Reifen (8 Pfd.) } lagern in Coswig.
⨯ weiss. 1 Colli Maschinentheil (9 Pfd.)
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile } lagern in Dresden.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn** im Monat Juli c. überzählig eingegangenen Güter und Gepäckstücke.

2 eiserne Deckel (1 Pfd.) aus Ho. Wagen 734 ab Bremen lagert in Magdeburg seit 22. Juli cr.
12 Stück eiserne Buchsen aus M. H. Wagen 6548 lagert in Cöthen seit 18. Juli cr.

Wegen der aus früheren Monaten vom 1. Januar c. ab noch herrenlosen Güter siehe das Anfang Juli c. aufgestellte Verzeichniss.

Magdeburg, den 8. August 1868.
Directorium der Magdeb.-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Main-Neckar-Bahn. Revision am 1. August 1868.

a) auf Station Darmstadt:

S. 4 Stäbe Winkeleisen (104 Pfd.).
B 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
1 Sack Knochen (87 Pfd.).
1 Sack Lumpen (52 Pfd.).
K 40. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
H J L 83. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
H A H 147. 1 leere Kiste (130 Pfd.).
I V. 7 Ofenkapseln (3 Pfd.).
S & P 6200. 1 Kiste Chocolade (55 Pfd.).
J & S / G Z / F — 1 Kiste Weissblech (143 Pfd.).

b) auf Station Frankfurt:

F 524. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
F B 1139. 1 Rolle Packleinen (78 Pfd.).
ЯB 624. 1 Rolle Packleinen (76 Pfd.).
7 Ringe Draht (105 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs August 1868.

S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
L E. 1 leinene Wagendecke lagert in Cassel seit April 1868.
1 Ballen Schaffelle (42 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
1 mit grauer Oelfarbe angestrichener verschliessbarer, zur Aufbewahrung von Zugslaternen eingerichteter Kasten lagert in Guntershausen seit Februar 1868.
1 Rolle Packleinen (32 Pfd.) lagert in Treysa seit Juni 1868.
M O D R I N. 1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt s. Mai 68.
S S 148 auch Adler 67. 1 Fass anscheinend Schmierseife enthaltend (74 Pfd.) lagert in Marburg seit Juli 1868.
Koffler & Co., Kunstmühle bei Beiseförth 308. 1 Sack leere Säcke (58 Pfd.) lagert in Giessen seit Januar 1868.
2 Stück tannene Dielen lagern in Frankfurt seit April 1868.
H 7048. 1 Korb lagert in Frankfurt seit Juli 1868.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Juli 1868.

1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Aug. 1867.
G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende Juli 1868.

L & C 176. 1 Sack Lumpen (118 Pfd.) lagert in Neumarkt.
F Q 26. In alter Emballage einige Holzstäbe, 1 Kartoffelhacke und 1 alte Stubenbürste (8 Pfd.) lagern in Görlitz.
1 Bund mit 3 schmiedeeisernen Stücken (11 Pfd.) lagert in Breslau.
H. 1 Collo mit 8 Stück leeren Waschkörben (55 Pfd.) lag. in Frankfurt.

Oberschlesische Eisenbahn. Juli 1868.

K 1/3. 2 eiserne Räder.
1 eiserne Welle.

Pfälzische Eisenbahnen. 31. Juli 1868.

16 Sack altes Papier lagern in Neustadt.
A N. 1 Pack Säcke (10 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.

Rheinische Eisenbahn. 31. Juli 1868.

H 9498. 1 Ballen Kunstwolle lagert in Köln.
K 3. 1 Verschlag Bretter (50 Pfd.) lagert in Köln.
4 Stäbe Ruudeisen lagern in Aachen.
D 468. 1 Stab Flacheisen (118 Pfd.) lagert in Aachen.
19 Stück Bord 10' lagern in Aachen.
T 2 W 26, 33. 2 Kisten Glas (200 Pfd.) lagern in Heissen.
H 5106. 1 Stab Modell lagert in Boppard.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat Juli 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

[Zeichen] 1 Fass Wagenfett (106 Pfd.)
[Zeichen] 1 Fass Zuckercouleur (48 Pfd.)
3 Bund Eisen-, Stahl- und Messingstangen (134 Pfd.)
1 eiserne Rinne (50 Pfd.)
1 Sophagestelle (32 Pfd.)
2 Bund Weiden (38 Pfd.)
J S 1874. 1 Packt Düten (32 Pfd.)
G B 754. 1 Kiste Maschinentheile (21 Pfd.)
G M 2. 1 dergl. (72 Pfd.)
W T 11 1 Fass Essig (130 Pfd.)
W T 11. 1 eiserne Würthel (35 Pfd.)
} lagern bei der Güter-expedition Chemnitz.

Taunus-Eisenbahn. 7. August 1868.
Station Castel.

48 Sack Weizen, theils ohne Zeichen, theils mit Ofen, Arad, Temesvar oder Pesth bezeichnet — seit Anfang 1868.

Werra-Eisenbahn. Monat Juli 1868.

R. 1 Bund Stahl (50 Pfd.)
1 Bund Stahl (50 Pfd.) } lagern in Wernshausen seit Juli 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** am 10. August 1868 überzählig lagernden Güter.

D 3030/31. 2 Tonnen Seife (325 Pfd.) lagern in Altenbeken seit 3. Februar 1868.
H 208. 1 Fass Linzen lagert in Leer seit 18. April.
2 Korbflaschen Säure von Soest lagern in Warburg seit 22. April.
1 Pack Wolle (37 Pfd.) lagert in Warburg seit 20. Juli.
T F 2480. 1 Bürde Stahl (6 Pfd.) von Unna lagert in Warburg seit 10. August.
F S 505. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) von Wesel lagert in Warburg seit 10. August.
S χ. 1 Sack Lumpen (65 Pfd.) lagert in Leer seit 16. Juni.
3 leere Butter-Küfen (23 Pfd.) lagern in Leer seit 18. Juni.
H V Heinrich. 1 Pack Stahl (21 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Juni.
1 Kiste ohne Deckel (83 Pfd.) lagert in Leer seit 31. Juli.
F R. 2 Pack [11 Stück] Körbe (126 Pfd.) lagern in Rheine s. 23. Mai.
J W. 1 Pack Säcke (114 Pfd.) lagert in Rheine seit 3. Juli.
636. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Emden seit 2. Juni.
L P 550. 1 Sack Saamen (46 Pfd.) lagert in Emden seit 15. Juni.
ML 2333. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Münster lagert in Lippstadt seit 10. August.

Wilhelmsbahn. Juli 1868.

Langosch-Katscher. 1 Pack leere Säcke lagert in Leobschütz.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. Juli 1868.

[Zeichen XT] 1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. März.
S J. 1 Packet Nägel (2 Pfd.) lagert in Maulbronn seit 11. April.
1 Bund Gypserrohr (15 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 9. März.
B L 116, 117. 2 leere Bierfässchen (15 u. 18 Maass)
R C 76, 291. 2 leere Bierfässchen (13 u. 16 Maass)
J N Sautter 1461. 1 leeres Bierfässchen (22 Maass)
C S S 38B. 1 Kiste Drahtstifte (40 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit März.

H. 1 Stück Gusseisen (58 Pfd.)
H /⁀/ 829. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.)
A 4017. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
S S 1159. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.)
Dampfmühle der P. Haltenberger in Caschau No. 295. 1 Stumpen leere Säcke (42 Pfd.)
Carl Fischer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.)
A F 3. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit Juli.

3607. 1 leere Kiste (75 Pfd.) lagert in Ulm loco seit Februar.
1 eiserne Zugstange (4 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 30. März.
K R. 1 Packet Schustergarn (2 Pfd.) lagert in Ulm loco seit März.
1 alter Sack mit Kuhschwänzen (10 Pfd.) lagert in Ulm loco s. April.
C Berg 112. 1 leeres Bierfass 11 Maass lagert in Ulm loco seit Juli.
A L 94. 1 Bund leere Säcke (51 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 23. Juni.
Bantleon. 1 leeres Bierfässchen, 10 Maass (18 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 31. März.
2 leere Oelfässchen (31, 36 Pfd.) lagern in Friedrichshafen s. 14. Mai.
L H 38. 1 altes leeres Fässchen (28 Pfd.) lagert in Hall seit Mai.
K & B 3. 1 leeres Oelfass (73 Pfd.) lagert in Thalhausen seit 1. März.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Juli 1868.

1 alte Schiene (4 Ctr. 4 Pfd.) von Minden fehlt in Berlin seit 30. Juni.
E R 707. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 85 Pfd.) von Essen B. M. fehlt in Berlin seit 13. Juli.
1 Gebund Nieteisen (1 Ctr. 3 Pfd.) von Oberhausen B. M. fehlt in Berlin seit 24. Juli.
W G 885. 1 Colli Stuhlwaaren (47 Pfd.) von Rheydt fehlt in Berlin seit 24. Juli.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin - Potsdam - Magdeburger** Stationen pro Monat Juli 1868.

L R 1. 1 Kiste Fleischwaaren (65 Pfd.) von Unna aus Monat März, fehlte auf Station Berlin. Die Kiste ist irrthümlich nach Rheine gelangt und dort zur Auslieferung gekommen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Juli 1868.

Gebr. F 6986. 1 Ballen baumwollene Waare (1 Ctr. 72 Pfd.) von Reichenbach fehlt in Breslau seit 31. Juli.

Verzeichniss

der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Juli 1868.

1 Bolzen zum Wendeschemel von Cassel fehlt in Northeim.
A S. 1 Sack Weizen (140 Pfd.) fehlt in Northeim.
1 Kette, 5 Glieder, für Braunschweig (ca. 30 Pfd.)
J H. 9 Sack Hafer von Pest
1 Sack Hafer von Wien
P S. 1 Sack Hafer von Wien
} fehlen in Harburg.
Serie 372. 1 Pack Zollschlösser von Giessen fehlt in Bremen.
4 Bindeseile von Magdeburg fehlen in Minden.
H L. 1 Sack Weizen von Cassel resp. Pest fehlt in Northeim.
8 Sack Mais von Pest
2 Säcke Hafer von Pest
} fehlen in Harburg.
E F Q 1959. 1 Kiste Kurzwaaren (159 Pfd.) von Wien
T G 191. 1 Fass Zwetschen (489 Pfd.) von Wien
} fehlen in Bremen.
Löfler. 1 Sack Gerste von Tornócz fehlt in Harburg.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. August 1868.

C H 99. 1 Pack Säcke (14 Pfd.)
A G 938. 1 Ballen Wollwaaren (17 Pfd.)
Z F 93 a. b. c. 3 leere Kisten (161 Pfd.)
L & L 3409. 1 leeres Fass (56 Pfd.)
L L 2993. 1 leeres Fass
S O 705. 1 Ballen Wollenwaaren (40 Pfd.)
C A S 3883. 1 Ballen baumw. Garn (18 Pfd.)
1852 / 1886/7. 3 leere Fässer (296 Pfd.)
F D 4. 1 Sack Zinkabfälle
J J O 268. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
JK 1258. 1 Kiste Essenzen (31 Pfd.)
A H 30161. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
4335. 1 Kiste Leinen (49 Pfd.)
K N M E (rothe Schrift) Breslau 194. 1 aus Drillich gefertigte getheerte Decke mit 6 Ringen 28′ lang, 14′ breit.
S J 253. 1 Pack Papier (116 Pfd.)
F 245. 1 Ballen Wollenwaaren (21 Pfd.)
T E 4288. 1 leeres Fass (46 Pfd.)
A 1 Collo Stahl
N 12. 1 leere Kiste (37 Pfd.)
G C R 2291. 1 Bällchen Leder (34 Pfd.)
D B 2001. 1 Kiste Manufacturwaaren (49 Pfd.)
B & C 2062. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.)
K St 26. 1 Kiste Kleider (66 Pfd.)
N B. 2 Zungen Gusstheile
3 Stück Leinen
M A 726. 1/4 Ohm Wein
L. 1 Pack Säcke (11 Pfd.)
1 Pack Tornister, 8 Stück
A S 2138. 2112. 2 Fässchen Hefe 50 Pfd.) } Eilgut
Serie 240. 3 Stück Kunstschlösser
} fehlen in Mainz.

A N. 1 Bündel leere Säcke (14½ Pfd.) fehlt in Ingelheim.
G S. 1 Sack Weinstein (191 Pfd.) fehlt in Gau-Algesheim.
2290, 9895. 2 leere Fässer
1 Spitzstrang
181. 1 Leine
131 1 Leine
1 Leine
} fehlen in Bingen.
HB 220. 1 Kiste Strohhüte (14 Pfd.) fehlt in Worms.
L & D 3822. 1 Kistchen Seife (15 Pfd.)
B & C 1088. 1 Ballot Halbwollwaaren (28 Pfd.)
HH 224. 1 Ballen Packtuch (30 Pfd.)
B & F 2738. 1 Ballen Leder (54 Pfd.)
} fehlen in Frankfurt.

Neisse-Brieger Eisenbahn. Ende Juli 1868.

1 Sack Siedesalz fehlt in Neisse seit 13. Juni 1868.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Juli 1868.

30. 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1868.
Bilschowsky. 1 Sack Kleie (1 Ctr. 2 Pfd.) fehlt in Klopschen seit 21. Februar 1868.
2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehlen in Buchwald seit 10. Dec. 1867.

Oberschlesische Eisenbahn. Juli 1868.

S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten wollene Waaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
324. 1 Fässchen Neunaugen (20 Pfd.).
K 31. 1 Ballen wollene Waaren (15 Pfd.).
F 28. 1 Ballen Drucksachen (41 Pfd.).
HF & Co. 1257. 1 Ballen Kaffee (1 Ctr. 22 Pfd.).
F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
J. Graetzer Gross-Strehlitz. 1 Pack Säcke (5 Pfd.).
D Schreiber Olmütz. 1 Pack Säcke.
H B 497. 1 Ballen Wollwaaren (60 Pfd.).
C A F 963. 1 Kiste Manufacturwaaren (67 Pfd.).
1 schwarzer Koffer Gepäck (17 Pfd.).
E & E 2607, 2613. 2 Ballen Manufacturwaaren (1 Ctr. 40 Pfd.).
H B 1, 2. 2 Ballen Kaffee (62, 61 Pfd.).
S B 6. 1 Ballen ½wollene Waaren (92 Pfd.).
W H. 2 Colli Bleche.
T S 498. 1 Ballen Manufacturwaaren (58 Pfd.).
H/S 626. 1 Sack Colonialwaaren (27 Pfd.)
Kapsa. 1 Pack Kleider (12 Pfd.)
C F 8998. 1 Colli Tuch (25 Pfd.).
FR/&C. 1 Fässchen Sardinen (10 Pfd.).
A W 28. 1 Pack Seidenwaaren (7 Pfd.).
F K 1441. 1 Pack Papier (35 Pfd.).
P & L 483. 1 Ballen Manufacturwaaren (65 Pfd.).
L H D & Co. 923. 1 Colli ½wollene Waaren (42 Pfd.).
F W S 3140. 1 Fass grüne Erde (76 Pfd.).
H 115/16. 2 Stück Rosshäute.
R & V 4429. 1 Kiste Couleur (1 Ctr. 6 Pfd.).
P & K 3807. 1 Kiste Zucker (1 Ctr. 16 Pfd.).
441. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 73 Pfd.).
J D 593. 1 Ballen Manufacturwaaren (44 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 31. Juli 1868.

86. 1 leeres Fass (25 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
C R 5. 1 leeres Fass (200 Pfd.) fehlt in Deidesheim.

Rheinische Eisenbahn. 31. Juli 1868.

F H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.

F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss fehlt in Köln.
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis fehlt in Köln.
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.) fehlt in Köln.
/// 571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.) fehlt in Köln.
M 191. 1 Ballen Garn (22 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
S 66. 1 Ballen baumw. Waaren (20 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Köln.
2 Stäbe Eisen ab Aachen fehlen in Köln.
M A 726. ¼ Ohm Wein ab Mainz fehlt in Köln.
E M 2. 1 Kiste Cigarren ab Amsterdam fehlt in Köln.
P 89. 1 Pack Papier ab Düren fehlt in Köln.
V H 9516. 1 Ballen Kunstwolle ab Salzburg fehlt in Köln.
J K 15. 1 Pack Stahl (28 Pfd.) ab Saarbrücken fehlt in Köln.
1 Collo Roster ab Mechernich fehlt in Stollberg.
AL F 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz fehlt in Aachen.
L Cahn. 1 Sack Gerste ab Creuznach fehlt in Aachen.
4 Pack Latten und Bretter ab Bonn fehlen in Aachen.
1/6. 6 Collis Möbel (230 Pfd.) ab Zülpich fehlen in Aachen.
F F. 1 Kiste Weinproben ab Köln fehlt in Neuss.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
D 3086. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Crefeld.
1 Sack Mehl ab Neuss fehlt in Crefeld.
ML 280. 1 Ballen Papier (19 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
F 5799. 1 Pack Papier-Waaren (17 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
AB 6031. 1 leeres Fass ab Crefeld fehlt in Hochfeld.
J W 21 773/4. 2 Kisten Glas (220 Pfd.) fehlen in Heissen.
3 Stück Gewichte (3 Pfd.) fehlen in Bonn.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 2 leere Fässer ab Köln fehlen in Andernach.
M 141. 1 leeres Fass ab Neuss fehlt in Neuwied.
AP 89. 1 Pack Papier ab Köln fehlt in Neuwied.
L M 1438. 1 Ballen leere Säcke (62 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.

Wilhelmsbahn. Juli 1868.

576. 1 Ballot leinene Gewebe (51 Pfd.) fehlt in Ratibor.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Erste goldene Medaille unter allen Nationen Paris 1867.











Erster Preis Chemnitz 1867.

Die Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Joh. Zimmermann in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung von:

Werkzeugmaschinen und Holzbearbeitungsmaschinen

in bekannter Qualität.

Die Werkstätten sind ausschliesslich für den Bau von Werkzeugmaschinen als Specialität eingerichtet, und werden jetzt wieder bedeutend vergrössert, wodurch selbe eine Ausdehnung erreichen, welche in dieser Branche einzig dasteht.

Das Etablissement ist hierdurch im Stande, den grössten vorkommenden Anforderungen prompt zu genügen.



Ritterkreuz der Ehrenlegion.



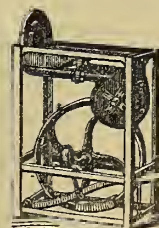
Ritterkreuz des Albrechtsordens.

Segeltuch und Doppel-Verdeckdrillich

in jeder Breite von 2½ bis 15 Fuss Rheinisch,

Wasserdichte Kautschuck-Decken

in jeder beliebigen Grösse unter Garantie der Güte
liefert die Mechanische Weberei
von **E. Bodewig & Freydanck** in **Mülheim a/Rhein.**
Proben und Preise sowie vielfache Atteste von Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaften über die erprobte Güte der Fabricate stehen auf Verlangen zu Diensten.



Ventilator-Feldschmieden,

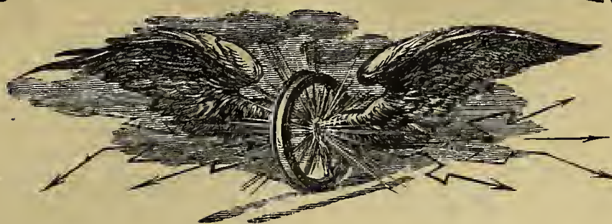
Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf 2½zölliges Quadrateisen in 8—10 Min. Preis von 30 Thlr. an. In allen Grössen vorräthig bei
Roessemann & Kühnemann,
Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 35

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 28. August 1868. (Schluss der Nummer: 27. August Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist die $3{,}5$ Meilen = $26{,}55$ Kilometer lange Bahnstrecke **Schwadowitz-Königshain** mit der

Zwischenstation **Trautenau**, der Personen-Haltestelle **Bernsdorf** und der Endstation **Königshain**

am 1. August d. Js. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 25. August 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Wenn der „Constitutionnel“ ausruft, nachdem die neue Französische Anleihe so glänzend überzeichnet worden ist, „Jetzt ist es am Capital, seine Macht in der Kühnheit zu zeigen, möge es die Gegenwart erfassen, dann gehört ihm die Zukunft“, so zeigt diese für die Französische officiöse Presse so characteristische Phrase nur, dass sie meint, es bedürfe für das industrielle und speculative Capital nur eines ermunternden Winkes von Oben, um wieder in normales, flottirendes Rollen zu kommen. Selbst wenn wir also nicht aus den Monatsausweisen der Französischen Bank wüssten, das die eigentliche Speculation auch dort in seltener Weise darniederliegt, so würde uns diese Appellation an das schwankende Vertrauen des Landes über die dortige Lage aufklären. Es ist nicht richtig, wenn die „Review“ sagt: „Napoleon hat die Unschlüssigkeit zu einer Wissenschaft gemacht.“ Der ganze nunmehr seit einem Jahre fortgesetzte Kriegslärm galt hauptsächlich der Heeresorganisation und projectirten grossen Anleihe, um damit Frankreich wieder wehrfähig in der Bedeutung der heutigen Waffenentwicklung zu machen. Natürlich mussten alle Märkte diesen Lärm bald mehr bald weniger fühlen, alle aber mit ihm rechnen. Nachdem die Anleihe gelungen ist, kann es leicht möglich sein, dass Frankreich selbst vorläufig wieder ruhiger spricht und denkt resp. denken darf. Denn die Geister werden dort im Marionettenspiel geleitet, möglich also, dass selbst von höchster Stelle aus offener als bisher für den Frieden ein festes Wort fällt. Wir denken, dass schon die Herbstsaison vertrauensvolleren Geschäftsgang bringt, da zunächst ein Krieg wohl von Niemanden für dieses Jahr erwartet wird.

In America hat sich bereits etwas mehr Leben im Markte gezeigt, nur mehr im Export als Import, wozu die Valuta-Wirren naturgesetzlich das Ihre beitragen. Die Baumwollenernte verspricht gut zu werden; es ist zwar dieses Jahr weniger Areal bestellt, aber die geringere Fläche intensiver bewirthschaftet, also besser gedüngt. Der Gesammtimport des am 30. Juni beendeten Fiscaljahres betrug $371{,}9$ Millionen Dollars (incl. Contanten) gegen $411{,}7$ Mill. Doll. im Vorjahre.

Auch in England, und dies ist für unseren Markt von grösserer Bedeutung, hat sich einige Besserung im Vertrauen gezeigt. Die Weizenernte ist nunmehr abschätzungsfähig und es bestätigen die Zahlen ganz unsere früher hierorts ausgesprochenen Vermuthungen, dass in dieser Productengattung dieses Jahr jenseits des Canals wenig Bedarf sein werde. Das Resultat zeigt gegen 1867 ein Plus von nicht weniger als $4{,}6$ Mill. Quarter, oder gegen eine Durchschnittsernte ein Plus von $2{,}4$ Mill. Quarter. Dagegen werden bedeutende Bezüge in Roggen und Hafer nöthig werden, da hier das Minus sehr stark ist.*

Oesterreich erfreut sich fortwährend eines wachsenden Verkehrs, nur muss man sich hüten, hiervon auf den allgemeinen Markt schliessen

* Warum man an unsern Ostseehäfen jetzt plötzlich in den dortigen Handelskammern darauf verfällt, nach Centnern und Silbergroschen statt den alten, wenn auch unbequemen Getreide-Usancen handeln zu wollen, ist nicht wohl einzusehen, da metrisches Maass, Gewicht und Decimalmünze vor der Thür stehen. Soviel Geduld und Zeit hat Handel und Verkehr wahrlich nicht, um mit Reformen kurze Experimente zu machen, welche auf diesem Gebiete stets grosse Belästigungen des Mittel- und Kleinstandes mit sich führen.

zu wollen. Das Land erholt sich mehr und mehr von seinen Schlägen, es verzehrt ausserdem heuer die grossen Gewinne der vorigen überreichen Ernte, die zu hohen Preisen an die übrigen hart heimgesuchten Länder Europas abgesetzt wurde. Kaum mag ein einziger Bauer Ungarns existiren, der nicht heuer mehr Webstoffe, Colonialen etc. etc. consumirt als sonst. „Die Austria“ veröffentlicht höchst erfreuliche Ein- und Ausfuhrziffern über die ersten 5 Monate. Sie betrug in Millionen fl.

Einfuhr	1868	1867
Webhilfsstoffe	33,5 fl.	24,6 fl.
Webwaaren	19,2 „	9,1 „
Im Ganzen	145,3 „	99,4 „
Ausfuhr:		
Garten- und Feldfrüchte	60,7 „	23,8 „
Web- und Wirkwaaren	20,6 „	22,3 „
Instrumente, Maschinen und Kurzwaaren	24,0 „	21,6 „
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	13,8 „	10,4 „

Wir bemerken hierbei zu der Position „Garten- und Feldfrüchte“, dass der colossale Fruchtexport Ungarns im Vorjahr erst nach der Erntezeit begann. Ueber die Ungarische Ernte hat nun auch das Ungarische Handelsministerium berichtet und eine durchschnittlich gute Mittelernte signalisirt. Es werden nur die meisten vorjährigen Käufer fehlen.

Für die Zuckerernte ist man wie für die des Hopfen besorgt. Steigende Preise werden den Consum sofort einschränken. Welche Frachten übrigens der Rübenbau und die Siedereien den Märkten, bezw. Eisenbahnen zuführen, möge folgende Uebersicht zeigen. Es producirten in Tausenden Tons

	1867/8	1866/7
Frankreich	218	216
Deutschland	165	200
Russland	115	100
Oesterreich	100	100
Belgien	35	39
Polen	15	19
Holland und Schweden	8	6
Sa. Tons:	656 000	681 000 (incl. Bruchtheile).
Sa. in Ctr.:	13 120 000	13 632 000

(An Colonialzucker wird producirt über 27 Mill. Ctr.). Diese enorme inländische Zuckerproduction haben wir durch staatlichen Zollschutz grossgezogen, auf Kosten der ehemals bei uns hochblühenden Siedereien von Rohrzucker und auf Kosten der Consumenten. Unser Volk würde das Doppelte und Mehrfache consumiren, die Eisenbahnen Millionen Centner mehr transportiren, wenn der Schutzzoll die Waare nicht so vertheuert hätte.

Wenn erst der August vorüber ist und damit die ersten Getreideumsätze von einiger Bedeutung effectuirt sein werden, so dürfte auch von Seiten des platten Landes ein neuer Anstoss in den Waarenmarkt und die Webwaaren-Industrie kommen. In die Massenwaaren bringt an sich der September schon als Verproviantirungszeit mehr Bewegung.

Im Gebiet des Zollvereins ist der Anschluss Mecklenburg's und Lübeck's ein historisches Ereigniss, dem gelegentlich von uns ein geschichtliches Wort gewidmet werden soll. Wir werden uns im reissenden Strom der Geschäfte des Tages so selten klar, wie lange und wie grosse Mühe es gekostet hat, Deutschland, so weit es geschaffen ist, zu einen, die Sprengstücke zu sammeln und in einen Neubau zusammenzufügen. Der Historiker von Treitzschke sagt wohl mit Recht, dass man mit Anwendung auf Deutschland unter den Namen des Grafen v. Bismark setzen könne jenes Römische Wort:

„Tantae molis erat germanicam condere gentem“!

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 25. August. Die Börse gilt in der Regel als wetterwendisch; heute wird das eine, morgen das andere Papier poussirt; heute das eine als ein Muster guter Capitals-Anlage dargestellt und morgen dasselbe zu Gunsten eines anderen in den Hintergrund geschoben. „Der Mohr hat seine Schuldigkeit gethan“ u. s. w. Nur in einer Beziehung entwickelt die Speculation eine Treue ohne Beispiel, gegenüber den Cosel-Oderberger Eisenbahn-Actien, für welche seit vielen Jahren eine gewisse Liebhaberei besteht, und denen immer aufs Neue eine erste Rolle zugetheilt wird. In den letzten Wochen concentrirte sich die speculative Theilnahme auf dem Eisenbahn-Actien-Markte ausschliesslich auf Cosel-Oderberger, und zwar in solchem Maasse, dass der Cours vom 1. August bis gestern nicht weniger als $7^3/_4$ Proc. gestiegen ist, ungeachtet sich gestern im Laufe der Börse eine Deroute von $2^1/_2$ Proc. entwickelt hatte. Die Einnahmen sind ausserordentlich gut; das Plus derselben resultirt in der That nicht blos aus den Getreide-Transporten, sondern auch aus anderen Artikeln, welche aber fast durchaus in dem Verkehr mit Oesterreich versendet wurden. Ich gebe gern zu, dass hier eine ausserordentliche Verkehrs-Entwickelung vorliegt und dieselbe eine eben solche ausserordentliche Aufmerksamkeit für die Actie rechtfertigt, ungeachtet ich mich nicht dazu verstehen kann, den Verkehrs-Aufschwung mit Oesterreich, einem mit einer schwankenden Valuta heimgesuchten Lande, als feste Basis zu betrachten. Es spielten noch andere Momente für die Hausse mit. Gegenüber der grossen Theilnahme für die Actie in Berlin und Schlesien ist das Stamm-Actien-Capital (2 400 000 Thlr.) sehr klein; die Stamm-Prioritäten sind nur die Trabanten des ersteren. Darin liegt eine Macht der Hausse-Partei, die sich dadurch noch steigert, dass ihr eine Contremine, d. h. eine Partei gegenüber steht, welche die Actie in Blanco verkauft hat. Man sagt, die Industrie Oesterreichs habe einen solchen Aufschwung genommen, dass dieselbe eine dauernde Basis für die Mehr-Einnahme der Cosel-Oderberger Bahn bildet. Nach den vorliegenden statistischen Tabellen, deren ich schon vor 8 Tagen erwähnte, stieg die Einfuhr in den ersten fünf Monaten im Oesterr. Zollgebiet (ohne „Garten- und Feldfrüchte“) um ca. 45,7 Mill., die Ausfuhr ebenfalls ohne „Garten- und Feldfrüchte“ nur um ca. 600 000 Gulden. Der industrielle Aufschwung basirt also auf dem gesteigerten inländischen Bedarf und dieser steht im innigsten Zusammenhange mit der Grösse des Producten-Exports, sowohl in quantitativer als auch qualitativer Beziehung. Unter letzterer verstehe ich den Erlös. Zur Charakteristik der Differenz gebe ich folgende Notirungen der Durchschnittspreise in Pest.

	Weizen	Roggen
10./18. August	4 fl. 75 kr.	2 fl. 85 kr.
13./19. Januar	6 „ 92 „	4 „ 40 „
Differenz	2 „ 17 „	1 „ 55 „

In Betreff des Erlöses fällt der Umstand besonders ins Gewicht, dass der Weizen im Export eine Hauptrolle spielt und die Preise desselben am meisten gefallen sind. Von dem Gesammt-Export an „Garten- und Feldfrüchten“ fielen in den ersten fünf Monaten auf Weizen 25 155 952 Gulden oder mehr als 41 Procent. Diese Zahlen sind nicht allein für den Verkehr der Cosel-Oderberger, sondern auch vieler anderer Bahnen von Interesse.

Characteristisch ist, dass, während Cosel-Oderberger rapide stiegen, andere Actien vernachlässigt waren, welche mindestens dieselben Motive für sich haben, wie die Cosel-Oderberger Bahn, u. A. die Oberschlesischen. Diese Bahn steht nicht blos an einem, sondern an mehreren Puncten im Verkehr mit Oesterreich und hat also vollen Anspruch auf alle Vortheile, welche man zu Gunsten der Cosel-Oderberger Eisenbahn geltend macht. Characteristisch ist ferner, dass sich successive die Coursdifferenz der Cosel-Stamm- gegen die Stamm-Prioritäts-Actien auf nicht weniger als $4^1/_2$ Proc. erweiterte, ungeachtet bekanntlich die Stamm-Prioritäten Vorrechte besitzen, ohne in irgend einer Beziehung den Stamm-Actien nachzustehen.

Hiermit habe ich den mir gebotenen Stoff fast erschöpft, erwähnen will ich noch, dass inländische Eisenbahn-Actien gegenüber einer in voriger Woche in Oesterreichischen Werthen ausgebrochenen Deroute fest waren. Die Geschäftsstille bot also wenigstens den Vortheil, eine Mitleidenschaft abzuwehren; ich fürchte aber, dass sich diese Position auf die Dauer nicht erhalten hätte, weil die „Stimmung“ an der Börse ein entscheidender Factor der Cours-Entwickelung ist und für dieselbe die Haupt-Speculations-Papiere bestimmend sind. Seitdem waren u. A. Anhaltische weichend; ein bestimmter Grund lässt sich nicht angeben; die vorliegenden, nicht limitirten Verkaufs-Ordres drücken, so lange ihnen kein entsprechender Kauf-Auftrag gegenüber steht. Das Publicum ist verwöhnt, es kauft nur zu steigenden Coursen und scheint überdies, wie ich schon früher erwähnte, die Concurrenz der Halle-Sorauer Bahn, die ich nicht hoch veranschlage, zu fürchten. Aachen-Mastrichter haben ihre sehr schlechte Juli-Einnahme ebenfalls mit einem Coursrückgange büssen müssen.

In den Devisen, Oberschlesische A und C, Bergisch-Märkische, Rheinische und Köln-Mindener, welche sonst beliebte Speculations-Objecte bildeten, beschränken sich Umsätze ebenfalls auf kleine Summen, sie haben aufgehört, eine für die Tendenz des Marktes bestimmende Rolle zu spielen. Ich habe wiederholt die Gründe dargelegt, welche mich bestimmen, diese Vernachlässigung der Eisenbahn-Actien zu bedauern; einer der ersten ist der Mangel jeder Arbitrage und die daraus für den Verkäufer entspringende Gefahr, grössere Opfer bringen zu müssen, wenn er mit bedeutenden Summen an den Markt tritt. Ich fürchte eine Verschlimmerung dieser Sachlage, wenn sich die Absicht einer Besteuerung des Börsen-Verkehrs, von welcher die Blätter zu erzählen wissen, bestätigt. Das Capital wird sicher einen Markt zu meiden suchen, auf welchem man eine solche Belastung einführt. Vorläufig fehlt aber noch jede bestimmte Bestätigung jener Gerüchte, aber auch — und auch das ist beunruhigend — jedes Desaveu derselben.

Der Prioritäten-Markt blieb sehr still.

* **Rheinische Eisenbahn.** (Actiencapital betreffend. Berichtigung.) In No. 31 unserer Zeitung (Seite 432, zweite Spalte) wird bezüglich finanzieller Maassnahmen der Rheinischen Bahn eine Notiz gebracht, welche mit Anhalt an den uns vorliegenden Jahresbericht und den Vortrag des Herrn Präsidenten Mevissen wesentlich der nachträglichen Berichtigung bedarf. In der fraglichen Correspondenz aus Berlin wird bemerkt, dass das Actiencapital der Gesellschaft im laufenden Jahre dahin um 1 699 000 Thlr. vermehrt worden und Nachweisung über die Verwendung des Erlöses aus der Begebung dieser Actien vermisst. Allerdings hat sich im Vorjahre die Betriebslänge der Rheinischen Bahn nur von $66{,}57$ auf $68{,}99$ Meilen vermehrt, und ist hierin ein genügender Aufschluss für die Verwendung der in Rede stehenden Capitalsumme nicht gegeben. Dabei scheint indessen dem Herrn Verfasser entgangen zu sein, dass mit

Beginn laufenden Jahres (1. Januar cr.) auch die $3_{,04}$ Meilen lange Strecke Kempen-Venlo eröffnet und bereits im Vorjahre mit dem Bau von Neuss-Düren begonnen wurde. Die obigen 1 699 000 Thaler sind mit ausdrücklicher Genehmigung der Generalversammlung der Gesellschaft aus bereiten Betriebsmitteln vorschussweise bereits früher entnommen, verwendet, auch verzinst worden und ist über alles dieses specieller, klarer und bündiger Ausweis in dem Jahresberichte der Gesellschaft (Generalbilance nebst Anlagen) gegeben. Einer effectiven Vermehrung der Betriebslänge von $66_{,57}$ auf $72_{,03}$ Meilen (incl. Kempen-Venlo) steht eine Capitalvermehrung von nur 1 699 000 Thaler in der Art gegenüber, dass die Rheinische Bauverwaltung in dieser Thatsache nur einen neuen Beleg ihrer grossen Sparsamkeit geliefert hat. Die Strecke Coblenz-Oberlahnstein kommt hierbei, als einer Separatrechnung unterliegend, gar nicht in Betracht. Schliesslich dürfte die Thatsache, dass die Rheinische Bahn mit einem Reserve- und Erneuerungsfonds von nahe 3 Million, genau 2 892 150 Thalern unter den Preussischen Bahnen unerreicht dasteht, hier wohl beiläufig mit erwähnt zu werden verdienen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 25. August. Die Folgen des Dualismus machen sich besonders bei jenen Bahnen bemerkbar, die wie die Südbahn, Staatsbahn u. dgl. beide Reichshälften durchschneiden. Hier musste von den Pester und Wiener Ministerien eine Verfügung zur Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse bezüglich der trans- und cisleithanischen Bahnen getroffen werden, damit man aus einer unbehaglichen Ungewissheit, unter welcher die genannten Bahnverwaltungen leiden, herauskomme. Obwohl im Ausgleichsgesetz vom 24. December 1867 bestimmt wurde, dass die Ungarische Regierung alle Hoheitsrechte über die durch Ungarn laufenden Linien ausübt, während die diesseitige Regierung die gleichen Rechte über die diesseitigen Linien behält, so konnte dies doch nur auf jene Bahnen Bezug haben, die ausschliesslich einer Reichshälfte angehören, während jene Bahnen, welche beide Reichstheile durchziehen, hievon ausgenommen werden konnten, indem man Beispielsweise nicht im Klaren war, welche Regierung über finanzielle Operationen der Staatsbahn und Südbahn die Entscheidung zu treffen habe, da diese Operationen doch wohl den ganzen Bahnkörper betreffen. Wenn diese Bahnen zu den gemeinsamen Angelegenheiten gezählt worden wären, dann wäre man wohl klar über ihr Verhältniss, indem sie zum Ressort des Reichsministeriums oder der Delegationen gehören würden. Nachdem dies nicht der Fall ist, so musste eine Verfügung getroffen werden, wonach diese Bahnen zu behandeln wären. Nach dem Entwurfe eines Uebereinkommens zwischen den beiden Ministerien sollen die betreffenden Fachminister sich jedesmal ins Einvernehmen setzen, bevor eine die Finanzen der Bahn berührende Verfügung getroffen wird, und sollen für die gemeinsamen Bahnen die Concessions-Urkunden von jeder der beiden Regierungen besonders ausgestellt werden. Das Uebereinkommen enthält noch folgende erhebliche Bestimmungen: * § 8. Beide Regierungen vereinigen sich zu dem Zwecke, eine möglichste Ermässigung der Personen- und Frachtentarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirthschaft anzubahnen. Insbesondere soll für gemeinsame Bahnlinien auf die Aufstellung einheitlicher Tarifbestimmungen hingewirkt werden. § 13. Eine länger andauernde Abziehung der Fahrbetriebsmittel des einen Staatsgebietes zur Benutzung auf jenen des andern Staatsgebietes kann, insoferne selbe nicht in den wechselseitigen Wagenbenützungscartell begründet ist, nur mit Zustimmung der betreffenden Aufsichtsbehörden stattfinden. § 14. Beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahnverbandes zwischen sämmtlichen Unternehmungen beider Staatsgebiete, dessen Aufgabe in einem besonders zu vereinbarenden Statut festgestellt werden soll. Insbesondere soll von diesem Eisenbahnverband auch eine die sämmtlichen Eisenbahnen beider Staatsgebiete umfassende Eisenbahn-Statistik nach einem mit beiden Regierungen zu vereinbarenden Rubriken-Schema jährlich herausgegeben werden. — Dieses Uebereinkommen wurde von der cisleithanischen Regierung entworfen und der Ungarischen Regierung vorgelegt und kann erst unter Zustimmung der beiden Reichsvertretungskörper perfect werden. — Diese in Aussicht gestellte Regelung der Verhältnisse der Staatsbahn und Südbahn zu Ungarn blieb ohne Einfluss auf die diesfällige Coursbildung. Staatsbahn wichen von 246 auf 245, und Südbahn besserten sich von 181 auf 182.

Die junge Kronprinz-Rudolfs-Bahn, welche erst vor Kurzem die Theilstrecke St. Valentin-Steyer eröffnet, ist mit einer neuen Concession beglückt worden. Es wurde ihr nämlich der Bau und Betrieb einer Locomotiveisenbahn von St. Michael nach Leoben verliehen. Der Zweck dieser Bahnstrecke liegt darin, die Verbindung der Kronprinz-Rudolfbahn mit der Südbahn im nördlichen Theile Steyermark's herzustellen. Die Summe des zu tilgenden Anlagecapitals für diese Strecke beläuft sich auf 2,038,000 fl. Die Bahn muss binnen 18 Monaten vom 20. Juli ds. Jrs. an gerechnet, hergestellt und dem öffentlichen

* Die übrigen Bestimmungen des projectirten Uebereinkommens lauten:

§ 1. Das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungs-Handlungen in Bezug auf die Eisenbahnen werden unter den in den Gesetzen begründeten Beschränkungen von derjenigen Regierung ausschliesslich geübt, in deren Gebiete sich die Bahnlinien befinden.

§ 2. Hinsichtlich der Bahnanstalten, deren Linien beide Theile der Monarchie durchziehen (gemeinsame Eisenbahnen), übt das Verfügungsrecht unter den in diesem Uebereinkommen festgesetzten Bedingungen jede der beiden Regierungen nur rücksichtlich desjenigen Theiles der Bahnen selbstständig und ausschliesslich aus, welcher in ihrem Gebiete sich befindet. Rücksichtlich der gemeinsamen Eisenbahnen werden jedoch Maassnahmen, welche die Geldkräfte oder den Credit derselben in höherem Maasse in Anspruch nehmen, als: Legung von Doppel- und Stations-Geleisen, Vermehrung des Fahrparkes, Errichtung von Magazinen u. dgl., von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem anderen getroffen werden.

§ 3. Wenn neue gemeinsame Eisenbahnen in's Leben gerufen werden sollen, so ist die Bewilligung zu den Vorarbeiten sowohl, wie auch die Bau- und Betriebs-Concession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzusuchen. Die Bestimmung der Anlage, so wie die Bedingungen der Concessionirung und der für solche Unternehmungen etwa zu gewährenden Begünstigungen werden vor deren verfassungsmässigen Behandlung einer Vereinbarung zwischen beiden Regierungen unterzogen. Die Concessions-Urkunde wird für jedes Gebiet von der betreffenden Regierung abgesondert ausgestellt.

§ 4. Zur Anbahnung und Erleichterung der im § 3 erwähnten Vereinbarung werden sich die beiden Fachministerien gegenseitig Mittheilung über ertheilte Vorconcessionen bezüglich jener Bahnlinien machen, welche zur gemeinschaftlichen Landesgrenze oder entlang derselben geführt werden sollen. Der Anschlusspunct für eine Eisenbahn, welche diese Grenze überschreiten soll, wird von beiden Fachministerien im Einvernehmen mit den hierzu berufenen anderen Ministerien auf Grundlage des Ergebnisses einer gemeinschaftlich einzuleitenden technisch-militärischen Recognoscirung der projectirten Trace festgestellt. Bei der erwähnten Recognoscirung soll es dem Vertreter jedes Fachministeriums gestattet sein, an der Begehung der Strecke jenseits der Grenze theilzunehmen.

§ 5. Bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabtheiluug in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der betreffenden Gesellschaft oder ihrer Central-Verwaltung nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes, mit den entsprechenden Vollmachten und Einrichtungen versehenes Verwaltungsorgan für den technischen und commerziellen Betrieb aufzustellen.

§ 6. In Betreff des staatlichen Heimfallsrechtes wird bei gemeinsamen Eisenbahnen bestimmt, dass, insofern die betreffenden Concessionen hierüber keine abweichenden Bestimmungen enthalten, die Bahnstrecke und das sämmtliche unbewegliche Vermögen dieser Eisenbahnen jenem Staatsgebiete anheimfallen sollen, auf welchem dieselben gelegen sind. Das bewegliche Vermögen dieser Bahnanstalten hingegen, welches auf Grund der Gesetze oder der Concessionsbestimmungen den Gegenstand des Heimfallrechtes bildet, wird zwischen beiden Staatsgebieten, insofern eine inventarmässige Trennung nicht bereits während des Betriebes bestanden hat, im Verhältnisse des durchschnittlichen Brutto-Ertrages per Meile in den letzten fünf Jahren vertheilt.

§ 7. Nach Artikel VIII des Zoll- und Handelsbündnisses sollen die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehrs erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden. Insbesondere sollen: a) die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 und b) das Eisenbahn-Betriebsreglement vom 30. Juni 1863 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden. Da die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Aenderung der Betriebsordnung und des Reglements allseitig anerkannt wird, soll zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe so bald als möglich geschritten werden.

§ 9. Für gemeinsame Eisenbahnen sollen gleiche Dienstesvorschriften und Instructionen für die Strecke in beiden Staatsgebieten eingeführt werden, und demnach der einverständlichen Genehmigung beider zuständigen Behörden unterliegen.

Die betreffenden Bahnanstalten sind gehalten, die bezüglichen Vorlagen den betreffenden Behörden in beiden Staatsgebieten zu machen.

§ 10. Die Genehmigung der Fahrpläne für gemeinsame Bahnlinien steht für die Theilstrecke in jedem Staatsgebiete der betreffenden Aufsichtsbehörde im Einvrrständnisse mit der Postbehörde (Post-Cours-Bureau) zu. Die Entwürfe sind daher von der Bahnanstalt beiden Aufsichtsbehörden mitzutheilen.

Waltet gegen die Genehmigung des Fahrplanes in einem Theile ein Anstand ob, so haben sich die beiden Aufsichtsbehörden unter sich und mit der Bahnanstalt sofort ins Einvernehmen zu setzen. Kann eine Einigung nicht erzielt werden, so bleibt die Entscheidung den Fachministerien vorbehalten.

§ 11. Jedes Fachministerium wird Sorge tragen, dass das andere von allen Tarifen, Fahrplänen und sonstigen Verkehrsbestimmungen sämmtlicher Eisenbahnen seines Staatsgebietes Kenntniss erlangt.

Dieselben werden sich auch die statistischen Nachweisungen über den Stand der Fahrbetriebsmittel, dann über Achsenbrüche nach einem zu vereinbarenden Formulare periodisch mittheilen.

§ 12. Die Erhebungen über Bahnunfälle werden von der Aufsichtsbehörde jenes Staatsgebiets gepflogen, auf welchem sich der Unfall ereignet hat. Es ist jedoch den mit der Untersuchung betrauten Organen gestattet, das beim Unfalle betheiligte und etwa innerhalb des anderen Staatsgebietes stationirte Personale an seinem jeweiligen Standorte jederzeit einzuvernehmen. Hierüber ist jedesmal die Mittheilung an die betreffenden Aufsichtsbehörden zu machen, welche jede zur Erhebung des Falles nöthige Unterstützung zu leisten haben.

Verkehre übergeben werden. Der bei vollen Wagenladungen für Mineralkohle und gepressten Torf festgesetzte Tarif per Zollcentner und Meile mit 0,9 kr. für die ersten, mit 0,8 kr. für die zweiten 10 Meilen, und mit 0,7 kr. für alle grösseren Entfernungen wurde auch auf Erze und Kokes ausgedehnt. — Diese neue Concession wirkte auf die Course der Kronprinz-Rudolfsbahn nicht belebend, indem die Actien von 142 auf 141 fielen.

Das Ministerium hat sich in Betreff der von Linz nach Budweis zu führenden Locomotivbahn gegenüber den mehrfachen vorliegenden Varianten für die Ueberbrückung der Donau nächst Linz (bei Steieregg) und für die daran sich knüpfende Trace Wartberg-Budweis entschieden und die Eventualität einer zweiten Brücke bei Mauthausen, dem sich entwickelnden Verkehre nach der Betriebseröffnung der Kronprinz-Rudolfsbahn vorbehalten.

Der Bau der Staatseisenbahnlinie zur Verbindung des Wien-Raaher Bahnhofes mit Marchegg ist bereits auf fast allen Puncten in Angriff genommen und auf der Strecke von Stadelau gegen den Raaher Bahnhof zu beginnt der Bau des Dammes noch in dieser Woche. Die Vorarbeiten zur Anlegung des Hauptbahnhofes zwischen der Belvederlinie und dem K. K. Arsenal beschäftigt bereits zahlreiche Arbeitskräfte.

Die Angabe, dass die Emission der Oesterr. Nordwestbahn-Actien mit 80% erfolgen werde, bestätigt sich vollkommen; ebenso, dass das Capital für diese Linie unter allen Umständen gesichert ist und auch nicht mit dem geringsten Theile vom etwaigen Erfolge der Subscription auf die aufzulegenden Stücke abhängig ist. Die Vorbereitungen zum Beginne des Baues sind bereits in vollem Zuge. Wann die Emission dieser Actien erfolgen soll, wird gegenwärtig erst mit den Capitalmächten in Paris, welche sich dem Unternehmen angeschlossen, berathen und festgestellt. Auch das Verhältniss der Pardubitz-Reichenberger Bahn zu dem neuen Unternehmen ist noch nicht endgültig festgestellt.

Ueber die während der vorigen Woche durch den Ungarischen Ministerialrath von Fakh des Communicationsministeriums und den Eisenbahn-Baudirector Thommen stattgehabte Bereisung der neu zu erbauenden Raabthaler Bahn (Graz-Raab), an welcher die Bevollmächtigten der Concessionswerber theilnahmen, wird gemeldet, dass die Trace bezüglich des Ungarischen Theiles dieser gemeinsamen Bahn (welche 22 Meilen beträgt), von Raab über Papa, Klein Zell, Sarvar, Molnari, Körmend und weiter über St. Gotthard, Feldbach, Studenzen bis Graz gelegt werden wird. Diese ganze Bahn, 34 Meilen lang, wird im Concessionswege mittelst Staatsgarantie gebaut werden und die hierauf bezüglichen Concessionsverhandlungen werden demnächst beginnen.

Die Betriebsdirection der Theissbahn hat nunmehr ihren Amtssitz in Pest. Die Direction umfasst folgende Abtheilungen: 1) Bau und Bahnerhaltungsdienst; 2) technischer Verkehr; 3) Werkstättenbericht; 4) Personal- und Disciplinar-Angelegenheiten, Materialverwaltung; 5) Commercieller Betrieb.

Die Vollendung der Siebenbürger Bahn wird bald zur Wahrheit werden. Die Marosbrücke bei Branyicska soll nun ganz bestimmt bis zum 27. d. M. fertig werden, so dass noch in den letzten Tagen d. M. die Bahn bis Broos fahrbar sein dürfte. An dem Bau bis Carlsburg wird fleissig gearbeitet und bis Ende September d. J. dürfte die Bahn in der ganzen Ausdehnung befahren werden. Zwischen der Siebenbürger Bahn und der Staatsbahn finden gegenwärtig Verhandlungen Statt, um einen directen Verkehr zwischen diesen beiden Bahnen herzustellen. Vorläufig wird ein directer Verkehr von Pest ab und den Stationen der Siebenbürger Bahn stattfinden.

Das Project einer directen Bahn von der Residenz nach der Hauptstadt Tirols, Wien-Insbruck, die Oesterr., Steierischen und Tiroler Alpen durchlaufend und zwar kreuz und quer, soll ernstlich in Angriff genommen werden. Der General-Director der Rudolfsbahn, Herr Aichinger wird als Repräsentant eines Consortiums genannt, welches die Concession hiezu ansucht. Aus welcher Quelle das Geld zu einer solchen, für Sommertouristen berechneten Bahn geschöpft werden soll, ist noch nicht angegeben. Ein Appell an den öffentlichen Credit würde, selbst wenn der Markt viel weniger mit derlei Eisenbahnpapieren überladen wäre, zu einer grossen Enttäuschung der Unternehmer führen.

In den Ministerien werden Verhandlungen über die Feststellung der Grundzüge zur Organisirung von Feld-Eisenbahn-Abtheilungen gepflogen. Die Thätigkeit der diesen Abtheilungen zugetheilten Functionäre kann nach drei Richtungen hin in Anspruch genommen werden, und zwar 1) bei Benützung der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen für die Effectuirung der Mannschafts-Pferde, Kriegsmaterial und aller sonstigen Armeeerforderniss-Transporte; 2) bei Zerstörung einzelner Objecte oder Strecken der bestehenden Bahnen und 3) bei Wiederfahrbarmachung der gewaltsam oder durch Elementarereignisse zerstörten Bahnlinien durch sachgemässe Herstellung von Provisorien.

Die Tramway-Actien hatten während der letzten Woche die Wiener und Pester Börse beherrscht. Der Pester Platz hat 10 000 Stück dieses Papiers an sich gebracht und war es gerade das kleine Capital, welches sie, irregeleitet durch die ihm gemachten Vorspiegelungen, dazu verleiten liess. Die Haussebewegungen haben sich nun fürchterlich in ihr Gegentheil verkehrt. Von 210 stürzten sie auf 177 und rissen auch die andern Bahnpapiere mit sich in den Abgrund der Baisse. Nordbahnactien fielen um 22 fl., Südbahn um 1 fl., Karl Ludwigsbahn um $2\frac{1}{4}$ fl., Lemberg-Czernowitzerbahn um 5 fl., Pardubitzer Bahnactien um 3 fl. und Ungarische Nordbahnactien um vier Gulden. Weil in Tramway die forcirten Ausgebote einen Rückgang zur Folge hatten, versuchte man es auch bei den andern Bahnpapiergattungen, und weil bei mehreren kein Widerstand geboten wurde, baissirte und contreminirte man auf der ganzen Linie. Sei es, dass die hiesige Speculation ein Agio von 180 fl. für Tramway für hoch genug hielt, um zu Realisationen zu schreiten, oder dass die von der Finanzbehörde beabsichtigte Erhebung einer Steuer von 1 kr. per Fahrkarte, entsprechend einem Satze von 10% des Bruttoertrages, eine Missstimmung hervorrief; genug, Wien gab das Signal zu einer rückgängigen Bewegung, die von der Pester Speculation, welche sich kurz zu einem Wechsel der Farbe entschloss, in schonungsloser Weise ausgebeutet wurde.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Gesetzgebung und Staatsverträge.

*Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen, in Betreff der Herstellung der Eisenbahnen von Giessen nach Gelnhausen, von Giessen nach Fulda und von Hanau nach Friedberg. Vom 12. Juni 1868. Der „Staatsanzeiger" publicirt den Staatsvertrag vom 12. Juni 1868 zwischen Preussen und Hessen in Betreff der Herstellung der Eisenbahnen von Giessen nach Gelnhausen, von Giessen nach Fulda und von Hanau nach Friedberg. Wir entnehmen demselben Folgendes: Art. 2. Die Grossh. Hess. Regierung hat bereits Sorge dafür getragen, die Herstellung der Eisenbahnen von Giessen nach Fulda und nach Gelnhausen durch geeignete Unternehmer (Art. 16) herbeizuführen. Die Kgl. Preussische Regierung wird es sich angelegen sein lassen, die Herstellung der Eisenbahn von Hanau nach Friedberg entweder durch Ermittelung geeigneter Privatunternehmer oder, falls sie solches in ihrem Interesse finden sollte, durch den Ausbau dieser Linie auf Staatskosten herbeizuführen. Art. 10. Bezüglich der Besteuerung der in Rede stehenden Eisenbahn-Unternehmen wird Nachstehendes vereinbart: 1) Die Kgl. Preussische Regierung wird von dem Betriebe der in ihrem Gebiete belegenen Strecken der Eisenbahnen Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen eine Abgabe nach Maassgabe des Preussischen Gesetzes vom 16. März 1867 erheben und bei der Berechnung derselben den aus dem Verhältnisse der Streckenlängen in beiden Gebieten sich ergebenden Theil des Actiencapitals, bezw. die auf diesen Theil des Actiencapitals entfallende, gleichfalls nach dem Verhältniss der Streckenlängen ermittelte Quote des aus den Erträgnissen des Betriebs jährlich zur Vertheilung kommenden Ertrages als steuerpflichtigen Reinertrag zu Grunde legen. 2) Sofern die Kgl. Preussische Regierung sich für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn von Friedberg nach Hanau durch eine Privatgesellschaft entscheidet, so wird sie die von diesem Unternehmen und dessen Betriebe zu erhebende Abgabe nach den Preussischen Gesetzen vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859 berechnen und von dem danach jährlich eingezogenen Betrage an die Grossh. Hessische Regierung, als Aequivalent für die im Grossherzogthum Hessen bestehende Grund- und Gewerbesteuer, denjenigen Theil abführen, welcher sich aus dem Verhältnisse der Länge der auf Grossh. Hess. Gebiete belegenen Strecke zur Gesammtlänge dieser Eisenbahn ergiebt. Sollte sich die Königl. Preuss. Regierung zum Bau und Betriebe dieser Eisenbahn für eigene Rechnung entschliessen, so soll die Bahnstrecke im Grossh. Hessischen Gebiete mit keiner anderen Staatssteuer belegt werden, als mit der zur Zeit des gegenwärtigen Vertragsschlusses für die Besteuerung der Eisenbahnen im Grossherzogthum Hessen bestehenden Grund- und Gewerbesteuer. 3) Eine weitere als die in Vorstehendem vereinbarte Beiziehung der Eisenbahn-Unternehmen zu den bestehenden resp. noch einzuführenden Staatssteuern findet weder im Königreich Preussen bezüglich der in dessen Gebiet fallenden Strecken der Eisenbahnen von Giessen nach Gelnhausen und von Giessen nach Fulda, noch im Grossherzogthum Hessen bezüglich der in dessen Gebiet fallenden Strecke der Eisenbahn von Hanau nach Friedberg statt; ebensowenig werden die Unternehmer einer Concessionssteuer unterworfen. Im § 16 verpflichtet sich die Preussische Regierung der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe der in ihrem Gebiete liegenden Strecken der Eisenbahnen von Giessen nach Fulda und Gelnhausen zu ertheilen, „wobei auf eine Bauzeit von längstens 3 Jahren zu halten ist." In Art. 17 behalten sich beide vertragschliessende Regierungen das Recht vor, nach Ablauf einer Frist von 35 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Bahn an gerechnet, oder auch später, nach einer mindestens 1 Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des 20 fachen des durchschnittlichen Reinertrages der, der Ankündigung vorausgegangenen 5 Jahre in Eigenthum zu nehmen. — Von Seiten der Grossh. Hess. Bevollmächtigten ist für den Vertrag die Zustimmung der Landesvertretung ausdrücklich vorbehalten.

Oesterreich. Entwurf eines Uebereinkommens zwischen

den beiden Regierungen Sr. k. k. Apost. Majestät (cisleithanischen und Ungarischen Regierung) in Betreff der Eisenbahnen. Siehe vorstehend Oesterr. Briefe S. 497. — Concessionsurkunde der Kronprinz Rudolfbahn für St. Michael-Leoben siehe S. 497.

Bau.

⊙ **Baden. Freiburg-Altbreisach.** Der Bau dieser Bahn zum späteren Anschluss an die Elsässer Bahnen ist nun als gesichert zu betrachten, da von der Stadtgemeinde Freiburg der Betrag hierzu mit einer Million Gulden einstimmig beschlossen wurde. Nachdem die Stadt Breisach kürzlich zum gleichen Zwecke 200 000 fl. genehmigt hat, so ist somit der Kostenvoranschlag mit 1 200 000 erreicht.

Eisenbahn-Betrieb.

s. — **Pferdebahn Stuttgart-Berg.** Ein namhafter Theil der Pferdebahn von Stuttgart nach Berg (dem vis à vis von Cannstatt am linken Ufer des Neckars) ist am 29. Juli nach einer eifrigen Arbeit von einigen Monaten eröffnet worden. Man fährt jetzt auf der neuen Bahn von einem Haltplatz in der Nähe des Königl. Schlosses der Neckarstrasse entlang und vom Ende derselben in gerader Richtung nach Berg. Am Endpuncte der Bahn unmittelbar neben einer der grossen Badeanstalten befindet sich eine an den Seiten offene Einsteige- und Wagenhalle, ein grosser Stall für 44 Pferde nebst einem Verwaltungsgebäude. Der Fahrpreis für die eröffnete, circa 3 Kilometer lange Strecke beträgt nur 3 Kreuzer. Sie ist vorläufig mit nur einem Geleise und einigen Ausweichplätzen versehen, soll jedoch später ein zweites Geleis erhalten.

An den bezeichneten Stamm der Pferdebahn schliesst sich eine grosse Schleife an, welche mehrere bedeutende Strassen der Stadt (Hauptstädterstrasse, Tübingerstrasse, Königsstrasse u. s. w.) durchzieht und eingeleisig bleiben wird. Die Länge dieses noch unfertigen Theils der Bahn beträgt circa $2\frac{1}{2}$ Kilometer. Eine Fahrt innerhalb desselben wird 3 Kreuzer kosten, bei Ueberschreitung des jetzigen Anfangspunctes der Bahn wird man 6 Kreuzer zu zahlen haben, für diesen Preis aber auch die ganze Bahn von einem Ende bis zum andern befahren.

Indem die Bahn meistentheils die stark geneigte Thalsohle des Nesenbaches, an welchem Stuttgart liegt, verfolgt, muss sie eine ziemlich starke Steigung erhalten, das durchschnittliche Steigungsverhältniss kann man zu etwa 9‰ annehmen, an einzelnen Stellen beträgt dasselbe aber 20‰ und darüber. Auch an scharfen Curven, welche durch die Strassenecken bedingt wurden, fehlt es nicht. Radien von 50 bis 80^{m} kommen an verschiedenen Stellen vor, in den Ausweichungen solche bis zu 20^{m}.

Diese Curven werden von den Wagen, welche feste Axen mit $1^{m},_{92}$ Radstand haben, ohne grosse Schwierigkeit, wenn auch mit ermässigter Geschwindigkeit, durchfahren. Die Wagen sind sehr zweckmässig eingerichtet, im Wesentlichen so wie die Americanischen Pferdebahnwagen, welche Zeitschr. für Bauwesen 1860 p. 559 beschrieben und auf Blatt 61 abgebildet sind, mit der Abweichung jedoch, dass die Stuttgarter Wagen mit Aussenplätzen (Imperials) versehen sind, zu denen an jedem Ende eines Wagens eine leichte eiserne Wendelstiege führt. Ein Glockenriemen, der sich in der Mitte des Wagens unter dem Verdeck befindet, gestattet den Passagieren, an jeder Stelle das Zeichen zum Anhalten zu geben. Die Wagen fassen, einige Stehplätze eingerechnet, circa 40 Personen und werden von zwei kräftigen Pferden gezogen. Die Pferde sind jedesmal 3 Stunden lang im Dienst und haben dann einige Stunden Ruhe. Zur Zeit gehen von jedem Endpuncte der Bahn alle 20 Minuten je nach der Tageszeit ein, zwei oder drei Wagen gleichzeitig ab, welche sich in der Mitte der im Betriebe befindlichen Strecke kreuzen. Später, wohl nach Vollendung des zweiten Geleises, soll der Betrieb erweitert und alle 10 Minuten ein „Zug“ abgelassen werden.

Die Bahn hat die gewöhnliche Spurweite. Für den Oberbau hat man das Hartwich'sche System zur Anwendung gebracht. Die Schienen sind $18\frac{1}{2}$ Centimeter hoch, $4,_{2}^{cm}$ am Kopf und 8^{cm} am Fuss breit. Die Querverbindung besteht aus leichten Stangen von hochkantig gestelltem Flacheisen. Gegen die Schienen stösst in den gepflasterten Strassen das Pflaster direct, so zwar, dass an den Aussenkanten die Steine in Schienenkopfhöhe liegen, während sie an den Innenkanten der Spurkränze wegen etwas gesenkt sind. Für die Theile der Bahn in Wegestrecken, welche mit Packlage und Steinschlag befestigt sind, wurden die Schienen an beiden Seiten mit einer Reihe von Pflastersteinen eingefasst, im Uebrigen aber die Chaussirung beibehalten.

Die Weichentheile sind aus Gusseisen hergestellt und haben dieselbe Höhe, wie die Schienen, mit denen sie in ähnlicher Weise verbunden sind, wie die Gruson'schen Hartgussherzstücken mit den benachbarten Schienen. Die eigentliche Weiche hat keinerlei bewegliche Theile, sondern nur feste Spitzen. Die Weichencurven sind zum Theil mit Leitschienen ausgerüstet.

Das Anlagecapital der Bahn beträgt 350 000 fl. (200 000 Thlr.). Das Unternehmen wurde auf Actien gegründet und haben die 2500 Stück Actien à 100 fl. sowohl wie die mittelst 30jährigen Annuitäten rückzahlbaren Obligationen im Gesammtbetrage von 100 000 fl. den raschesten Absatz gefunden.

Die Bahn erfreut sich zur Zeit einer ausserordentlich lebhaften Frequenz, welche erklärlich ist durch den regen Verkehr, der in Stuttgart überhaupt und namentlich im Sommer zwischen Stuttgart und den durch ihre Badeanstalten ausgezeichneten Orten Cannstatt und Berg herrscht. Sie wird aber in Zukunft ohne Zweifel noch grössere Bedeutung gewinnen, weil zwischen Stuttgart und Berg viele zu Bauplätzen geeignete, aber erst spärlich bebaute Grundstücke liegen, während im Allgemeinen in Stuttgart an Bauplätzen kein Ueberfluss vorhanden ist. Man spricht davon, später eine Verbindung der Pferdebahn mit dem Stuttgarter Bahnhof herzustellen und würde die Stadt hierdurch ein Verkehrsmittel erhalten, welches zur Hebung derselben wesentlich beitragen müsste.

Tarif- und Zollwesen.

Der Zollbundesrath hat beschlossen, die Niederländische Rheineisenbahn (von Arnheim über Emmerich nach Oberhausen) unter diejenigen Strassen aufzunehmen, auf welchen Wein mit dem Anspruche auf den Zollerlass von 20% eingeführt werden darf; die Kgl. Zollbehörden haben die betheiligten Weingrosshandlungen hiervon sachgemäss zu verständigen. Weiter hat derselbe beschlossen, dass auch alter Bruchstahl, welcher für Eisengiessereien, Hammerwerke und Walzwerke zur Verarbeitung mit der Bestimmung eingeht, die daraus gefertigten Waaren in das Ausland auszuführen oder für den Bau von Seeschiffen zu verwenden, zollfrei eingeführt werden darf und dass Giessereien und andere der genannten Werke, welche viele Bestellung von kleineren und mannigfach verschiedenen Gegenständen in kurzer Frist auszuführen haben, grössere Quantitäten Roheisen aus der ihnen bewilligten Privatniederlage unter der Bedingung entnehmen dürfen, dass sie die Anmeldung des daraus für das Ausland gefertigten Gegenstände nach Beendigung des Gusses bewirken.

Nachdem mit dem 11. d. M. der Eintritt Mecklenburgs und Lübecks in den Zollverein erfolgte, ist die zollamtliche Behandlung des mit der Berlin-Hamburger und Lübeck-Hamburger Eisenbahn von Hamburg abgehenden Passagiergepäcks vom 20. d. M. an auf die dortigen Bahnhöfe dieser Bahnen verlegt worden.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Für Oelsaamen in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. mit directen Frachtbriefen von und nach Liegnitz und Maltsch sind ermässigte Ausnahmetarife „Berlin transito“ nach und von Hamm und den westlich von Hamm gelegenen Verband-Stationen in Kraft getreten.

Der im Binnenverkehr der Köln-Mindener Bahn bestehende Specialtarif I für Roheisen, Rohstahleisen, Luppen, Brucheisen, altes Eisen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch und alte Schienen wird vom 1. September d. aufgehoben und werden von diesem Tage ab die genannten Artikel in die Wagenladungsclasse D des Tarifs vom 1. Juli c. versetzt.

Personalnachrichten.

Preussen. Die Baumeister Koschel in Münster und Carl Christoph Friedr. Gustav Schulze in Halberstädt sind zu Königl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und als solche ersterer bei der Oberschlesischen Eisenbahn in Beuthen O/S., letzterer bei der Westfälischen Eisenbahn in Höxter angestellt worden.

Ungarn. Der Verwaltungs-Rath der Kaschau-Oderberger Bahn besteht nach Allerh. Bestätigung aus: Adolf Deschamps, Kgl. Belg. Staats-Minister, Graf Anton Forgach, Graf Larisch, Van der Straten, Marquis de Rode, Leon Marsillon, Ritter von Schäffer, Dr. Max Fall, Samuel Szontagh, Joseph von Justh. Eine Stelle ist noch durch die Oesterr. Regierung zu besetzen und die 12. Stelle wurde für den Staatssecretär Fest bis zu dessen nahe bevorstehendem Austritt aus dem Staatsdienste offen gelassen. Als ständige Substituten zweier Belgischer Mitglieder werden in dem Verwaltungs-Rath fungiren A. von Trefort und Samuel Deutsch. — Emerich Ivânka ist zum Director und Ludwig Podhorszky zum Secretär der Kgl. pr. Ungarischen Nordostbahn ernannt worden.

Württemberg. Dem Ingenieur-Assistenten Eulenstein in Weikersheim wurde das Hochbauamt für die Donaubahn unter Ernennung zum Sections-Ingenieur übertragen.

Ausland.

Russland. (Jelissabetgrad-Olviopol eröffnet.) Odessa, 3. (16.) August. Gestern (15. August) fand die Eröffnung der Bahnlinie Jelissawetgrad-Olwiopol statt. Die Probe der Brücken über den Bug gab glänzende Resultate.

St. Petersburg, 23. August. Die Landstände des Gouvernements Saratow haben die Garantie für den Bau der Eisenbahnlinie von Tambow nach Saratow übernommen. Heute wurden die Subscriptionsbedingungen für den Bau der Eisenbahnlinie von Tambow nach Koslow bekannt gemacht.

Das 74. Stück der Ges.-S. enthält die am 12. Juli Allerh. bestätigte Concession zum Bau der Eisenbahn zwischen Rybinsk und der Station Ossjetschenska an der Nicolaibahn. (Nach dem bisherigen Project sollte die projectirte Bahn etwas nördlicher in Bologovskaja einmünden.) Die Unternehmer, der Gardeoberst A. A. Kirejew & Co., verpflichten sich, im Laufe von 6 Monaten nach der Bestätigung der Concession eine Actiengesellschaft mit einem Capital von 16 560 000 Metallrubeln zu bilden, welche sich verbindlich macht, die Bahn auf eigene Kosten in $3\frac{1}{2}$ Jahren fertig zu schaffen. Die Bahn gehört der Gesellschaft 85 Jahre, vom Tage der Eröffnung an gerechnet.

t. — **Geschäftsbericht der Seeländischen Bahn pro 1867.** Der Geschäftsbericht der Seeländischen Bahn pro 1867 zeigt gegen das Vorjahr eine geringe Abnahme des Personenverkehrs und eine geringe Zunahme des Güterverkehrs. Befördert wurden im Ganzen 1448545 Personen, darunter 1461 Personen mit Abonnements-Billets; jede

Person fuhr im Durchschnitt 3,55 Meilen. Von der Gesammtzahl der Passagiere kamen auf die erste Classe 1,64 Procent, auf die zweite 21,06 Proc., auf die dritte 77,30 Proc., und zwar betrug von der Zahl der Passagiere, welche auf geringe Entfernungen von $^1/_2$—4 Meilen fuhren, die Zahl der in erster Classe fahrenden 1,07 Proc., in zweiter 18,09 Proc., in dritter 80,84 Proc., desgl. bei Entfernungen von $4^1/_4$ bis $8^1/_4$ Meilen in erster Classe 3,14 Proc., in zweiter Classe 29,41 Proc., in dritter Classe 67,45 Procent, desgleichen bei Entfernungen von $8^1/_2$ bis $14^1/_2$ Meilen in erster Classe 3,95 Proc., in zweiter Cl. 32,59 Proc., in dritter Cl. 63,46 Proc., sowie bei den grössten Entfernungen über $14^1/_2$ Meilen in erster Classe 4,45 Procent, in zweiter 36,66 Proc., in dritter 58,89 Proc. Von der GesammtEinnahme kamen auf der Westbahn 14 Proc., auf der Nordbahn 43,2 Proc., auf der Klampenborger Zweigbahn 9,2 Proc. auf die Reisenden mit Retourbillets.

Im Güterverkehr wurden befördert 3 019 860 Ctr. Güter, und zwar 56 682 Ctr. Passagiergepäck, 90 551 Ctr. Eilgüter, 243 655 Ctr. Normalgüter, 2 381 021 Ctr. Frachtgüter zu ermässigten Taxen (Producte). Die Eilgüter wurden befördert auf durchschnittlich 7,47 Meilen, die Normalgüter auf 8,73 M., die Producte auf 6,18 Meilen. An Pferden und grossem Rindvieh wurden befördert 19 588 Stück, an Schweinen, Schafen, Kälbern und sonstigem Kleinvieh 69 590 Stück.

Die Einnahmen betrugen im Personenverkehr 734 541 Rdl., im Güterverkehr 320 859 Rdl., und zwar für Postgüter 15 614 Rdl., für Gepäck-Uebergewicht 12 010 Rdl., für Güter- und Viehbeförderung 279 167 Rdl., für Arbeitsgeld, Garantieprämien, Pferdebahnfracht, Lagergeld und sonstige diverse Einnahmen 14 068 Rdl.

Das Betriebs-Material bestand aus 29 Locomotiven mit 27 Tendern (wovon indessen 2 Locomotiven am Schluss des Jahres ausrangirt wurden), ferner aus 1 sechsrädrigen Salonwagen für die Königl. Familie, 17 combinirten sechsrädrigen Personenwagen mit 172 Plätzen 1. Cl. und 616 Plätzen 2. Cl., 24 sechsrädrigen Personenwagen 3. Cl. mit 1440 Plätzen, 15 vierrädrigen combinirten Personenwagen mit 105 Plätzen 1. Cl. und 360 Plätzen 2. Cl., 24 desgl. mit 384 Plätzen 2. Cl. und 720 Plätzen 3. Cl., 30 vierrädrigen Personenwagen 3. Classe mit 1500 Plätzen, 29 Güterwagen, die zum Personentransport eingerichtet sind, mit 1160 Plätzen, also im Ganzen 140 Personenwagen mit 6457 Sitzplätzen; ferner 4 achträdrigen Postwagen von je 180 Ctr. und 4 vierrädrigen Postwagen von je 120 Ctr. Tragfähigkeit, 4 vierrädrigen combinirten Post- und Gepäckwagen von je 180 Ctr., 9 Eilguts- und Gepäckwagen von je 90 bis 200 Ctr., 18 vierrädrigen Pferdewagen, 8 vierrädrigen Gitterwagen für Kleinvieh, 25 bedeckten Güterwagen von je 150 Ctr., 1 achträdrigen offenen Güterwagen von 300 Ctr., 8 vierrädrigen Langholzwagen von je 150 Ctr., 165 vierrädrigen offenen Güterwagen von je 90 Ctr., 70 desgl. von je 180 Ctr. und 5 vierrädrigen offenen Arbeitswagen von je 90 Ctr., also im Ganzen 460 Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen von 41380 Ctr. gesammter Tragfähigkeit.

Die Locomotiven haben im Jahr 1867 durchlaufen 75 652 Meilen, davon in Eilzügen 2552, in Personenzügen 45 368, in gemischten Zügen 25 409, in Güterzügen 1655, leer 668 Meilen. An Brennmaterial wurden gebraucht 85 283 Pfund pro Locomotivmeile oder 3,441 Pfund pro Wagenachsmeile. Die Personenwagen durchliefen 879 320, die Postwagen 141 585, die Güterwagen 854 006 Achsmeilen. Auf jede Locomotivmeile kamen durchschnittlich 24,78 Achsmeilen, und zwar auf der Westbahn 28,73, auf der Nordbahn 22,48, auf den Zweigbahnen 16,88 Achsmeilen. Für Reparatur der Personenwagen wurden 1,899 Sk., für Reparatur der Postwagen 1,122 Sk., für Reparatur der Güterwagen 1,703 Sk. pro Achsmeile verausgabt, ferner für Schmieren der Locomotiven und Tender 2,955 Sk. pro Locomotivmeile (gegen 4,517 Sk. im Jahr 1866 und 3,681 Sk. im Jahr 1865), für Schmieren der Wagen 0,098 Sk. pro Achsmeile (gegen 0,096 im Jahr 1866 und 0,102 Sk. im Jahr 1865), für Verpackung der Maschinentheile 2,030 Sk. pro Locomotivmeile (gegen 2,559 Sk. im Jahr 1866 und 2,125 Sk. im Jahr 1865), für Putzen der Locomotiven und Tender 3,154 Sk. pro Locomotivmeile (gegen 3,291 Sk. in 1866 und 3,146 Sk. in 1865).

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr betrug auf der Westbahn 691 616 Rdl., auf der Nordbahn und Zweigbahnen 363 784 Rdl., zusammen 1 055 400 Rdl. (gegen 1 004 961 Rdl. im Jahr 1866 und 973 954 Rdl. im Jahr 1865). Pro Locomotivmeile war die Einnahme auf der Westbahn 17 Rdl. 91 Sk., auf der Nordbahn und den Zweigbahnen 9 Rdl. 82 Sk., im Durchschnitt 13 Rdl. 95 Sk., pro Bahnmeile auf der Westbahn 49 401 Rdl., auf der Nordbahn 38 331 Rdl., auf den Zweigbahnen 47 734 Rdl., im Durchschnitt 45 887 Rdl.

Die gesammten Betriebs-Ausgaben betrugen 475 136 Rdl. (gegen 460 456 Rdl. im Jahr 1866 und 465 131 Rdl. im Jahr 1865), pro Locomotivmeile auf der Westbahn 7 Rdl. 38 Sk., auf der Nordbahn 5 Rdl. 53 Sk., auf den Zweigbahnen 4 Rdl. 32 Sk., im Durchschnitt 6 Rdl. 29 Sk., pro Bahnmeile auf der Westbahn 20 362 Rdl., auf der Nordbahn 19 661 Rdl., auf den Zweigbahnen 26 217 Rdl., im Durchschnitt 20 658 Rdl. Der Betriebs-Ueberschuss betrug 589 079 Rdl., woraus die Actionäre ausser den garantirten 4 Procent Zinsen noch $1^1/_4$ Procent Dividende erhielten. Der Reservefonds stieg im Laufe des Jahres 1867 von 172 444 Rdl. auf 219543 Rdl.

Technisches.

K. — Giffard's Injector zur Speisung von Wasserkrähnen. Das Princip des Giffard'schen Apparates ist von dem Americanischen Ingenieur Landsell auf die Speisung freistehender Wasserkrähne angewandt. Zwei Speiseröhren reichen direct in den Schöpfbrunnen und vereinigen sich in einer Verengung, durch welche aus einem Dampfrohr Dampf geblasen wird. Eine gut construirte Pumpe giebt einen grösseren Nutzeffect als dieser Apparat, dagegen bietet letzterer gewisse Bequemlichkeiten in der Benutzung; in New-York soll sich eine Gesellschaft: „Steam-syphon-company“ gebildet haben, um diese Construction zu verwerthen.

Juristisches.

Eisenbahn-Rechtsfall. Die Herren Frowein & Co. zu Rade a. W. gaben bei der Expedition Milspe am 23. Novbr. 1865 eine Bürde Stahl und eine Kiste „grobe Eisenwaaren“ zur Beförderung nach Neu-Ulm auf. Es sei gleich im Voraus bemerkt, dass die Declaration eine falsche war. Die Kiste enthielt $2^1/_2$ Ctr. Feilen und rohen Stahl, also Güter der I. Classe, während sie als grobes Eisen, zum Nachtheil der Bahnen, zur II. Classe declarirt worden war, was bei Rheinischen Sendungen öfter geschieht.

Die Sendung wurde der Frankfurt-Hanauer Bahn von der Main-Weserbahn am 1. Decbr. 1865 überwiesen, jedoch fehlte die Bürde Stahl und wurde sofort reclamirt.

In der Meinung, dass die fehlende Bürde sofort nachgeliefert werden würde, erfolgte auf der Expedition Frankfurt-Hanau einstweilen die Weiterkartirung der Sendung. Als dieselbe verladen werden sollte, zeigte es sich jedoch, dass nunmehr nicht allein die Bürde noch fehlte, sondern auch die Kiste unglücklicherweise bereits fehlspedirt worden war. Die Karte ging indessen mit der Bemerkung nach Augsburg ab: Die betr. „pos. 11 folgt nach.“

Zur Wiederbeschaffung der fehlgeladenen und von keiner Seite als überzählig offerirten Kiste war der Zeitraum bis zum 29. Januar erforderlich, wo die Kiste nach Neu-Ulm abging, während die Weserbahn die Bürde Stahl bis dahin nicht geliefert hatte; dieselbe wurde nunmehr aus der Karte gestrichen.

Der Adressat Sommer in Neu-Ulm nahm die Kiste, weil unterdess eine Ersatzsendung stattgefunden haben soll, nicht mehr an.

Die Nichtannahme der Kiste will die Expedition Augsburg am 4. Februar und 28. März zurückgemeldet haben, obgleich die Kiste erst am 29. Januar von Frankfurt abgegangen war. Der Expedition Frankfurt ist dies nicht erinnerlich, im Expeditions-Journale findet sich kein Vermerk über die Ankunft und Weitergabe des Avises.

Im Sommer 1866 wurde nach dem Verbleib der Sendung recherchirt, und zwar sich kreuzend von beiden Seiten und in so verwirrender Weise, dass gar nicht herauszufinden war, was eigentlich fehle, da von der einen, Bayerischen Seite die Bürde Stahl, von der anderen 1, auch 2 Kisten Stahl reclamirt wurden. Erst im August 1866 stellte sich klar, dass die Bürde Stahl verloren, die Kiste „grobe Eisenwaaren“ aber beim Spediteur Kleinvater in Neu-Ulm deponirt war.

Die Correspondenz zur Begleichung der Differenz führte dahin, dass die Main-Weserbahn die Bürde Stahl bezahlen, die Frankfurt-Hanauer Bahn den Ersatz des Frachtgeldes wegen verspäteter Lieferung der Kiste übernehmen, und die Kgl. Bayer. Verwaltung dieselbe frachtfrei zurückbefördern wollte.

Reclamant verweigerte aber die Rücknahme der Kiste, da der Inhalt für ihn jetzt werthlos sei, klagte im März 1867 auf Schadenersatz von 58 Thlr. 25 Sgr. und 6% Zinsen seit der Absendung im November 1865.

Die präsentirte Factura ergab nun aber, dass die Bahn (wie bereits angegeben) durch die Declaration als „grobe Eisenwaare“ hintergangen war, da nur Stahl- und Stahlwaare den Inhalt der Sendung bildeten.

Dies festzustellen wurde nunmehr die Kiste geöffnet und der Inhalt untersucht, wobei sich sowohl die Richtigkeit der Factura resp. die Unrichtigkeit der Declaration ergab, wie auch, dass die Feilen noch völlig unbeschädigt waren, während die unbehauenen Stahlstücke sich etwas angerostet zeigten.

Durch zwei herbeigezogene Sachverständige, Eisenhändler Beckart und Feilenhauer Hess von Ulm, wurde constatirt, dass sich die rohen Stahlstücke mit einem Kostenaufwande von höchstens Zwei Gulden leicht reinigen lassen würden.

Die Entscheidung des Handelsgerichts in Elberfeld erfolgte am 15. Decbr. 1867. — Kläger wurde zwar mit seinem Haupt-Anspruch abgewiesen; indessen wurde von Neuem der entstandene Schaden durch Experte auf 30 Thlr. 28 Sgr., ca. 52% vom Werth der Waare, festgestellt und die Bahn zur Zahlung desselben nebst Zinsen und Kosten verurtheilt*, was mit den Advocatenkosten auf einen Betrag von 150 fl. hinausläuft.

* Als Entscheidungsgründe giebt das Handelsgericht an:

In Erwägung, dass es sich zur Zeit nur darum handeln kann, ob die Kiste Waaren gänzlich werthlos sind oder ob solche noch brauchbar und mit welchen Kosten, soferne sie gelitten und hergestellt werden können, diese Wiederherstellung zu bewirken sei;

dass durch das Gutachten feststeht, dass die Waare wieder in einen verkäuflichen Zustand versetzt werden kann, Klägerin dieselbe also zurücknehmen muss und nur berechtigt ist, den Ersatz derjenigen Kosten zu verlangen, welche die Wiederherstellung veranlasst;

dass Sachverständiger den Betrag dieser Kosten nicht angeben kann aber meint, dass 25 Thlr. nicht ausreichend seien; dass unter den obwaltenden Umständen 30 Thlr. 28 Sgr. genügend sein dürften, um die Waare wieder in brauchbaren Zustand zu setzen, Verklagte also dazu zu verurtheilen ist.

Es entstehen nun die Fragen:

1) War die Klagstellung nicht eine durchaus frivole, welche keinen andern Zweck haben konnte, als aus einem Fehler der Bahnen, den dieselben den gesetzlichen Bestimmungen gemäss auszugleichen bereit waren, einen Gewinn zu ziehen, und hätte sie daher nicht abgewiesen werden müssen?

2) War die Schadenermittelung in Elberfeld nicht zu beanstanden, nachdem durch völlig unparteiische Sachverständige ein ganz auffällig anderes Resultat constatirt worden war?**

3) Hatte der Kläger das Recht, sich Stahl- und Feilen bezahlen zu lassen, nachdem er nur „grobes Eisen" versendet hatte? — Wenn nun die Kiste statt des rohen Stahls im Werthe von 58 Thlr. andere Waaren im Werthe von 580 Thlr. enthalten hätte — wie hätte sich dann der Schadenersatz gestellt? — — —

Wann werden Bahnen und Handelsstand zur Ueberzeugung gelangen, dass sie nicht als feindliche Parteien einander gegenüberstehen dürfen, sondern als Verbündete mit gleichen Interessen Hand in Hand gehen müssen?! v. Rcz.'

Literatur.

* **Die Haftpflicht der Eisenbahnen oder das Recht in Bezug auf Unfälle und Unregelmässigkeiten beim Eisenbahnbetriebe in England.** *(The law relating to Railway Accidents.)* Von Henry Andrews Simon, Advocaten am Middle temple zu London. Deutsch von M. M. Freih. von Weber, Kgl. Sächs. Finanzrath und Staats-Eisenhahn-Director etc. etc. Weimar 1868. Bernh. Friedr. Voigt.

Bei Gelegenheit der Erörterungen über die Haftverbindlichkeit der Eisenbahnverwaltungen sprach bereits im Jahre 1858 Mittermaier sein Bedauern aus, dass die Deutschen Schriftsteller, welche diesen interessanten Rechtsstoff behandelt hahen, nicht mehr ihre Aufmerksamkeit dem Studium der einschlagenden Englischen und Nordamericanischen Werke über Eisenbahn-Recht zuwendeten. Da dieser Ausspruch auch jetzt noch eine gewisse Berechtigung hat, so begrüssen wir mit Freude die vorstehend erwähnte vortreffliche Uebersetzung der Schrift eines Londoner Rechtsgelehrten H. A. Simon, welcher in Bezug auf Behandlung von Rechtsfällen der einschlagenden Art bei den Englischen Gerichtshöfen sich eines grossen Rufs erfreut, deshalb eine überaus grosse Praxis in diesem Bereich geniesst und einen umfassenden Ueberblick über denselben besitzt. Demgemäss bietet denn auch sein Werk einen bedeutsamen Ueberblick über die gesammte Englische Anschauungsweise in Betreff der Rechte und Pflichten der Eisenbahnverwaltungen bei Unregelmässigkeiten und Unfällen im Betriebe. Die vortreffliche Uebersetzung, welche den Text der Urschrift übrigens ohne Commentare und Bemerkungen wiedergiebt, ist unter specieller Leitung des so vielseitigen Herausgehers, welcher sich schon so grosse Verdienste auch dadurch erworben hat, dass er durch seine Schriften über die Eisenbahnzustände Englands erwünschte Aufklärung gebracht hat, von dessen Sohne mit grösster Hingebung an die Sache ausgeführt. Jeder, welcher die Formen des Englischen juristischen Ausdrucks kennt, welcher in Schwülstigkeit mit den älteren Erkenntnissen Deutscher Gerichtshöfe wetteifert, muss die Schwierigkeit einer solchen Uebersetzung anerkennen, „zumal bei der grossen Verschiedenheit zwischen der Organisation der Englischen und Deutschen Gerichtshöfe, des Rechtsverfahrens der Behörden, die wörtliche Uebersetzung von Functionen, Rechtshandlungen, ja sogar von gewissen juristischen Begriffen unmöglich ist, wo dann solche nur durch eine ungefähre Bezeichnung im Deutschen wiedergegeben werden kann." In sehr angemessener Weise hat der Uebersetzer in solchen Fällen, wo der Deutsche Ausdruck den Englischen nicht vollkommen deckt, den Englischen Satz in Parenthese nehen den Deutschen gesetzt. — Recht willkommen ist es auch, dass der Schrift — „gleichsam als eine Verlebendigung der darin vorgetragenen Ideen, Principien und Gesetze" — eine kleine Sammlung von Rechtsfällen angehängt ist, welche nach und nach in den Jahrgängen 1857—1867 des Engineer mitgetheilt wurden. Dieselben würden für den Juristen noch mehr Interesse bieten, wenn die Art der Verletzung, hinsichtlich deren die Gerichte Entschädigung zubilligten, in allen Fällen genauer substanziirt wäre.

Marktbericht.

Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle von L. Hadra. Berlin, den 26. August 1868. Das vorwöchentliche Geschäft brachte wenig Erhebliches, doch sind Preise in den meisten Artikeln fest und höher.

Kupfer weiter günstige Stimmung. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches 26—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr.

Zinn fest. Banca-Zinn 33—$33\frac{5}{6}$ Thlr., in Holland $54\frac{1}{2}$ fl. Lamm-Zinn $32\frac{2}{3}$—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Zink etwas Nachfrage. Englische Berichte günstiger. W. H. Marke ab Breslau $6\frac{1}{2}$—$6\frac{2}{3}$ Thlr., geringere Marken $6\frac{1}{3}$—$6\frac{1}{2}$ Thlr., loco Waare im Detail 7—$7\frac{1}{2}$ Thlr.

Blei ruhig. Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer $6\frac{5}{12}$—$6\frac{7}{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{12}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr.

Roheisen lebhaft und steigend 52 sh. 9 d., Gartsherrie 56 sh. 6 d., Coltness I. 57 sh. 6 d., Langloan I. 54 sh. 6 d. Andere Schottische Marken 52 sh. bis 53 sh. 6 d. Für gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., auf Lieferung 43—44 Sgr. Englisches $38\frac{1}{2}$—40 Sgr., vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. Oberschlesisches Roheisen anhaltender Bedarf. Coaks-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $45\frac{1}{2}$—$46\frac{1}{2}$ Sgr. ab Hütte.

Stabeisen. Gewalztes 3—$3\frac{1}{6}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{3}{4}$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk.

Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ per Ctr.

Eisenbahnschienen. Hiesige Notirungen 55—56 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{2}$—3 Thlr. per Ctr.

Kohlen und **Coaks** lebhafteres Geschäft. Stückkohlen $18\frac{1}{2}$—$20\frac{1}{2}$ Thlr., Nusskohlen 17—18 Thlr., ordinäre Sorten 16 Thlr. Coaks 18—19 Thlr. Vom Lager $16\frac{1}{2}$ Thlr. per Last auf Lieferung.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

19. Septbr. *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.

27. „ *Erste Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Im 3. Loos der München-Braunauer Bahn (Isarbrücke) hat der Steinbruchbesitzer Grimm den Oberbau in Accord übernommen.

Von derselben Bahn wurde das 4. Loos (das letzte der Section München, da die 4 weiteren der neu errichteten Section Haidhausen extradirt wurden) am 13. August in Accord gegeben. Eines der wichtigsten Loose war wegen der Frage des Viaductes oder der Dammführung lange unentschieden. — Wegen Schwierigkeit der dazu nothwendigen Granitbeschaffung wurde von einer öffentlichen Ausschreibung Umgang genommen und nach Eröffnung der auf die Submissionseinladung eingegangenen Offerten wurde das Loos den Baubeflissenen Del Bondio und Otto bei einem Abgebot von 2% oder $^2/_{10}$ fl. von 10 fl. in Accord gegeben. Die anderen eingeladenen Submittenten hatten weniger Angebot, ja sogar Aufgebot. — Die Länge des Looses beträgt 7755 Fuss = $0_{,30}$ Ml., beginnt bei der Isarbrücke und endet am Auer Kirchhof. Das Loos kommt auf 464 000 fl. = 265 142 Thlr. zu stehen, hiervon sind 72 000 fl. = 41 142 Thlr. Erdarbeiten, 196 000 fl. = 112 000 Thlr. Kunstbauten und 196 000 fl. Regiebauten. — Es kommen in diesem Loose 10 Kunstbauten vor, davon 7 von Bedeutung; ausserdem durchgehends eine aufzuführende Dammhöhe von 24 Fuss und ein grosser Einschnitt an der Giessinger Höhe (wird vom Accordanten mit Dampf betrieben werden). Da die Art und Weise der Kunstbauten zur Beurtheilung des Submissions-Ergebnisses nothwendig, so folgt die Mittheilung derselben. 1) Durchlass über Freibadbach; 10' Weite, $10_{,4}$' Höhe gewölbt; 2) Durchfahrt über den Harlachingerweg 20' Weite und 24' Höhe gewölbt; 3) Durchfahrt und Durchlass zugleich über den Entenbach und die Birkenauer Strasse, 25' Weite und 25' Höhe, gewölbt; 4) Viaduct (Fachwerkbrücke) aus Granit bei der Eichthalschen Lederfabrik. Länge 358' mit 5 Oeffnungen. Die äusseren à 70', die 2 mittleren à 65' Weite und 18' Höhe. Ueberbrückt die Strasse und den Mühlbach. Oberbau: eisern. 5) Viaduct über Auermühlbach, Strasse und Jägerhausstrasse; ebenfalls Fachwerkbrücke aus Granit; Oberbau: eisern. Länge 20' mit 3 Oeffnungen à 70' Weite, 17' Höhe. 6) Wegdurchlass am Fuss der Höhe vor dem Einschnitt gewölbt. 7) Bahndurchlass dortselbst, gewölbt. 8) Eiserner Fusssteig an der Giessinger Höhe über Einschnitt 27' Höhe, 35' Weite, 3 Oeffnungen. 9) Wegbrücke über die Tegernseer-Strasse (gewölbt); 42' und 36' Weite; 20' Höhe. 10) Schiefe Brücke bei Auer Kirchhof (gewölbt, ein seltenes Object, da man bei Vermeidung der schiefen Lage derselben die ganze Strasse hätte corrigiren müssen), 18' Höhe und 40' Weite. Die Fundation der Kunstbauten wird in Regie ausgeführt; von dem Regiebau wird den eisernen Oberbau der Brücken die Cramer-Clett'sche Fabrik in Nürnberg liefern.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1. Sept. zu Reutlingen	Württh. Stsb.	Oberbau für Bahnbrücke bei Nürtingen	—
3. „ zu Berlin	Neue Berliner Verbdgsb.	500000 hartgebrannte Mauersteine resp. Klinker	—
10. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eisenbahn-Post- u. Gepäck-Wagen etc.	502
10. „ zu Elberfeld	dieselbe	Locomotiven	502
10. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Güter- und Gepäck-Wagen	502
10. „ zu Gernsbach	Murgthalbahn	Oberbau zu 6 Brücken	—
14. „ zu Berlin	Neue Berliner Verbdgsb.	Eiserner Ueberbau für Weg- etc. Ueberführungen.	502

** Aus dem Erkenntnisse constirt nicht, dass jene beiden Zeugen, welche zu Gunsten der Verklagten taxirt hatten, in diesem Processe abgehört worden seien. Für diesen Fall würde das Gericht allerdings nicht in der Lage gewesen sein, auf jene aussergerichtliche Taxation hin sein Urtheil zu basiren.
Die Redaction.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Thüringische Eisenbahn.

Am **Montag, den 7. September d. J. Mittags 12 Uhr** wird im Saale Belle Vue zu Halle die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Herrn Actionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft stattfinden.

Gegenstände der Tagesordnung für dieselbe sind:

1) der Verwaltungsbericht für das Jahr 1867, welcher nach § 55 Ziff. 7 des Statuts vom Montag, den 24. August c. ab bei sämmtlichen Billetexpeditionen zu haben ist. —
2) die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes an Stelle der ausscheidenden, jedoch wieder wählbaren Herren
   Commercienrath **Moritz** aus Weimar,
   Kaufmann **M. Franke** aus Naumburg,
   Fabrikant **A. Henneberg** aus Gotha.
3) eine Vorlage betreffend die anderweite Regulirung der Zuschüsse aus der Gesellschaftscasse an die Pensionscasse.
4) Antrag eines Actionärs aus Leipzig auf Abänderung der Bestimmung unter Ziffer 4 § 36 des Statuts, wonach Personen, welche über 2 Meilen von der Stammbahn entfernt wohnen, von der Wahl in den Verwaltungsrath ausgeschlossen sind.

Das Nähere enthält eine
in der Leipziger Zeitung
statutenmässig zu veröffentlichende ausführliche Bekanntmachung vom heutigen Tage und ist ausserdem bei unseren Bahnhofs-Inspectionen zu erfragen.

Erfurt, am 9. August 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues der Unterführung des Boxhagener Weges, der Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Gesammtgewicht von ca. 1680 Ctr. Schmiedeeisen und ca. 30 Ctr. Gusseisen soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden und ist hierzu der Termin auf

Montag, den 14. September 1868 Vormittags 10 Uhr

in unserem Baubüreau, Köpnickerstrasse 29, anberaumt worden. Zeichnungen und Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Die bis zum gedachten Termin eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden.

Berlin, den 25. August 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn.

Gotha-Leinefelder Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers, sowie zur Ausführung der Kunstbauten der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen auf der Strecke zwischen Mühlhausen und Dingelstädt drei Loose und zwar:

a) Erdarbeiten.

No. XII. mit 69 137 Schachtruthen zu bewegenden Bodens, incl. der Böschungsarbeiten veranschlagt zu 76 278 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf.,
No. XIII. mit 22 692 Schachtruthen wie vor zu . 24 258 „ 29 „ 5 „
No XIV. mit 34 053 Schachtruthen wie vor zu . 37 584 „ 14 „ 8 „

b) Kunstbauten.

No. XII. mit ca. 162 Schachtruthen Mauerwerk,
No. XIII. „ „ 743 „ „
No. XIV. „ „ 611 „ „

im Wege des öffentlichen Submissionsverfahrens an geeignete Unternehmer verdungen werden.

Die Pläne, Anschläge und Submissionsbedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Gotha an den Wochentagen einzusehen; die Submissionsbedingungen werden auf portofreies Ansuchen von dem Unterzeichneten kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind entweder mit der Aufschrift: „Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten Loos XII, XIII, XIV“ oder mit der Bezeichnung:
„Offerte zur Uebernahme von Kunstbauten Loos XII, XIII, XIV“ versehen, bis spätestens zu dem am

1. September cr. Vormittags 10½ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Gotha, den 10. August 1868.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Witzeck.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von 4 Stück 6rädrigen combinirten Eisenbahn-Post- und Gepäckwagen, 24 Stück Gussstahltragfedern und 40 Stück Gussstahlspiralfedern soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Wir bringen solches mit dem Bemerken zur Kenntniss, dass die Bedingungen und Zeichnungen in unserem Centralbüreau hier einzusehen sind, sowie dass Abdrücke derselben bei dem Herrn Eisenbahn-Bau-Inspector Mechelen hier in Empfang genommen werden können.

Offerten, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind versiegelt und portofrei bis zu dem auf

Donnerstag den 10. September cr. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Termine uns einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben erfolgt.

Elberfeld, den 19. August 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von
30 Lastzugmaschinen mit Tender und
7 Tender-Locomotiven
im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Die maassgebenden Bedingungen sind in unserem Central-Büreau hier einzusehen, auch können Abdrücke derselben bei unserem Eisenbahn-Bau-Inspector Herrn Mechelen hierselbst gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Anerbietungen, welche versiegelt und unter der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Locomotiven“
portofrei bei uns einzureichen sind, werden bis zum **Donnerstag den 10. September cr. Vormittags 11 Uhr** entgegen genommen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in unserem Central-Büreau bewirkt wird.

Elberfeld, den 21. August 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
100 Stück bedeckten Güter-Wagen und
12 Stück Passagier Gepäck-Wagen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag den 10. September cr. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Wagen“

eingereicht sein müssen und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 20. August 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Fahr-Ordnung für die Personen- und Gemischten Züge.

Giltig vom 1. August 1868 bis auf Weiteres.

Von Pardubitz nach Reichenberg

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		1. Personen-Zug Morgens Uhr	Min.	3. Personen-Zug Nachmitt. Uhr	Min.	5. Gemischter Zug Vormittag Uhr	Min.	7. Gemischter Zug Mittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. W. excl. Agio u. Stempelgebühr Classe I. fl.	kr.	II. fl.	kr.	III. fl.	kr.	IV. fl.	kr.
—	—	Pardubitz	Abfahrt	5	18	4	53	11	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	15.173	Opatowitz	„	5	48	5	23	11	46	—	—	—	72	—	54	—	36	—	24
3	22.760	Königgrätz	Ankunft	5	59	5	34	11	58	—	—	1	8	—	81	—	54	—	36
			Abfahrt	6	2	5	36	12	1	—	—								
3.5	26.553	Předměřitz	„	6	11	5	45	12	11	—	—	1	26	—	95	—	63	—	42
4.5	34.140	Smiřitz	„	6	23	5	57	12	24	—	—	1	62	1	22	—	81	—	54
5.5	41.727	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	6	35	6	9	12	38	—	—	1	98	1	49	—	99	—	66
			Abfahrt	6	40	6	14	12	51	—	—								
6.5	49.313	Kukus	„	6	57	6	31	1	10	—	—	2	34	1	76	1	17	—	78
7.5	56.900	Königinhof	„	7	14	6	48	1	29	—	—	2	70	2	3	1	35	—	90
8.5	64.487	Třemešna	„	7	29	7	3	1	45	—	—	3	6	2	30	1	53	1	2
9.5	72.073	Mastig	„	7	46	7	20	2	4	—	—	3	42	2	57	1	71	1	14
11	83.453	Falgendorf	Ankunft	8	6	7	41	2	30	—	—	3	96	2	97	1	98	1	32
			Abfahrt	8	11	7	46	2	48	—	—								
12	91.040	Paka	„	8	28	8	4	3	7	—	—	4	32	3	24	2	16	1	44
13	98.627	Liebstadtl	„	8	47	8	24	3	29	—	—	4	68	3	51	2	34	1	56
14	106.213	Semil	„	9	4	8	42	3	48	—	—	5	4	3	78	2	52	1	68
15	113.800	Eisenbrod	„	9	18	8	57	4	5	—	—	5	40	4	5	2	70	1	80
16	121.387	Kleinskal	„	9	34	9	15	4	24	—	—	5	76	4	32	2	88	1	92
17	128.973	Turnau	Ankunft	9	51	9	33	4	44	—	—	6	12	4	59	3	6	2	4
			Abfahrt	9	56	9	53	5	4	12	20								
18	136.560	Sichrow	„	10	13	10	10	5	26	12	42	6	48	4	86	3	24	2	16
19	144.147	Liebenau	„	10	27	10	24	5	43	12	59	6	84	5	13	3	42	2	28
20	151.733	Reichenau-Gablonz	„	10	42	10	39	6	3	1	19	7	20	5	40	3	60	2	40
20.5	155.527	Langenbruck	„	10	55	10	52	6	20	1	34	7	38	5	54	3	69	2	46
22	166.907	Reichenberg	Ankunft	11	17	11	14	6	49	2	3	7	92	5	94	3	96	2	64

Anschlüsse.

In Pardubitz:

Zug 1. An den Zug von Wien und Olmütz:
Abfahrt von Wien . . . . . . 7 Uhr — Min. Abends.
„ „ Brünn . . . . . . 11 „ 45 „ Nachts.
„ „ Olmütz . . . . . 12 „ 5 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 36 „ Morg.
An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . . . 9 Uhr 30 Min. Abends.
Ankunft in Pardubitz . . . . . 3 „ 5 „ Früh.

Zug 3. An die Züge von Wien, Olmütz und Prag:
Abfahrt von Wien . . . . . . 6 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Brünn . . . . . . 10 „ 43 „ „
„ „ Olmütz . . . . . . 8 „ 20 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 22 „ Nachm.
An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 12 Uhr 15 Min. Mittags.
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 3 „ Nachm.

Zug 5. An den Zug Bodenbach-Prag:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Prag . . . . 7 „ 35 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 10 „ 38 „ Vorm.

In Turnau:

Zug 3. An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 4 Uhr 45 Min. Nachm.
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 18 „ Abends.
Ankunft in Turnau . . . . 9 „ 39 „ „
An den Zug von Bodenbach und Teplitz:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 10 Min. Nachm.
„ „ Teplitz . . . . 2 „ 48 „ „
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 18 „ Abends.
Ankunft in Turnau . . . . 9 „ 39 „ „

Zug 7. An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 8 Uhr 7 Min. Früh.
„ „ Kralup . . . . . . 9 „ 8 „ „
Ankunft in Turnau . . . . 12 „ 8 „ Nachm.
„ „ Reichenberg . . . . 2 „ 3 „ „
An den Zug von Bodenbach:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 30 Min. Früh.
Ankunft in Kralup . . . . . . 6 „ 20 „ „
Abfahrt von Kralup . . . . 9 „ 8 „ „
„ „ Tuanau . . . . 12 „ 20 „ Nachm.
Ankunft in Reichenberg . . . . 2 „ 3 „ „

In Reichenberg:

Zug 1. An den Zug nach Zittau, Grossschönau, Löbau, Dresden, Leipzig, Görlitz, Frankfurt a/O.:
Abfahrt von Reichenberg . . . . 12 Uhr 30 Min. Mittags.
Ankunft in Zittau . . . . 1 „ 25 „ Nachm.
„ „ Grossschönau . . . 2 „ 28 „ „
„ „ Löbau . . . . 2 „ 56 „ „
„ „ Dresden . . . . 5 „ 52 „ „
„ „ Leipzig . . . . 10 „ — „ Abends.
„ „ Görlitz . . . . 4 „ 48 „ Nachm.
Abfahrt von Görlitz . . . . . . 5 „ 10 „ „
Ankunft in Frankfurt a/O. . . . 10 „ 20 „ Abends.

Zug 3. An den Zug Zittau, Grossschönau, Löbau, Dresden, Leipzig, Görlitz, Frankfurt a/O., Berlin, Breslau (in Reichenberg über Nacht):
Abfahrt von Reichenberg . . . . 4 Uhr 10 Min. Früh.
Ankunft in Zittau . . . . 5 „ 2 „ „
„ „ Grossschönau . . . 6 „ 13 „ „
„ „ Löbau . . . . 6 „ 41 „ „
„ „ Dresden . . . . . . 9 „ 15 „ „
„ „ Leipzig . . . . 1 „ — „ Nachm.
„ „ Görlitz . . . . 9 „ 19 „ Vorm.
„ „ Frankfurt a/O. . . . 4 „ 25 „ Nachm.
„ „ Berlin . . . . 5 „ 30 „ „
„ „ Breslau . . . . 2 „ 5 „ „

Zug 5. An den Zug nach Zittau, Löbau, Leipzig, Berlin:
Abfahrt von Reichenberg . . 7 Uhr 50 Min. Abends.
Ankunft in Zittau . . . . . 8 „ 44 „ „
„ „ Löbau . . . . 10 „ 15 „ „
„ „ Dresden . . . . 4 „ — „ Morgens.
„ „ Görlitz . . . . 10 „ 56 „ Nachts.
„ „ Leipzig . . . . 6 „ 45 „ Morgens.
„ „ Berlin . . . . 8 „ 30 „ „

Von Reichenberg nach Pardubitz

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		2. Personen-Zug Morgens Uhr	Min.	4. Personen-Zug Nachmitt. Uhr	Min.	6. Gemischter Zug Vormittag Uhr	Min.	8. Gemischter Zug Mittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. W. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.
—	—	Reichenberg	Abfahrt	4	10	3	45	8	16	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5	11.380	Langenbruck	„	4	35	4	10	8	48	1	33	—	54	—	41	—	27	—	15
2	15.173	Reichenau-Gablonz	„	4	46	4	21	9	3	1	48	—	72	—	54	—	36	—	20
3	22.760	Liebenau	„	5	1	4	36	9	23	2	7	1	8	—	81	—	54	—	30
4	30.347	Sichrow	„	5	13	4	48	9	38	2	21	1	44	1	8	—	72	—	48
5	37.933	Turnau	Ankunft	5	29	5	4	9	56	2	38	1	80	1	35	—	90	—	60
			Abfahrt	5	39	5	9	10	11	—	—								
6	45.520	Kleinskal	„	5	57	5	27	10	32	—	—	2	16	1	62	1	8	—	72
7	53.107	Eisenbrod	„	6	13	5	43	10	51	—	—	2	52	1	89	1	26	—	84
8	60.693	Semil	„	6	27	5	57	11	8	—	—	2	88	2	16	1	44	—	96
9	68.280	Liebstadl	„	6	44	6	14	11	27	—	—	3	24	2	43	1	62	1	8
10	75.867	Paka	„	7	5	6	35	11	51	—	—	3	60	2	70	1	80	1	20
11	83.453	Falgendorf	Ankunft	7	21	6	51	12	12	—	—	3	96	2	97	1	98	1	32
			Abfahrt	7	26	6	56	12	32	—	—								
12.5	94.833	Mastig	„	7	47	7	17	12	55	—	—	4	50	3	38	2	25	1	50
13.5	102.420	Třemešna	„	8	2	7	32	1	10	—	—	4	86	3	65	2	43	1	62
14.5	110.007	Königinhof	„	8	17	7	47	1	26	—	—	5	22	3	92	2	61	1	74
15.5	117.593	Kukus	„	8	32	8	2	1	43	—	—	5	58	4	19	2	79	1	86
16.5	125.180	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	8	48	8	18	2	1	—	—	5	94	4	46	2	97	1	98
			Abfahrt	8	53	8	26	2	21	—	—								
17.5	132.767	Smiřitz	„	9	6	8	39	2	36	—	—	6	30	4	73	3	15	2	10
18.5	140.353	Předměřitz	„	9	18	8	51	2	49	—	—	6	66	5	—	3	33	2	22
19	144.147	Königgrätz	Ankunft	9	26	8	59	2	58	—	—	6	84	5	13	3	42	2	28
			Abfahrt	9	29	9	2	3	1	—	—								
20	151.733	Opatowitz	„	9	41	9	14	3	14	—	—	7	20	5	40	3	60	2	40
22	166.907	Pardubitz	Ankunft	10	10	9	43	3	47	—	—	7	92	5	94	3	96	2	64

Anschlüsse.

In Pardubitz:

Zug 2. An den Zug nach Wien:

Abfahrt von Pardubitz . . . . . 10 Uhr 48 Min. Morg.
Ankunft in Brünn . . . . 4 „ 11 „ Nachm.
„ „ Wien . . . . 8 „ 33 „ Abends.

An den Zug nach Prag:

Abfahrt von Pardubitz . . . . . 11 Uhr — Min. Morg.
Ankunft in Prag . . . . 2 „ 42 „ Nachm.

Zug 4. An den Zug nach Wien und Olmütz:

Abfahrt von Pardubitz . . . . . 10 Uhr 24 Min. Abends.
Ankunft in Brünn . . . . . . 3 „ 23 „ Morg.
„ „ Olmütz . . . . . . 6 „ 45 „ „
„ „ Wien . . . . 7 „ 56 „ „

An den Zug nach Prag:

Abfahrt von Pardubitz . . . . . 10 Uhr 14 Min. Abends.
Ankunft in Prag . . . . 6 „ — „ Früh.

Zug 6. An den Zug nach Prag-Bodenbach:

Abfahrt von Pardubitz . . . . . 4 Uhr 32 Min. Abends.
Ankunft in Prag . . . . 7 „ 37 „ „
„ „ Bodenbach . . . . . 12 „ 49 „ „

In Turnau:

Zug 2. An den Zug nach Prag:

Abfahrt von Turnau . . . . . . 5 Uhr 42 Min. Früh.
„ „ Kralup . . . . . . 8 „ 53 „ „
„ „ Prag . . . . 10 „ 9 „ „

An den Zug nach Bodenbach und Teplitz:

Abfahrt von Turnau . . . . . . 5 Uhr 42 Min. Früh.
Ankunft in Kralup . . . . 8 „ 38 „ „
Abfahrt von Kralup . . . . . . 8 „ 53 „ „
Ankunft in Bodenbach . . . . . 11 „ 50 „ Vorm.
„ „ Teplitz . . . . . 12 „ 23 „ Mittags.

Zug 8. An den Zug nach Prag und nach Bodenbach:

Abfahrt von Turnau . . . . . . 2 Uhr 53 Min. Nachm.
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 11 „ „
Ankunft in Prag . . . . 7 „ — „ Abends.
„ „ Bodenbach . . . . . 12 „ 49 „ Nachts.

In Reichenberg:

Zug 2. An den Zug von Berlin, Glogau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Löbau, Grossschönau, Zittau (über Nacht in Reichenberg):

Abfahrt von Berlin . . . . . . 8 Uhr 40 Min. Vorm.
„ „ Glogau . . . . . . 9 „ 15 „ „
„ „ Leipzig . . . . . . 12 „ — „ Mittags.
„ „ Dresden . . . . . . 5 „ — „ Nachm.
„ „ Görlitz . . . . . . 7 „ — „ Abends.
„ „ Löbau . . . . 8 „ — „ „
„ „ Grossschönau . . . . 8 „ 35 „ „
„ „ Zittau . . . . . . 9 „ 34 „ „
Ankunft in Reichenberg . . . . 10 „ 38 „ „

Zug 4. An den Zug von Breslau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Grossschönau, Löbau, Zittau.

Abfahrt von Breslau . . . . . . 7 Uhr — Min. Früh.
„ „ Leipzig . . . . . . 5 „ 15 „ „
„ „ Dresden . . . . . . 9 „ 15 „ Vorm.
„ „ Görlitz . . . . . . 11 „ 50 „ „
„ „ Löbau . . . . . . 12 „ 40 „ Nachm.
„ „ Grossschönau . . . 1 „ 15 „ „
„ „ Zittau . . . . . . 2 „ 15 „ „
Ankunft in Reichenberg . . . . 3 „ 19 „ „

Zug 6. An den Zug von Leipzig, Dresden, Görlitz, Lödau, Zittau, Grossschönau:

Abfahrt von Leipzig . . . . . 7 Uhr 25 Min. Abends.
„ „ Dresden . . . . . 11 „ 45 „ „
„ „ Görlitz . . . . . 1 „ 35 „ Morgens.
„ „ Löbau . . . . . 4 „ 20 „ „
„ „ Grossschönau . . 5 „ — „ „
„ „ Zittau . . . . . 6 „ — „ „
Ankunft in Reichenberg . . . 7 „ 13 „ „

Von Königshain nach Josefstadt

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		10. Gemischter Zug Morgens Uhr	Min.	12. Gemischter Zug Nachmittags Uhr	Min.	14. Lastzug mit Personenbeförderung Nachmittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. Währ. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. fl.	kr.	III. fl.	kr.	IV. fl.	kr.
—	—	Königshain	Abfahrt	5	27	5	2	1	46	—	—	—	—	—	—	—	—
0.5	3.793	Bernsdorf	„	5	36	5	11	1	57	—	36	—	27	—	18	—	12
2	15.173	Trautenau	Ankunft	5	59	5	34	2	23	—	72	—	54	—	36	—	24
			Abfahrt	6	5	5	40	2	38								
3.5	26.553	Schwadowitz	„	6	34	6	9	3	23	1	26	—	95	—	63	—	42
3.5	26.553	Hertin	„	6	40	6	15	3	31	—	—	—	—	—	—	—	—
4.5	34.140	Kosteletz	„	6	57	6	32	3	57	1	62	1	22	—	81	—	54
6	45.520	Nachod	„	7	25	7	—	4	30	2	16	1	62	1	8	—	72
7	53.107	Böhm.-Skalitz	„	7	46	7	21	5	3	2	52	1	89	1	26	—	84
8.5	64.487	Josefstadt-Jaroměř .	Ankunft	8	10	7	45	5	35	3	6	2	30	1	53	1	2

Anschluss in Josefstadt:

Zug 10. An den Personenzug 2 nach Wien, Olmütz, Prag:
Ank. in Pardubitz 10 Uhr 10 Min. Vorm.
Abf. v. „ 10 „ 48 „ „
Ank. in Olmütz . 6 „ 35 „ Abdends.
„ „ Brünn . 4 „ 11 „ „
„ „ Wien . . 8 „ 33 „ „
Nach Prag:
Abf. v. Pardubitz 11 Uhr — Min. Vorm.
Ank. in Prag . . 2 „ 42 „ Nachm.

Zug 12. An den Personenzug 4 nach Wien, Olmütz und Prag:
Ank. in Pardubitz 9 Uhr 43 Min. Abends.
Abf. v. „ 10 „ 24 „ „
Ank. in Olmütz . 6 „ 45 „ Morg.
„ „ Brünn . . 3 „ 23 „ „
„ „ Wien . . 7 „ 56 „ „
Nach Prag:
Abf. v. Pardubitz 10 Uhr 14 Min. Abends.
Ank. in Prag . . 6 „ — „ Morg.

Zug 14. Anschluss an den Personenzug 3.
Ank. in Reichenberg 11 Uhr 14 Min. Nachts.

Von Josefstadt nach Königshain

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		9. Gemischter Zug Morgens Uhr	Min.	11. Gemischter Zug Abends Uhr	Min.	13. Lastzug mit Personenbeförderung Vormitt. Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. Währ. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. fl.	kr.	III. fl.	kr.	IV. fl.	kr.
—	—	Josefstadt-Jaroměř .	Abfahrt	7	10	6	45	9	20	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5	11.380	Böhm.-Skalitz	„	7	40	7	15	10	12	—	54	—	41	—	27	—	18
2.5	18.967	Nachod	„	7	56	7	31	10	31	—	90	—	68	—	45	—	30
4	30.347	Kosteletz	„	8	29	8	4	11	18	1	44	1	8	—	72	—	48
4.5	34.140	Hertin	„	8	41	8	16	11	32	—	—	—	—	—	—	—	—
5	37.933	Schwadowitz	„	8	52	8	27	11	53	1	80	1	35	—	90	—	60
6.5	49.313	Trautenau	Ankunft	9	15	8	50	12	23	2	34	1	76	1	17	—	78
			Abfahrt	9	21	8	56	12	38								
8	60.693	Bernsdorf	„	9	45	9	20	1	10	2	88	2	16	1	44	—	96
8.5	64.487	Königshain	Ankunft	9	53	9	28	1	21	3	6	2	30	1	53	1	2

Anschluss in Josefstadt:

Zug 9. An den Personenzug 1 von Wien, Olmütz und Prag:
Abf. von Wien . . 7 Uhr — Min. Abends.
„ „ Brünn . . 11 „ 45 „ Nachts.
„ „ Olmütz . 12 „ 5 „ „
„ „ Pardubitz 5 „ 18 „ Morg.
Abf. von Prag . . 9 „ 30 „ Abends.
Ank. in Pardubitz 3 „ 5 „ Morg.

Zug 11. An den Personenzug 3 von Wien, Olmütz und Prag:
Abf. von Wien . . 6 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Brünn . 10 „ 53 „ Vorm.
„ „ Olmütz . 8 „ 20 „ „
„ „ Pardubitz 4 „ 53 „ Nachm.
Abf. von Prag . . 12 „ 15 „ Mitt.
Ank. in Pardubitz 4 „ 3 „ Nachm.

Zug 13. Von dem Personenzuge 2:
Abf. von Reichenberg 4 Uhr 10 Min. Früh.

Von der Direction der k. k. p. Süd-Nord-Deutschen Verbindungs-Bahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll der Bedarf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn an Bahnschwellen für das Jahr 1869 und zwar:

39 000 Stück buchene Mittelschwellen,
86 000 Stück eichene Stoss- und Mittelschwellen,
2 272 laufende Fuss eichene Weichenschwellen,
5 668 laufende Fuss gewöhnliche Weichenhölzer

in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Schwellen"

versehen, bis zum Submissions-Termine am

Dienstag, den 1. September cr. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an den com. Ober-Betriebs-Inspector Herrn Wex einzureichen, von welchem dieselben in seinem Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreaus der Betriebs-Directionen zu Göttingen, Hannover, Harburg, Bremen und Osnabrück einzusehen, und können auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzlei-Rath Bröse hier, zu richtende Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 11. August 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Maybach.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No.2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 36. **Zeitung des Vereins** 1868.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 4. September 1868. (Schluss der Nummer: 3. September Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen ist die zur nördlichen Linie dieser Bahnen gehörige, $3,_8$ Preuss. Meilen lange Strecke **Heerenveen-Leeuwarden** mit den Zwischen-Stationen:

Akkrum, Gruw und Wirdum

am 1. September d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Durch diese Bahnstrecke sind die Linien Arnheim-Salzbergen und Harlingen-Winschoten in directe Schienenverbindung gesetzt worden.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist die zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörige, $2,_{32}$ Meilen lange Zweigbahn **Rittershausen-Remscheid** mit den Stationen

Barmen-Rittershausen, Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep und Remscheid

am 1. September d. Js. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.*

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 2. September 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

* Tarife und Fahrplan siehe Bekanntmachung S. 519.

Bericht über die Verkehrs-Resultate der Eisenbahnverbände, welche innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehen, für das Jahr 1867.

I. Der Norddeutsche Eisenbahn-Verband. Derselbe besteht seit 1848 und es gehören dazu:

die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
die Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover,
die Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische General-Direction der Eisenbahnen in Braunschweig,
das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Ges.,
das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger E.-Ges.,
das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und
das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenb.-Ges.

Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in Köln.

Im Jahre 1867 sind die Stationen Papenburg an der Bahn Rheine-Emden und Winsen an der Bahn Lehrte-Harburg als Verbandstation für den Güter-Verkehr aufgenommen worden.

Zur Abrechnung sind gekommen:

1) im Personen-Verkehr einschliesslich Gepäck:

2 523 008 Thlr. 1 Sgr. 2 Pf. für Beförderung von 313 297 Personen, gegen
2 515 350 „ 27 „ 3 „ für Beförderung von 318 800 „ im Jahre 1866 mithin
7 657 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf. mehr und 5 503 Personen weniger als im Jahre 1866.

		1867.		1866.	
Es wurden befördert:	in 1. Classe	17 770	Personen,	14 807	Personen,
	„ 2. Classe	129 529	„	100 871	„
	„ 3. Classe	77 167	„	63 351	„
Militärs:	. . . .	65 271	„	117 851	„
Auswanderer:	. .	21003	„	19 690	„
Auswandererkinder:		2 557	„	2 230	„
		313297	Personen,	318 800	Personen.

2) Im Güterverkehr:

5 764 434 Thlr. 22 Sgr. 11 Pf. für Beförderung von $20374082,_1$ Ctr. Güter aller Art gegen
5 492 395 „ 18 „ 2 „ für Beförderung von 18119212 „ im Jahre 1866, mithin im Jahre 1867 mehr
272 039 Thlr. 4 Sgr. 9 Pf. und . . . . $2254870,_1$ Ctr.

Es wurden befördert	1867.	1866.
a) Frachtgüter aller Art	20 207 435 Ctr.	17 895 049 Ctr.
b) Eilgüter „ „	$166\,647,_1$ „	224 163 „
	= $20\,374\,082,_1$ Ctr.	13 119 212 Ctr.

Die beförderten Frachtgüter bestanden aus:	Ctr.
1) Steinkohlen	10 252 915
2) Getreide	1 686 910
3) Coaks	1 090 215
4) Eisen, verarbeitet (ausser Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlwaaren und Eisengusswaaren)	547 647
5) Eisen, roh (in Flossen, Gänzen, Masseln, Mulden, Bruch- (Schmelz-) Eisen)	383 983
6) Taback, roh	347 919
7) Eisenbahnschienen	333 543
8) Hülsenfrüchte, Saamen und Saat	323 662

	Ctr.
9) Manufacturwaaren (baumwollene, seidene, wollene und derartige gemischte Waaren (excl. Leinewand und Segeltuch)	317 886
10) Zucker, roh	290 108
11) Kartoffeln	272 693
12) Eisen- und Stahlwaaren	248 066
13) Mineral-Oel, ätherisches und Terpentin-Oel	243 518
14) Spiritus	239 874
15) Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz) Europäisches	171 416
16) Fette, Oele (in Fässern) excl. Mineral-, ätherisches und Terpentinöl	161 519
17) Wolle, thierische	150 364
18) Eisengusswaaren	139 949
19) Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence	114 331
20) Wein	106 394
21) Geräthe (Bau- und Haus-) Möbel und musikalische Instrumente	104 303
22) Reis	102 691
23) Zucker, raffinirt	93 981
24) Baumwolle, roh	93 042
25) Mühlenfabricate	92 732
26) Kurzwaaren, Galanteriewaaren	92 299
27) Chemikalien, Droguen, Apotheker- und Farbewaaren etc.	88 444
28) Heringe	84 574
29) Papier und Pappe (ausser Dachpappe)	84 019
30) Flachs, Hanf, Heede und Werg	79 681
31) Tabackfabricate	78 448
32) Caffee	77 850
33) Fastage aller Art (Fässer, Kisten u. a.)	71 028
34) Leinewand und Segeltuch	67 605
35) Erze und Mineralien	67 582
36) Düngemittel (auch Düngesalz) mit Ausschluss von Guano	64 495
37) Colonial-, Delicatesse-, Material- und Specerei-Waaren auch andere Consumtibilien (nicht besonders genannte)	60 931
38) Soda, Sodaasche, Salpeter und Pottasche	60 809
39) Maschinen und Maschinentheile	60 462
40) Leder	59 794
41) Leinen- und Hanfgarn	56 979
42) Syrup, Melasse und Honig	52 110
43) Baumwollengarn	46 011
44) Häute, Felle	45 518
45) Lumpen	42 394
46) Knochenkohle und Knochenmehl	42 219
47) Nutzholz, Aussereuropäisches	41 610
48) Salz (ausser Düngsalz)	38 863
49) Guano	38 783
50) Hüttenproducte (nicht besonders genannte) z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol und Bleiglätte	38 754
51) Abfälle (nicht besonders genannte)	37 001
52) Asphalt	36 425
53) Wollengarn	35 982
54) Spirituosa	32 707
55) Drucksachen und Bücher	31 921
56) Butter und Käse	31 603
57) Holz und Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren (nicht besonders genannte)	30 048
58) Talg, Thran, Seife, Wagenschmiere und Kerzen	29 636
59) Cichorien und Kaffeesurrogate	25 935
60) Zink in Blechen	24 657
61) Oelkuchen und Oelkuchenmehl	24 014
62) Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse (nicht besonders genannte)	23 832
63) Thon- und Töpferwaaren, Steingut	21 985
64) Baumfrüchte (ausser Südfrüchte) frisch und getrocknet	20 662
65) Militär-Effecten und Munition	20 068
66) Kupfer-, Messing- und Metallwaaren (nicht besonders genannte)	19 175
67) Harze aller Art, Pech, Theer	18 768
68) Bier	18 601
69) Steine, Erden, Gyps — mit Ausschluss der besonders genannten Steine — Kalksteine, Lehm, Kies, Sand, Schiefer und Trass u. s. w.	17 743
70) Steine, roh und verarbeitet	17 317
71) Hopfen	13 188
72) Thon	11 617
73) Blei- und Zinkweiss	11 190
74) Farbholz (in Blöcken, gemahlen und geraspelt)	9 835
75) Fische und Fleischwaaren (nicht besonders genannte)	9 440
76) Kupfer	8 499
77) Bücklinge	7 055
78) Cement	6 466
79) Borsten, Haare, Hörner und Klauen	5 981
80) Knochen	5 357
81) Zink in Blöcken	4 943
82) Leim	4 639
83) Dachpappe und Dachfilz	4 240
84) Südfrüchte	2 813
85) Cider	2 396
86) Kalk, gebrannter	1 232
87) Borke, Lohe	977
88) Messing	805
89) Ziegel (Chamotte-, Dach-, Form- und Maurer-) auch Drains	606
90) Holzkohlen	541
91) Eier	379
92) Röthe, Krapp, Charence	331
93) Pelzwerk	306
94) Brennholz	27
95) Torf	24
96) Braunkohlen	7
97) Brennmaterial (nicht besonders genanntes), Briquets, Lohkuchen u. s. w.	7
98) Milch	7
99) Sonstige Güter	125 524
Summa	20 207 535

3) An Wagenmiethe:

860 645 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf. für . . . . . 26 721 374,$_8$ Achsmeilen
gegen
890 950 „ 28 „ 8 „ für . . . . . 27 767 787,$_6$ „
also 1867 weniger
30 305 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf. und . . . . . 1 046 412,$_8$ Achsmeilen.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug
im Jahre 1867 . . . 9 148 088 Thlr. 20 Sgr. 10 Pf.,
„ „ 1866 . . . 8 898 697 „ 14 „ 1 „
also im Jahre 1867 mehr . 249 391 „ 6 Sgr. 9 Pf.

II. Der Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband. Derselbe besteht seit 1852 und es gehören dazu:

die Berlin-Hamburger Eisenbahn,	die Leipzig-Dresdener Eisenbahn,
„ Lübeck-Büchener Eisenbahn,	„ Thüringische Eisenbahn,
„ Mecklenburgische Eisenbahn,	„ Hessische Nordbahn,
„ Magdeb.-Wittenbergische E.,	„ Herzogl. Braunschweigische E.,
„ Berlin-Stettiner Eisenbahn,	„ Hannoversche Eisenbahn,
„ Berlin-Anhaltische Eisenbahn,	„ Main-Weser-Bahn,
„ Berlin-Potsdam-Magdeb. E.,	„ Main-Neckar Eisenbahn,
„ Magdeburg-Halberstädter E.,	„ Grossh. Badische Staats-E. und
„ Magdeb.-Cöthen-Halle-L. E.,	„ Kgl. Württembergische Stsb.

Geschäftsführende Direction ist die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Erfurt.

Neue Verkehre sind eröffnet:

1) Im Personenverkehr zwischen den Stationen der Bebra-Hanauer Eisenbahn, Hersfeld und Fulda und den Stationen der Thüringischen Eisenbahn Leipzig, Halle, Erfurt und Eisenach vom 1. Januar 1867 ab.

2) Im Güterverkehr:

a) zwischen den vorgenannten Stationen Hersfeld und Fulda und den Verbandstationen Stettin, Berlin, der Thüringischen Eisenbahn, Coburg und Wernshausen der Werra-Eisenbahn; ferner den Verbandstationen der Hessischen Nordbahn Marburg und Giessen, der Main-Weser Eisenbahn und den Verbandstationen der Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn vom 15. Mai 1867 ab, und

b) zwischen der Station Arnstadt der Dietendorf-Arnstädter Eisenbahn und sämmtlichen Verbandstationen für den Güterverkehr vom 15. Juni 1867 ab.

Zur Abrechnung sind gekommen:

1) Aus dem eigentlichen Mitteldeutschen Verbands-Verkehr:

A. Personen-Verkehr:

923 564 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf. für beförderte 8449 Personen in 1. Wagenclasse,
60096 „ „ 2. „
23822 „ „ 3. „
24 Officiere,
2115 Soldaten,
492 Pferde,
9 Achsen und 107$^3/_{10}$ Ctr. Militär-Effecten,
8 Achsen Geschütze,
14 „ vierrädrige Fahrzeuge,
5 besetzte und 8 leere Salonwagen,
3 Krankenwagen,
3 Extrazüge,
ausgegeben 274 Retiradebillets.

B. Passagier-Gepäck-Verkehr.

57 816 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf. und
7 „ — „ — „ Versicherungs-Prämie
} für beförderte 46 903 Ctr. 45 Pfd., wovon 19531$^2/_{10}$ Ctr. Taxgewicht, sowie für
3 Wagen Gepäck,
264 Hunde,
2 Achsen Pferde,
30$^3/_{10}$ Ctr. Militär-Effecten.

C. Güter-Verkehr.

1 914 730 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. Fracht
7 102 „ 14 „ 8 „ Frachtzuschlag für Werthsdeclaration
21 „ 9 „ — „ Frachtzuschlag für Interesse-Declaration
3 779 „ 10 „ 6 „ Nachnahme-Provision
für beförderte

a) Centner Güter:
69 934$^{8}/_{10}$ Ctr. Eilgüter,
659 592 „ Frachtgüter 1. Classe
494 217$^{8}/_{10}$ „ „ 2. „
406 460$^{4}/_{10}$ „ Wagenladungsgüter der Abth. A
298 417 „ „ „ „ „ B
731 102$^{8}/_{10}$ „ „ „ „ „ C
77 783$^{3}/_{10}$ „ Frachtgüter des Specialtarifs 1a
11 459$^{3}/_{10}$ „ „ „ „ 1b
5 869$^{7}/_{10}$ „ „ „ „ 2
5 402$^{5}/_{10}$ „ „ „ „ 3
2 202$^{8}/_{10}$ „ „ „ „ 4a
100 „ „ „ „ 4b
26$^{4}/_{10}$ „ „ „ „ 5a
623$^{1}/_{10}$ „ „ „ „ 5b
1 200 „ „ „ „ 5

b) Sonstige Transporte:
35 Equipagen,
4 Hunde,
196 Achsen Pferde,
69 Pferde,
16 Achsen grosses Vieh,
60 „ kleines Vieh,
17 Locomotiven mit Tender,
3 „ ohne Tender,
55 Achsen Personenwagen,
259 „ Güterwagen,
1 Locomobile,
2 Achsen Gepäck,
164 Achsen Militärfahrzeuge,
65 „ aussergewöhnliche Gegenstände,
45 „ Möbel,
1 Salonwagen,
28 Leichen,
2 Feuerspritzen,
2 Achsen Gemälde,
1 Küchenwagen,
1 Dreschmaschine,
4 Achsen Fahrzeuge.

D. Ausgleichungen auf besondere Autorisationen einzelner Verwaltungen.

335 Thlr. 27 Sgr. 7 Pf. Rückvergütungen im Personen- und Gepäckverkehr,
1 849 „ 16 „ 3 „ Rückvergütungen im Güterverkehr,
2 765 „ 11 „ 2 „ Entschädigungen im Güterverkehr,
31 „ 17 „ 4 „ Straffrachten,
3 998 „ 6 „ 9 „ Betriebseinnahmen, welche zur Aufnahme in die Hauptabrechnungen der verschiedenen Verkehrszweige sich nicht eignen, und
5 577 „ 4 „ 4 „ sonstige Ausgleichungen.

2. Aus dem Verkehre der Station Görlitz, Dresden, Riesa, der Thüringischen und Werrahahn mit den Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn.

A. Personen-Verkehr.

16 267 Thlr. 24 Sgr. für beförderte 99 Personen in 1. Wagenclasse
1321 „ „ 2. „
332 „ „ 3. „

B. Passagier-Gepäck-Verkehr.

907 Thlr. 23 Sgr. für 251$^{3}/_{10}$ Ctr. Taxgewicht von 834 Ctr. 42 Pfd. hefördertem Gesammtgewicht.

C. Güter-Verkehr.

258 013 Thlr. 19 Sgr. Fracht,
848 „ 4 „ Frachtzuschlag für höhere Werthsdeclaration,
5 „ — „ „ „ Interesse-Declaration, und
220 „ 29 „ Nachnahme Provision
für beförderte 5 115$^{9}/_{10}$ Ctr. Eilgüter,
81 115$^{9}/_{10}$ „ Frachtgüter 1. Classe
210 477$^{8}/_{10}$ „ „ 2. „
11 914$^{8}/_{10}$ „ Wagenladungsgüter der Abth. A
171 598$^{3}/_{10}$ „ „ „ „ „ B.

3. Aus dem Güterverkehr zwischen Stettin und Angermünde einerseits und Mageburg, Oschersleben, Halherstadt, Quedlinburg, Thale und Braunschweig andererseits.

60 663 Thlr. 4 Sgr. Fracht,
50 „ 19 „ Frachtzuschlag für höhere Werthsdeclaration und
70 „ 15 „ Nachnahme-Provision
für beförderte 663 Ctr. Eilgüter,
152 658$^{5}/_{10}$ „ Frachtgüter 1. Classe
15 038$^{8}/_{10}$ „ „ 2. „
344$^{3}/_{10}$ „ Spiritus,
994$^{4}/_{10}$ „ Mehl,
1 375$^{6}/_{10}$ „ Getreide und Hülsenfrüchte.

4. Aus dem Güterverkehr der Stationen der Main-Neckar- und Franfurt-Offenhacher Bahn einerseits und der Kgl. Württembergischen Bahn andererseits.

101 387 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. Fracht,
1 191 „ 12 „ 11 „ Frachtzuschlag für höhere Werthsdeclarationen,
4 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. Frachtzuschlag für Interessedeclaration und
381 „ 5 „ 4 „ Nachnahme-Provision
für beförderte 22 189$^{5}/_{10}$ Ctr. Eilgüter,
95 141$^{8}/_{10}$ „ Frachtgüter 1. Classe
57 757$^{8}/_{10}$ „ „ 2. „
35 283$^{7}/_{10}$ „ Wagenladungsgüter der Abth. A
44 842$^{8}/_{10}$ „ „ „ „ „ B
24 664$^{5}/_{10}$ „ „ „ „ „ C
1 981$^{2}/_{10}$ „ Frachtgüter des Specialtarifs I
1 200 „ „ „ „ II
1 Equipage,
2 Locomotiven ohne Tender,
3 Leichen.

5. Aus dem Güterverkehr zwischen den Stationen der Main-Neckar- und Frankfurt-Offenbacher Bahn einerseits und den Bodenseeufer-Stationen andererseits.

3058 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf. Fracht,
45 „ 15 „ 5 „ Frachtzuschlag für höhere Werthsdeclaration u.
11 „ 4 „ 10 „ Nachnahme-Provision
für beförderte 240$^{8}/_{10}$ Ctr. Eilgüter,
2067$^{9}/_{10}$ „ Frachtgüter 1. Classe,
1553$^{9}/_{10}$ „ „ 2. „
408$^{9}/_{10}$ „ „ der Abth. A
$^{5}/_{10}$ „ „ „ „ B

6. Aus dem Güterverkehr zwischen Dresden und Leipzig einerseits und den Stationen Basel, Schaffhausen, Zürich, Luzern, Flülen, Winterthur, Frauenfeld, Weinfelden, Romanshorn, Rorschach, Fussach, Bregenz, St. Gallen, Chur und Glarus andererseits.

13 939 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf. Fracht,
60 „ 1 „ 1 „ Frachtzuschlag f. höhere Werthdeclaration u.
37 „ 5 „ 9 „ Nachnahme-Provision
für beförderte 1159$^{9}/_{10}$ Ctr. Eilgüter,
3450$^{6}/_{10}$ „ Frachtgüter 1. Classe
116$^{4}/_{10}$ „ „ 2. „
669$^{7}/_{10}$ „ „ 3. „
2496$^{9}/_{10}$ „ Wagenladungsgüter der Abth. A
1807$^{1}/_{10}$ „ „ „ „ „ B
120 „ „ „ „ „ D

7. Aus dem Güterverkehr zwischen den Schlesischen Stationen Breslau, Liegnitz und Görlitz einerseits und den Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes andererseits.

24 323 Thlr. 2 Sgr. Fracht,
29 „ 27 „ Frachtzuschlag für höhere Werthsdeclaration und
45 „ 21 „ Nachnahme-Provision
für beförderte 2253$^{5}/_{10}$ Ctr. Frachtgüter des Specialtarifs 1
9032$^{7}/_{10}$ „ „ „ „ 2a
1325$^{7}/_{10}$ „ „ „ „ 2b
285$^{1}/_{10}$ „ „ „ „ 3a
3834$^{9}/_{10}$ „ „ „ „ 3b
796$^{2}/_{10}$ „ „ „ „ 4
3739$^{1}/_{10}$ „ Zinkblech.

Die Gesammt-Abrechnungssumme pro 1867 stellt sich auf
3 421 142 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf.
gegen diejenige vom Jahre 1866 2 345 440 „ 16 „ 5 „
mithin pro 1867 mehr 1 075 701 Thlr. 28 Sgr. 5 Pf.

Bei der Central-Wagen-Controle Deutscher Eisenbahnen in Erfurt, welche die Abrechnung üher die gegenseitige Wagenbenutzung im Mitteldeutschen, Westdeutschen, Süddeutschen, Rheinischen, Rheinisch-Thüringischen, Hannover-Thüringischen und Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verhande vermittelt, sind im Jahre 1867 in Guthaben und Schuld überhaupt zur Abrechnung gekommen:
6 983 053,0 Wagenachsmeilen zur Natural-Ausgleichung,
143 000 165,0 „ zum Miethbetrage von 4 133 541 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf.
sodann 195 315 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. an Verzögerungsgehühren und sonstigen Conventionalstrafen, an Reparaturkosten und anderen auf die gegenseitige Wagenbenutzung hezüglichen Ansprüchen und Ausgleichungen.

III. Der Rheinisch-Thüringische Verband. Dem im Jahre 1853 gegründeten Verhande gehörten 1867 an:
1) die Bergisch-Märkische Bahn,
2) „ Westfälische Bahn,
3) „ Hessische Nordhahn,
4) „ Thüringische Bahn und
5) „ Werrabahn.

Ausserdem hat fortbestanden der seitherige directe Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen des Rheinisch-Thüringischen Verhandes und den Stationen
a) Cöln und Düren der Rheinischen Bahn,
b) Riesa und Dresden der Leipzig-Dresdener Bahn,
c) Zittau, Reichenherg und Görlitz der Sächs. Staatsbahn, und
d) Prag, Brünn, Olmütz und Pardubitz der K. K. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Im Jahre 1867 sind als Verbandstationen zugegangen:

Arnstadt, Station der Thüringischen Bahn,
Hersfeld und Fulda, Stationen der Bebra-Hanauer Bahn,
Venlo, Lindern, Gerresheim, Erkrath, Gevelsberg, Dortmunderfeld, Siegen, Hardt, Geisweid, Kreuzthal, Altenhundem und Grevenbrück, Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn, und
Bodenbach, Station der Sächsischen Staatsbahn.

Ausserdem sind im Jahre 1867 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrucht und Oelsaamen aller Art zwischen Wien und Marchegg, Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Olmütz, Brünn, Lundenburg, Pressburg, Dioszegh, Pest, Czegled, Czegedin und Temesvar, Stationen der K. K. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Westfälischen und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits directe Tarifsätze eingeführt.

Die geschäftsführende Direction des Verbandes ist die Königliche Eisenbahn-Direction zu Cassel.

Zur Abrechnung kamen:

1) Im Personen- und Gepäckverkehre:

156 423 Thlr. 15 Sgr. für Beförderung von 51 385 Personen etc.
gegen
149 639 „ 10 „ für Beförderung von 50 361 „ im Jahre 1866,
im Jahre 1867 mithin mehr
6784 Thlr. 5 Sgr. und 1024 Personen.

2) Im Güterverkehre:

1 905 631 Thlr. 26 Sgr. für Beförderung von 7 938 040 Ctr. Eil- und Frachtgut,
gegen
1 464 103 „ 29 „ für Beförderung von 6 121 151 Ctr. im Jahre 1866, also
441 527 Thlr. 27 Sgr. und 1 816 889 Ctr. mehr als 1866.

3) Wagenmiethen.

Vom 1. Januar bis ult. April 1867 wurden 54 751 Thlr. 9 Sgr. für 2 042 663 Achsmeilen abgerechnet, während die Abrechnung vom 1. Mai 1867 bei der Central-Wagen-Controle in Erfurt erfolgt.

Die Gesammt-Abrechnungssumme belief sich, abgesehen von den Wagenmiethen,

im Jahre 1867 auf 2 062 055 Thlr. 11 Sgr.
„ „ 1866 „ 1 613 743 „ 9 „
im Jahre 1867 mehr 448 312 Thlr. 2 Sgr.

IV. Der Westdeutsche Verband. Der Verband besteht seit 1857. Es gehören zu demselben

die Königl. Württembergischen Staatsbahnen,
die Grossherzogl. Badischen Staatsbahnen,
die Main-Neckar-Bahn,
die Main-Weser-Bahn,
die Hannoversche Bahn, und seit 1867 auch
die Berlin-Hamburger und
die Lübeck-Büchener Bahn.

Die Geschäfte des Verbandes leitet die Centraldirection der Main-Weser-Bahn zu Cassel.

An directen Verkehren sind neu eingerichtet:

a) Personen- und Gepäckverkehr.

1) zwischen Frankfurt a/M. einer- und Weilburg und Braunfels andererseits, via Giessen, seit 1. Februar;
2) zwischen Hannover und Cassel einer- und Saarbrücken, Saarlouis und Trier andererseits, via Hessische Ludwigsbahn und via Taunusbahn, seit 20. Juni.

b) Güterverkehr.

1) mit der Pfälzischen Station Schaidt, seit 1. März;
2) zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn: Bickenbach, Auerbach, Hemsbach und Grosssachsen einer- und den Stationen der Main-Weserbahn andererseits, seit 1. April;
3) mit der Station Hamburg via Hohnstorfer Traject, seit 15. April;
4) mit den Pfälzischen Stationen St. Ingbert und Bliescastel-Lautzkirchen, seit 1. August;
5) mit der Badischen Station Freiburg, seit 10. September;
6) mit der Saarcanal-Station Malstadt, seit 10. October.

Zur Abrechnung kamen:

1) Im Personen- und Gepäckverkehr.

299 427 Thlr. 6 Sgr. 2 Pf. für Beförderung von 55 828 Personen nebst Gepäck,
gegen
196 907 „ 15 „ 11 „ für Beförderung von 41 639 Personen nebst Gepäck
im Jahre 1866; mithin
102 519 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf. und 14 189 Personen mehr als 1866.

2) Im Güterverkehr.

680 368 Thlr. 16 Sgr. 5 Pf. f. Beförd. v.	36 242,3	Ctr.	Eilgut
	244 493,8	„	Güter I. Classe,
	249 880	„	„ II. Classe,
	311 591,9	„	„ der Classe A
	374 630,4	„	„ der Classe B
	60 992,9	„	der Specialtarife
	570 296,9	„	d. Separattarife
zusammen	1 848 128,2	Ctr.	

gegen
527 230 Thlr. 28 Sgr. 9 Pf. f. Beförd. v. 1 713,958,9 Ctr. im Jahre 1866,
mithin mehr als 1866
153 137 Thlr. 17 Sgr. 8 Pf. und 134 169,3 Ctr.

Die Gesammt-Abrechnungssumme belief sich auf:

im Jahre 1867 979 795 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf.
„ „ 1866 724 138 „ 14 „ 8 „
mehr als 1866 255 657 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf.

V. Der Hannoversch-Bayerisch-Oesterreichische Verband

Der Verband besteht seit 1859 und es gehören dazu:

die Hannoverschen Bahnen,
die Herzogl. Braunschweigischen Bahnen,
die Hessische Nordbahn,
die Thüringische Bahn,
die Werra-Bahn,
die Königl. Bayerischen Staatsbahnen,
die Königl. priv. Bayerischen Ostbahnen, und
die K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Geschäftsführende Verwaltung ist die Königl. Eisenbahndirection in Kassel.

Es kamen zur Abrechnung:

1) Im Personen- und Gepäckverkehr.

20 841 Thlr. 1 Sgr. — Pf. für Beförderung von 1768 Personen incl. Gepäck
gegen
11 737 „ 18 „ 2 „ für Beförderung von 1105 Personen etc. im Jahre 1866:
im Jahre 1867 mehr
9103 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf. und 663 Personen.

2) Im Güterverkehr.

454 366 Thlr. 16 Sgr. für Beförderung v. 579 514 Ctr. Eil- u. Frachtgut
gegen
399 359 „ — „ für Beförderung v. 464 773 „ im Jahre 1866;
im Jahre 1867 mehr
55 007 Thlr. 16 Sgr. und 114 741 Ctr.

Die Abrechnung der Wagenmiethen geschieht bei der Central-Wagencontrole in Erfurt.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug

im Jahre 1867 475 207 Thlr. 17 Sgr. — Pf.
„ „ 1866 411 096 „ 18 „ 2 „
im Jahre 1867 mehr 64 110 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf.

VI. Der Hannoversch-Thüringische Verband. Der seit dem Jahre 1859 bestehende Verband umfasst

die Berlin-Hamburger Bahn,
die Lübeck-Büchener Bahn,
die Hannoverschen Bahnen,
die Herzogl. Braunschweigischen Bahnen,
die Hessische Nordbahn,
die Bebra-Hanauer Bahn,
die Thüringische und Werra-Bahn.

Die Bebra-Hanauer Bahn gehört dem Verbande erst seit 1867 an und zwar mit den Stationen Hersfeld und Fulda im Verkehr mit Stationen der Hannoverschen Bahnen und der Lübeck-Büchener Bahn. Als Verbandstationen sind im Jahre 1867 noch aufgenommen die Stationen Kirchhorsten und Stadthagen an der Hannoverschen Bahn für den Kohlenverkehr mit Carlshafen, Bebra, Gerstungen, Hersfeld und Fulda.

Geschäftsführende Verwaltung ist die Königl. Eisenbahndirection in Cassel.

Zur Abrechnung kamen:

1) Im Personenverkehr.

109 043 Thlr. 3 Sgr. — Pf. für Beförderung von 12 433 Personen incl. Gepäck etc.
gegen
72 634 „ 3 „ 2 „ für Beförderung von 8528 Personen etc. im Jahre 1866;
im Jahre 1867 mehr
36 408 Thlr. 29 Sgr. 10 Pf. und 3905 Personen.

2) Im Güterverkehr.

245 300 Thlr. 23 Sgr. für Beförderung von 465 507 Ctr. Güter aller Art
gegen
231 083 „ 27 „ für Beförderung von 454 246 „ im Jahre 1866;
mithin mehr als 1866
14 216 Thlr. 26 Sgr. und 11 261 Ctr. Güter.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug

im Jahre 1867 354 343 Thlr. 26 Sgr. — Pf.
„ „ 1866 303 718 „ — „ 2 „
im Jahre 1867 mehr 50 625 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf.

VII. Der Rheinische Eisenbahnverband, welcher seit 1859 besteht und

die Rheinische Eisenbahn,
die Hessische Ludwigsbahn,
die Pfälzischen Bahnen,
die Main-Neckarbahn,

die Grossherz. Badischen Staatsbahnen und
die Königl. Württembergischen Staatsbahnen

umfasst.

Geschäftsführende Direction ist der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz.

Zur Abrechnung kamen:

1) Im Personen- und Gepäckverkehr incl. Equipagen und Thiere etc.

233 773 Thlr. 7 Sgr. 4 Pf. für Beförderung von 39 477 Personen und 14 394,$_{56}$ Ctr. Gepäck etc.

gegen

151 986 „ 11 „ 2 „ für Beförderung von 23 475 Personen und 8857,$_{15}$ Ctr. Gepäck etc.

im Jahre 1866, mithin 1867

81 786 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf. und 16 002 Personen und 5537,$_{41}$ Ctr. Gepäck mehr.

2) Im Güterverkehr.

331 212 Thlr. 1 Sgr. 2 Pf. für Beförderung von 1 195 054,$_{6}$ Ctr. Güter aller Art

gegen

329 068 „ — „ — „ für Beförderung von 1 229 034 Ctr. Güter im Jahre 1866,

also im Jahre 1867

2144 Thlr. 1 Sgr. 2 Pf. mehr und 33 979,$_{4}$ Ctr. weniger als 1866.

3) Nachnahmen.

208 733 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf. gegen
169 595 „ 10 „ 6 „ im Jahre 1866,

im Jahre 1867 also 39 137 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf. mehr als 1866.

Die Gesammt-Abrechnungssumme mit Ausschluss der Nachnahmen beträgt

im Jahre 1867 564 985 Thlr. 8 Sgr. 6 Pf.
„ „ 1866 481 054 „ 11 „ 2 „

mehr als 1866 83 930 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf.

VIII. Der Westfälische Eisenbahnverband. Derselbe besteht seit 1863 und es gehören dazu

die Hannoverschen Bahnen,
die Westfälische Bahn,
die Bergisch-Märkische Bahn,
die Köln-Mindener Bahn,
die Hessische Nordbahn und
die Thüringische Bahn.

Die Geschäfte des Verbandes führt die Königl. Eisenbahndirection in Münster.

Zur Abrechnung kamen:

1) Im Personen- und Gepäckverkehr.

130 184 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf. für Beförderung von 88 558 Personen und 21 683 Ctr. Gepäck

gegen

123 772 „ 7 „ 6 „ für Beförderung von 98 516 Personen und 19 168 Ctr. Gepäck im Jahre 1866,

mithin im Jahre 1867

6411 Thlr. 25 Sgr. 2 Pf. mehr, 9958 Pers. weniger und 2515 Ctr. mehr.

2) Im Güterverkehr.

1 275 467 Thlr. 3 Sgr. für Beförderung von 7 344 980 Ctr. Güter und 47 003 Ladungen Kohlen und Coaks à 100 Ctr., 220 Equipagen und 2155 Achsen Vieh und Pferde

gegen

1 578 929 „ 12 „ für Beförderung von 9 072 082 Ctr. Güter im Jahre 1866,

mithin weniger im Jahre 1867

303 462 Thlr. 9 Sgr. und 1 727 102 Ctr.

Die Gesammt-Abrechnungssumme belief sich

im Jahre 1867 auf 1 405 651 Thlr. 5 Sgr. 8 Pf.
„ „ 1866 „ 1 702 701 „ 19 „ 6 „

mithin im Jahre 1867 weniger 297 050 Thlr. 13 Sgr. 10 Pf.

IX. Der Süddeutsche Eisenbahnverband. Derselbe besteht seit 1863 und es gehören dazu

die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft,
die K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn,
die K. K. priv. Böhmische Westbahn,
die K. priv. Bayerischen Ostbahnen,
die Königl. Bayerischen Staatsbahnen,
die Königl. Württembergischen Staatsbahnen,
die Grossherz. Badischen Staatsbahnen,
„ Kgl. Bayerisch-Pfälzischen Bahnen,
„ Main-Neckar-Bahn,
„ Hessische Ludwigsbahn,
„ Frankfurt-Hanauer Bahn.

Im Jahre 1867 wurde das Verkehrsgebiet des Verbandes durch Aufnahme der Oesterreichischen Südbahn erweitert.

Das gemeinschaftliche Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei der Direction der Kgl. priv. Bayerischen Ostbahnen.

Zur Abrechnung kamen im Jahre 1867:

5 934 011 fl. — kr. für Beförderung von . 5 005 124 Ctr. Güter

und zwar 33 201,$_{1}$ Ctr. Eilgut,
220 266,$_{2}$ „ Güter 1. Classe
293 576,$_{3}$ „ „ 2. „
3 808 114,$_{1}$ „ „ der Classe A
203 067,$_{6}$ „ „ „ „ B
409 698,$_{7}$ „ „ „ „ C
37 200 „ Kohlen

gegen

3 157 053 „ 1 „ für Beförderung von 3 104 674,$_{8}$ Ctr. im Jahre 1866;

im Jahre 1867 also mehr

2 776 957 fl. 59 kr. und 1 900 449,$_{2}$ Ctr.

Der Verband erstreckt sich nur auf den Güterverkehr.

X. Der Rechtsrheinische Eisenbahn-Verband, welcher seit 1865 besteht, umfasst

die Königl. Württembergischen Staatsbahnen,
„ Grossh. Badischen Staatsbahnen,
„ Main-Neckar-Bahn,
„ Taunusbahn und die unter Verwaltung der Kgl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden stehenden Bahnen.

Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei letztgenannter Direction.

Der Verbandsverkehr erstreckt sich nur auf Güterbeförderung und kamen dabei zur Abrechnung:

44 345 fl. 33 kr. für Beförderung von . . 55 662,$_{7}$ Ctr. Güter aller Art

gegen

40 928 „ 39 „ für Beförderung von . . 59 161,$_{1}$ „ im Jahre 1866;

im Jahre 1867 also

3 516 fl. 54 kr. mehr und 3 498,$_{4}$ Ctr. weniger.

XI. Der Preussisch-Braunschweigische Verband. Der Verband besteht seit 1866 und es gehören dazu:

die Bergisch-Märkische,
„ Westfälische,
„ Herzoglich Braunschweigische Staatsbahn,
„ Magdeburg-Halberstädter,
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger und
„ Berlin-Stettiner Bahn.

Das Abrechnungs-Büreau befindet sich bei der Herzogl. Braunschweigischen General-Direction der Eisenbahnen in Braunschweig.

Zur Abrechnung kamen:

1. Im Personen- und Gepäck-Verkehr.

69 905 Thlr. 12 Sgr. — Pf. für Beförderung von 16 091 Personen incl. 651 Militärs

gegen

38 003 „ 22 „ 11 „ für Beförderung von 7579 Personen i. J. 1866;

mithin 1867 mehr

31 901 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf. und 8512 Personen.

2. Im Güter-Verkehr.

1 785 923 Thlr. 5 Sgr. für Beförderung von 5 802 692,$_{8}$ Ctr. Güter aller Art incl. 23 009,$_{1}$ Ctr. Eilgut

gegen

1 195 034 „ 11 „ für Beförderung von 4 315 663,$_{4}$ Ctr. im J. 1866;

mithin 1867 mehr

590 888 Thlr. 24 Sgr. und 1 487 029,$_{4}$ Ctr.

3. Wagenmiethen.

45 088 Thlr. 13 Sgr. — Pf. für 1 401 279 Achsmeilen gegen
86 339 „ 13 „ 6 „ für 3 082 540 „ im Jahre 1866;

41 251 Thlr. — Sgr. 6 Pf. und 1 681 261 Achsmeilen weniger als 1866.

Die Gesammt-Abrechnungssumme belief sich

im Jahre 1867 auf 1 900 917 Thlr. — Sgr. — Pf.
„ „ 1866 auf 1 319 377 „ 17 „ 5 „

im Jahre 1867 mehr 581 539 Thlr. 12 Sgr. 7 Pf.

Potsdam, den 28. Juli 1868. Das Directorium
der Berlin Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.
Sethe.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Für die günstige Lage unserer Transportverhältnisse, die freilich bei einem wolkenlosen Himmel eine noch ganz andere sein würde, ist die völlige Abrundung des Zollvereins ein Ereigniss von grosser Bedeutung. Der 11. August war der Tag, an welchem der Zollverein, für dessen Conglomeration der Preussische Staat seit dem Jahre 1818 gerungen hat, seine Vollendung fand durch Eintritt der beiden Grossherzogthümer Mecklenburg und der freien Stadt Lübeck. Jetzt endlich haben wir ein grosses abgerundetes Gebiet vor uns, das seine Zolllinien nicht mehr durch Deutsche Lande zieht, sondern, ausser an die Nord- und Ostsee an Jütland (Dänemark), Russland, Oester-

reich, die Schweiz, Frankreich, Belgien und die Niederlande grenzt. Eine Ländergruppe von 38 730 000 Einwohnern ist geeint! Von den neu eingetretenen Gebietstheilen zählt Mecklenburg-Schwerin 560 586, Strelitz 98 698, Lübeck 49 085 Einwohner. Der letze Durchgangszoll, der Mecklenburgische, der den Bahnverkehr so arg belästigte, ist gefallen, der Lauenburgische fiel mit dem Anfall der Provinz an Preussen. Von welch' ungeheuren politischen Folgen diese Befreiung und Einigung eines grossen Verkehrsgebiets gewesen ist, hat die Geschichte gelehrt, und der neuere bereits gescheiterte Versuch Frankreichs, Belgien und Holland in einen Zollverein mit sich zu einen, ein eminent diplomatisches Experiment, zeigt deutlich, wie man in Paris wohl weiss, welche äusseren politischen Erfolge die Befreiung von inneren Verkehrsschranken verbundener Gebiete im Laufe der Zeit äussern muss.

Verschiedene Fachjournale haben nach dem Druschausfall allgemeine Uebersichten über die Ernte in Deutschland gegeben, denen zufolge die Güterbewegung in den Producten der Hauptsache nach Gerste, Hafer, Kartoffeln und Futter umfassen wird. Die Preise haben Festigkeit in den Brodfrüchten, ein Zeichen, dass trotz der mittelguten Ernte die meisten Staaten nichts abgeben können. In den Kartoffeln rechnet man einen Ausfall von 40 Procent. Der Futtermangel wird ein grosses Procent unsers Viehbestandes an die Märkte treiben und so sich der Getreidebedarf zum Theil durch den Zwangsverkauf des Viehes ausgleichen müssen. Bedeutende Futtertransporte gehen bereits nach den Häfen für Englische Rechnung. Nach Ostpreussen, Nordböhmen und Galizien werden auch Roggentransporte gehen, weil hier ein wirkliches Ernteminus vorhanden ist. Man glaubt, dass nur Mähren, Schlesien, Süddeutschland und Ungarn als exportfähig anzusehen sind. Wenn es Anfangs und noch augenblicklich nach den letzten Marktberichten schien, als ob nur wenig Leben in die Europäischen Getreidesendungen kommen würde, so lässt sich jetzt, nachdem der schlechte Ertrag der Futtermittel, von Rauchfutter, Stroh, Kartoffeln, Rüben in ganz Europa als gleichmässig signalisirt ist, annehmen, dass der Ausfall, den auch die Oelkuchen nicht zu decken im Stande sein werden, durch Getreidebezüge gedeckt werden wird. Es kommt hinzu, dass alte Getreidevorräthe nirgends vorhanden sind und die neue Ernte überall sofort zum Consum herangezogen worden ist.

In Ungarn bemerken wir die interessante Thatsache, dass die bedeutenden Baarsummen, welche im Vorjahr für seine auf die Westeuropäischen Märkte geworfenen Getreidemassen als Rimesse dahin gingen, eine Ueberspeculation erzeugt haben, welche die Actiengesellschaften und Unternehmungen aller Art wie Pilze aus der Erde emporschiessen lässt. Es kann leicht der jetzigen offenbaren Schwindelperiode eine Krisis folgen, wie sie oft auch anderwärts nach gleich reichem Erntesegen und beziehungsweise Missernten von Nachbarländern beobachtet worden ist. Die Rückwirkung auf die Bahnen könnte dann nicht ausbleiben. Wenn die „Wiener Ztg." die Ungarischen Getreidehändler ermahnt, „die Preise ja nicht allzuhoch zu spannen", weil sonst kein Export möglich sei, so ist dem zu entgegnen, dass die Preise nicht in Pest gemacht werden. Amerika hat eine überreiche Weizenernte und wird die Preise bestimmen. Die Goldwirren können dem Export nur erspriesslich sein. Die Oesterreichische Productenausfuhr in 1867 schätzt das officielle Blatt auf 92,2 Millionen Gulden, für 1868 auf 150 Mill. Gulden. — Wie eine Schätzung für 1868 heut schon möglich ist, ist nicht einzusehen. Nach der ganzen Lage des Europäischen Marktes werden immerhin die Getreidesendungen lebhaft, aber nicht entfernt so massenhaft werden, wie im Vorjahre.

Im Allgemeinen bleibt für die Speculation und Exportindustrie die Situation gleich unsicher. Ein kleiner Aufschwung, lies sich bemerken, auch die Banken markirten ihn bereits. Seit den letzten Tagen lässt die Französische Regierung in ihren Organen wieder jenes Doppelspiel aufführen: das eine Journal muss die Friedenspfeife, das andere die Kriegstrompete blasen. Es ist natürlich, wenn Speculation und Grossindustrie unter dieser Einwirkung niedergehalten bleiben wie bisher.

Die Juli-Einnahmen der Preussischen Bahnen bestätigen unseren früheren Ausspruch, dass zwar die Speculation gebremst und jede freiere Thätigkeit grosser Handelsoperationen niedergehalten ist, dass aber der Markt selbst, insoweit und weil er nur den Bedürfnissen des Tages dient, gesund genannt werden muss. Es kann daher nicht verwundern, wenn trotz der gehemmten Bewegung und namentlich trotz der schleppend arbeitenden Exportindustrie unser innerer Güterverkehr in wenn auch langsamer, so doch gesetzmässig fortschreitender stetiger Entwickelung begriffen ist. Von den Preussischen Bahnen hatten im Juli nur die Niederschlesisch-Märkische, die Saarbrücker und Köln-Mindener ein Minus. Die Ostbahn ist in der Totaleinnahme gegen das Vorjahr noch zurück, der Reiseverkehr hat ihr schon in der Juli-Einnahme bedeutend aufgeholfen und es ist bei der ganz sichergrossen Zukunft, welche diese Linie hat, gar nicht zu zweifeln, dass sie schon mit der Augusteinnahme das Vorjahr überholt haben wird. Wir werden auf die vielversprechenden Aussichten der Ostbahn auf Grund der Russischen und zollvereinsländischen Statistik in besonderen Artikeln zurückkommen. In Betreff der Stetigkeit der Frachtentwicklung wiesen wir schon früher auf die in hoher Progression vorwärts gehenden Zahlen, der Kohlenförderung hin, die natürlich ein ziffermässiger Ausdruck des sich mit jedem Jahre erweiternden Marktes ist. In Bremen stieg die Verwendung Deutscher Kohle (gegen die Englische fast ganz verdrängte) von 35 440 Ctr. auf 1,5 Mill. Ctr. Auf dem Meere hat leider die Englische Kohle noch immer einen Vorsprung von 30 Meilen. Die Deutschen Kohlenbecken liegen sämmtlich tief im Binnenlande. Die Bergwerksproduction des Preussischen Staates giebt diese stetige Entwickelung in gleicher Weise zu erkennen. In Millionen-Centnern und -Thalern haben die vier Oberbergämter im vorigen Jahre an Plus geliefert:

Dortmund	+ 13,5	Mill. Ctr.	+ 15,6	Mill. Rh. Werth,
Bonn . .	+ 16,6	„ „	+ 15,8	„ „ „
Breslau .	+ 9,7	„ „	+ 10,6	„ „ „
Halle . .	+ 9,0	„ „	+ 9,3	„ „ „

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 1. September. Es ist schwer, ein Bild des Berliner Eisenbahn-Actien-Marktes zu geben; ich sage kaum zu viel, wenn ich von einer „gefallenen Grösse" spreche, denn jene Zeiten, in denen Köln-Mindener u. s. w. Ton angebend und die Umsätze in den Haupt-Devisen nach Hunderttausenden zu bemessen waren, gehören der Vergangenheit an. Auch früher fiel, wie jetzt — den Eisenbahnactien eine Solopartie zu, aber fast immer nur in der Hausse, man konnte mit Sicherheit darauf rechnen, dass jede Reaction nur theilweise den vorherigen Aufschwung paralysirte, natürlich abgesehen von politischen Einflüssen. Wie anders heute! „Eisenbahn-Actien matt" ist ein stehender Satz in den Börsen-Berichten geworden; und mit dieser Haltung geht eine fast unheimliche Geschäftsstille Hand in Hand. Ich greife gar nicht auf die früher bestandenen höchsten Course zurück und will nur erwähnen, dass am 31. August v. J. Bergisch-Märkische 143 7/8, Anhaltische 218, Berlin-Potsdam-Magdeburger 213, Köln-Mindener 140 3/4, Oberschlesische A und C 193, Freiburger 134 3/4 und Rheinische 117 notirt wurden, letztere sind also von den genannten Devisen die einzigen, welche sich behauptet haben. Um aber genau zu sein, will ich erwähnen, dass Mainz-Ludwigshafener 126 3/8 und Cosel-Oderberger 68 3/4 notirt wurden.

Die Differenzen gegen die jetzige Notirung lassen sich leicht berechnen. Wenn ich auf die Gründe der Vernachlässigung der Eisenbahn-Actien eingehe, so muss ich mir erstens vorbehalten, schon früher Gesagtes wiederholen zu dürfen, zweitens will ich so viel wie möglich objectiv sein, jedenfalls den Vorwurf ablehnen, aggressiv verfahren zu wollen.

Die Vernachlässigung der Eisenbahn-Actien hat sich sowohl Seitens des Capitals als auch der Speculation entwickelt; ja es trat sogar eine gegenseitige Wechselwirkung ein, denn die speculative Theilnahme reducirte sich erst, nachdem diejenige des Capitals keine Stütze mehr bot. Hier fällt der Mangel an Arbitrage schwer ins Gewicht. Berlin ist der Centralpunct des Eisenbahn-Actien-Marktes, welcher ebenso Käufer wie Verkäufer anzieht, und zwar, so widersinnig es klingen mag, Käufer nur zu steigenden, Verkäufer zu fallenden Coursen. Die Consumtionsfähigkeit des Marktes verminderte sich durch immer fortdauerndes Abgeben aus erster Hand am Markte. Ich muss hier an die Verkäufe Seitens der Rheinischen und Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und an die Verkäufe der im Bau begriffenen neuen Bahnen erinnern, letztere zu Coursen, welche wenig geeignet waren und sind, für den Eisenbahn-Actien-Markt Propaganda zu machen. Auf diesem Wege bereitete sich die Baisse vor; sie machte mit dem Erscheinen verschiedener Erweiterungs- und Concurrenz-Projecte und mit Verminderung der Jahre lang in den Einnahmen sichtbar gewesenen Spannkraft des Verkehrs Fortschritte. Auch muss hier der Täuschungen gedacht werden, welche die definitive Festsetzung einiger Dividenden veranlasste. Diese Täuschungen verschuldete das Publicum meist selbst, denn es schätzte nur nach den veröffentlichten Einnahmen, ohne die Möglichkeit einer Steigerung des Procentsatzes der Ausgaben in Betracht zu ziehen. Und doch ist eine solche eingetreten; die Gründe zu erörtern, wird man mir erlassen. Endlich, und auch dieser Moment ist nicht zu unterschätzen, wirkte die Concurrenz der „Americaner" und besonders der Russischen Eisenbahn-Prioritäten, welche zum Theil dadurch an Kraft gewann, dass gegenüber der Verkehrsstockung und der allenthalben gesteigerten Heranziehung zu den Staats- und städtischen Ausgaben sich auch die „laufenden Ausgaben", theils durch die Theuerung der Lebensmittel, theils durch den Luxus vermehrten. Diese Verhältnisse begünstigten die Neigung für Aufnahme solcher Papiere, welche einen hohen und festen Zinsertrag abwerfen. Es liegt also ein Zusammenwirken vieler Momente vor, die um so kräftiger ihren Einfluss übten, weil — wie schon bemerkt — nur steigende Course Käufer, fallende aber Verkäufer anlocken. Ich lege auf den Mangel an Käufern ein grösseres Gewicht, als auf die Ausdehnung der Verkaufslust, denn die letztere hält sich — von wenigen Ausnahmen abgesehen — in engen Grenzen, aber die Lage des Marktes ist heute solcher Art, dass jetzt 1000 Thlr., welche zum Verkauf kommen, mehr wirken, als früher 10 000, oder 20 000 Thlr. und mehr, denn jene 1000 Thlr. sind oft nur durch die Initiative der Börse verkäuflich und es ist kein Wunder, dass sich für diese die zu zahlende Prämie desto höher stellt, je fühlbarer der Mangel eines geeigneten Capitals-Zuflusses ist.

Den verhältnissmässig stärksten Cours-Rückgang hatten seit Jahresfrist Köln-Mindener und Freiburger für sich, beide litten unter den

Erweiterungs-Projecten und den Concurrenz-Bahnen; der ersteren macht die Bergisch-Märkische und theilweise (durch Osterrath-Essen) auch die Rheinische, der letzteren die Schlesische Gebirgsbahn Concurrenz. Die Erfahrung hat allerdings gelehrt, dass diese Concurrenz in grossem Maassstabe überschätzt worden ist, aber eine Reactivirung hat immer ihre Schwierigkeiten, die hier besonders scharf hervortreten, weil beide Unternehmungen im Begriffe stehen, sich bedeutend zu erweitern.

Die Ausschreibung der Emission der Köln-Mindener B.-Actien hat viele Verkäufer an den Markt gelockt und den Cours vom 24. bis 31. August um $2^1/_2$ Proc. gedrückt. Die Ausschreibung der General-Versammlung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, auf deren Tagesordnung die Beschlussfassung über die neuen Projecte steht*, musste gestern mit einer 3, seit acht Tagen mit einer $3^3/_4$ Proc. Baisse gebüsst werden, ungeachtet sich das neue Bahnnetz in allen Theilen an die in Bau begriffenen Oesterr. Bahnen anschliesst und dadurch eine feste Basis gewinnen wird. Solche Rückgänge müssen das Capital dem Eisenbahn-Actien-Markte immer mehr entfremden und in der That ist die Zahl Derer nicht klein, welche die Baisse der Eisenbahn-Actien der Preussischen Politik zur Last legen und den Vorwurf formuliren, dass diese den Ausbau des Bahnnetzes auf Kosten älterer Gesellschaften anstrebe. Der Vorwurf wäre gerechtfertigt, wenn sich ausser den älteren Gesellschaften nicht andere Unternehmer fänden. Die Regierung hat im Interesse des Verkehrs die Aufgabe, den Ausbau des Bahnnetzes zu fördern, d. h. ohne einen moralischen Zwang auf ältere Gesellschaften auszuüben. — Cosel-Oderberger setzten nach kurzer Unterbrechung ihre steigende Bewegung fort, weil neue Berichte von einem fortdauernd starken Verkehr auf der Bahn sprechen. Auf speculativem Gebiete fiel in den letzten acht Tagen die erste Rolle den Oesterr. Südbahn-Actien zu; es entwickelte sich ein ohne Uebertreibung „colossaler Verkehr", denn Hamburg, Wien und andere Plätze unterstützten die Bewegung. Ich habe wiederholt über die Berechtigung der Actien für eine Hausse referirt und darf mich wohl auf Gesagtes beziehen. Die von den „Lombarden" (Südbahn-Actien) geernteten Lorbeeren liessen die Freunde der „Franzosen" (Steuerlose Actien) nicht ruhen und so wurden denn auch diese kräftig poussirt. Die Speculation hatte mit Unrecht grosse Minder-Einnahme escomptirt, ungeachtet auch die schlimmsten Voraussetzungen nur einen Theil der im laufenden Jahre schon erzielten Mehr-Einnahmen paralysiren werden. — Der inländische Eisenbahn-Actien-Markt war, wie schon bemerkt, matt und die Cours-Richtung an denselben mit wenigen Ausnahmen weichend. Wie es scheint, sind viele Speculations-Engagements bei der Liquidation, auf diesem Gebiete realisirt worden, während sich wahrscheinlich andererseits das Decouvert gesteigert hat, ungeachtet in der jetzigen Courshöhe vieler Actien bereits sehr schlimme Voraussetzungen escomptirt erscheinen. Ueber Prioritäten habe ich nichts Neues zu melden, inländische vernachlässigt, Russische sehr fest und steigend.

* Für diese auf den 22. k. Mts. anberaumte Generalversammlung der Oberschlesischen Eisenbahn sind die wichtigeren Gegenstände der Beschlussnahme in folgender Weise formulirt: 1) das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft auszudehnen auf den Bau und Betrieb folgender Eisenbahnen: 1a. von Breslau über Glatz nach der Landesgrenze bei Mittelwalde, b. von der Landesgrenze bei Mittelwalde nach Wildenschwert auf Oesterreichischem Gebiet, dafern auf Grund des zwischen den Regierungen von Preussen und Oesterreich unterm 5. August 1867 geschlossenen Staatsvertrags (Ges.-S. 1867. S. 1765) die Kaiserlich-Königliche Oesterreichische Regierung die eben bezeichnete Strecke nicht selbst oder durch eine Oesterreichische Privatunternehmung ausführen lassen sollte;

IIa. von Kandrzin über Neisse in der Richtung auf Frankenstein zum Anschluss an die Linie Ia. und an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, sowie von einem noch zu bestimmenden Puncte der Strecke Kandrzin-Neisse nach Leobschütz zum Anschluss an die Wilhelmsbahn, b. einer Verbindungsstrecke zwischen Camenz und Wartha, c. einer Abzweigung von einem noch zu bestimmenden Puncte der vorstehend sub IIa. bezeichneten Linie bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Zuckmantel zum Anschluss an die projectirte Oesterreichische Eisenbahn von Sternberg bis zur Landesgrenze.

2) das zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der unter 1 bezeichneten Bahnen erforderliche Capital auf 25 800 000 Thlr. festzusetzen und nach fortschreitendem Bedürfniss aufzubringen: a) durch Ausgabe neuer Stamm-Actien Littr. D in Höhe von 12 606 200 Thlr. in der Art, dass den Inhabern der Stamm-Actien Littr. A, B und C das Recht eingeräumt wird, innerhalb einer bekannt zu machenden präclusivischen Frist auf jede alte Actie eine neue Littr. D zum Pari-Course zu zeichnen und dass diese Actien bis zum Ablauf desjenigen Jahres, in welchem die sub 1 mit Ia. und IIa. bezeichneten Bahnen dem Betriebe übergeben werden, mit 4 Procent aus dem Baufonds verzinst, von da ab aber, nach Verhältniss der auf dieselben geleisteten Einzahlung, wie der seit der Einzahlung verflossenen Zeit, gleich den Stamm-Actien Littr. A, B und C an Zinsen und Dividenden des gesammten Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens betheiligt werden, b) durch Emission von 5procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zum Betrage von 13 193 800 Thlr.

3) Für den Fall, dass die in dem Beschlusse zu 1 mit Ib. bezeichnete Oesterreichische Strecke von der Oesterreichischen Staatsregierung oder einem Oesterreichischen Privatunternehmer ausgeführt werden sollte, die in dem Beschlusse zu 2 festgesetzte Bausumme um den Betrag von 4 Millionen Thalern zu verringern und hiernach die Emission der zu 2b. erwähnten Prioritäts-Obligationen auf 9 193 800 Thlr. zu beschränken.

4) die Gesellschaftsvorstände zu ermächtigen, die zur Ausführung der unter 1 bezeichneten Eisenbahnen erforderlichen Allerhöchsten Concessionen, sowie das zur Vermehrung des Aulage-Capitals der Gesellschaft nöthige Allerhöchste Privilegium zu erwirken, einen den vorstehenden Beschlüssen entsprechenden Statuten-Nachtrag mit Genehmigung der Staats-Regierung endgültig festzustellen, auch in denselben die seitens des Herrn Handelsministers als Concessionsbedingung bezeichneten Bestimmungen hinsichtlich der directen Expedition und der directen Tarife mit anderen Bahnverwaltungen nach ihrem Wortlaute aufzunehmen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 2. September. Eisenbahn-Eröffnungen. Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Lemberg-Czernowitzer Bahn. Tarifverhandlungen. Zum Ungarischen Eisenbahn-Concessionswesen.

Der erste September d. J. ist ein epochemachenter Tag für die neuen Bahnen. Die Kaiser Franz-Josef-Bahn bekundet ihr Dasein mit der Eröffnung der Theilstrecke Budweis-Pilsen, und die Südbahn feiert diesen Tag mit der Uebergabe der Eisenbahnstrecken Barcs-Kanitzsa (Kereszthur) und Bruck a/M.-Leoben für den öffentlichen Personen- und Sachenverkehr. Diese drei Bahnstrecken haben wichtige Verkehrszwecke zu verfolgen * und es lässt sich erwarten, dass dieselben unter der gediegenen Leitung, die ihnen vorsteht, auch sich bewähren werden.

Auf der 17,8 Meilen langen Strecke Budweis-Pilsen verkehren täglich 2 Züge in jeder Richtung nach folgendem Fahrplane:

Budweis-Pilsen.		Früh	Abends	Pilsen-Budweis.		Früh	Nachm.
Budweis . . .	Abf.	7. 45	6. 12	Pilsen . . .	Abf.	2. 56	1. 52
Frauenberg . .	„	8. 7	6. 32	Plzenec . . .	„	3. 18	2. 14
Netolic . . .	„	8. 37	7.	Stiahlau . . .	„	3. 28	2. 26
Wodnian . .	„	9. —	7. 21	Blowic . . .	„	3. 51	2. 51
Protiwin . .	„	9. 16	7. 37	Ždar-Ždirec .	„	4. 3	3. 3
Račic-Pisek .	„	9. 38	7. 56	Nepomuk . .	„	4. 20	3. 21
Cejtic . . .	„	9. 54	8. 12	Wolšan . . .	„	4. 58	3. 59
Strakonic . .	„	10. 20	8. 33	Horaždiowic .	„	5. 26	4. 36
Katowic . . .	„	10. 37	8. 50	Katowic . . .	„	5. 47	4. 57
Horaždiowic .	„	11. 7	9. 11	Strakonic . .	„	6. 6	5. 23
Wolšan . . .	„	11. 44	9. 47	Čejtic . . .	„	6. 23	5. 40
Nepomuk . .	„	12. 14	10. 15	Račic-Pisek .	„	6. 39	5. 59
Ždar-Ždirec .	„	12. 30	10. 31	Protiwin . . .	„	6. 58	6. 18
Blowic . . .	„	12. 44	10. 43	Wodnian . .	„	7. 17	6. 38
Stiahlau . . .	„	1. 9	11. 6	Netolic . . .	„	7. 36	6. 59
Plzenec . . .	„	1. 19	11. 16	Frauenherg . .	„	8. 4	7. 29
Pilsen . . .	Ank.	1. 40	11. 37	Budweis . . .	Ank.	8. 23	7. 48

Vom Tage der Eröffnung der Bahnstrecke Budweis-Pilsen wird ein Agiozuschlag in derselben Höhe wie auf der Böhmischen Westbahn, nämlich mit 12 Procent, eingehoben werden. Der Verwaltungsrath dieser Bahn hat dem Handelsministerium auch bereits die Pläne für die Stationshochbauten der Strecke Wien-Budweis, exclusive jener für den Wiener Bahnhof, zur Genehmigung vorgelegt.

In der eben verflossenen Woche war die Börse in Eisenbahn-Actien so ziemlich günstig gestimmt. Staatsbahnactien, welche bereits auf 243 wichen, erholten sich wieder auf den jüngst veröffentlichten Einnahmeausweis bis zum Course von 245. Die letzte Wocheneinnahme betrug 574 851 fl. und 37 000 fl. mehr als in der Vorwoche und um 19 000 fl. weniger als in der entsprechenden Woche des Vorjahres. Man giebt sich der Hoffnung hin, dass, wenn nur der Export sich etwas hebt, in diesem Jahre ein unerwartet günstiges Reinerträgniss zu erwarten ist. — Auch Südbahn avancirten von 181 bis 185. Lemberg-Czernowitz Bahn stiegen von 186 auf 190. Der Verwaltungsrath der Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft hat für den 38. September d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung ausgeschrieben. Die Gegenstände der Berathung sind: Die Erwerbung der Concession für die Linie Suczawa-Jassy mit den Zweigbahnen nach Roman und Botoschani; dann die Vermehrung

* Kereszthur-Barcs bringt im Verein mit der bereits im Juli eröffneten, von der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft betriebenen Linie Barcs-Fünfkirchen und der schon lange bestehenden Fünfkirchen-Mohácser Linie Süddeutschland und hierdurch den Nordwesten Europa's in kürzeste Schienenverbindung mit den unteren Donau-Gebieten, während der Ausgangspunct der verbundenen Linien der Donauhafen Mohács (selbst schon Mittelpunct eines mit Wein, Bodenfrüchten aller Art, Hölzern, Horn-, Borstenvieh und Schaafheerden reich gesegneten Gebiets) für den Productenhandel ein neuer bedeutender Stapelplatz werden wird.

Bruck-Leoben wird für den Durchgangsverkehr als Verbindungsglied mit der in Bau begriffenen Kronprinz-Rudolphsbahn wichtig werden, indem durch diese Bahnstrecke dann das Südbahnnetz mit den Centralpuncten der Innerösterreichischen Montan-Industrie in Verbindung gesetzt wird; — aber auch jetzt schon ist die Bahn für Holz- und Kohlentransport von Leoben her von Bedeutung. —

Ueber die Bedeutung der Kaiser Franz-Josephsbahn, welche die Theilstrecke Pilsen-Budweis eröffnet, siehe Jahrgang 1868 No. 13. S. 148 unserer Zeitung.

Die Redact.

des Gesellschaftscapitals Behufs Baues dieser Bahnen, endlich die Aenderung der Gesellschaftsstatuten. Die Ministerien haben der Lemberg-Czernowitz-Bahn-Gesellschaft die Genehmigung zu jenen Aenderungen ihrer Statuten, welche durch Uebernahme der Moldo-Walachischen Bahnen erforderlich wird, unter Vorbehalt der Zustimmung der Actionäre ertheilt. Für die Geldoperationen ist durch ein Consortium Englischer Capitalisten, das durch die Anglo-Oesterreichische Bank vertreten wird, vorgesorgt. Die Geldbeschaffung soll mittelst einer Emission von 10 Millionen Gulden Actien und 15 Mill. Gulden Prioritäten vermittelt werden Die Börse hat diese Absicht der Lemberg-Czernowitz-Bahn-Gesellschaft mit einer Hausse begrüsst.

Die Bemühungen des cisleithanischen Handelsministers, um die Ferdinands-Nordbahn zu entsprechender Ermässigung der Kohlentarife zu veranlassen, sind noch nicht abgeschlossen. Der zur Annahme empfohlene Kohlentarif der Oesterreichischen Nordbahn, nach welchem der Frachtsatz für die ersten 10 Meilen 1 kr., für die zweiten 10 $0,_8$ kr., für die dritten $0,_6$ kr. und für die weiteren Entfernungen $0,_5$ kr. per Ctr. und Meile beträgt, wurde von der Ferdinands-Nordbahn zurückgewiesen, weil der Frachtsatz in den ersten zehn Meilen ein gleicher bleibt und nicht schon von der ersten Meile an nach einer Scala abfällt, auch für die kürzeren Distanzen zu niedrig sei. Die Nordbahn hat nun einen Entwurf vorgelegt, nach welchem für die erste Meile der Satz von $1,_3$ kr. beansprucht wird, der sich dermassen abmindert, dass er auf der 36. Meile dem Tarife der Oesterr. Nordwestbahn gleichkommt, welcher für diese Distanz 27 kr., dass ist $0,_{75}$ kr. per Ctr. und Meile beträgt. Der Abfall von $1,_3$ kr. bis $0,_{75}$ ist jedoch nicht gleichmässig, sondern der Art beantragt, dass er für die kürzern Entfernungen ein viel geringerer ist als für die weitern. Diese Proposition der Gesellschaft wurde nicht für annehmbar befunden, und seitens der Regierung ein neuer Tarif proponirt, nach welchem die Gebühr von $1,_3$ für eine und von 27 kr. für 36 Meilen festgehalten ist, die Ermässigung des Einheitssatzes von 1. bis zur 36. Meile und auch auf weitere Entfernungen nach einer regelmässigen constant abfallenden Skala stattfindet, so dass bei der grössten Transportentfernung der Nordbahn für 54 Meilen der Frachtsatz von $36,_{304}$ kr., d. i. der Einheitssatz von $0,_{672}$ Nkr. per Ctr. und Meile resultirt.

Der Handelsminister verlangt jetzt von sämmtlichen cisleithanischen Bahnverwaltungen die einheitliche Tarifirung. Die Bahnverwaltungen halten darüber häufige Berathungen,* die bei der Complicirtheit des Gegenstandes nicht so leicht zur Lösung gelangen dürften.

Das Kgl. Ungarische Ministerium hat ein Regulativ für Eisenbahnconcessionen erlassen, aus dem die wichtigsten Puncte die nachstehenden sind: Eine Concession zu Dampflocomotivbahnen wird nur auf Grund eines durch Se. Majestät sanctionirten Reichstagsbeschlusses ertheilt. Die Concessionsdauer kann bis zu 90 Jahren ertheilt werden und gehen nach Erlöschen der (vom Tage der wenn auch nur theilweisen Bahn-Eröffnung gerechneten) Concessionsfrist die Bahn, der Grund und Boden und die Gebäude sofort ohne Entschädigung kraft des Gesetzes in das Eigenthum des Staats über. Mit der Ertheilung der Concession wird zugleich (nach § 49) die Gewähr verbunden, dass während der Concessionsdauer keine andere zur Benutzung des Publicums bestimmte Eisenbahn zwischen denselben Endpuncten gebaut werden darf, wenn diese andere nicht etwa neue, in strategischer, politischer oder commercieller Beziehung wichtige Zwischenpuncte berührt. Dagegen bleibt es der Regierung vorbehalten, Concessionen zu Flügelbahnen oder Bahnen in verlängerter Richtung zu ertheilen oder solche Bahnen auf Staatskosten herzustellen. Die weiteren Bestimmungen bezüglich der Concessionen, Expropriationen, Post, Telegraphen etc. unterscheiden sich nicht von den anderen ähnlichen Bestimmungen in Cisleitanien. Hinsichtlich des Tarifs (§ 10) behält sich die Regierung vor, in dem Falle, wenn der Reinertrag der Eisenbahn 15 Procent des Investirungscapitals überschreitet, eine billige Herabsetzung der Preise zu bewerkstelligen. Die auf die Ausführung der Concessions-Bestimmungen bezüglichen Angelegenheiten gehören (nach § 13) mit Ausschliessung des Gerichtsweges blos vor die Verwaltungsbehörden.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Betrieb.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Nach dem Beispiele der Rheinischen und mehrerer anderer Bahnen ist auf den Wiener Conferenzen des Süddeutschen Verbandes, welche vom 8. bis 11. Juli stattgefunden haben, der Beschluss gefasst worden, auch in Süddeutschland Rundreisebillets einzuführen. Diese Billete gewähren eine bedeutende Preisermässigung (in Süddeutschland von 12 kr. auf 6 kr. pro Meile) für die II. Wagenclasse und sind auf die Dauer von 30 Tagen für alle Züge der betreffenden Tour ohne Unterschied giltig. — Es ist beschlossen, diese Rundreisen im Bereich des Verbandes noch in diesem Jahr ins Leben zu rufen, doch nur in einem solchen Umfang, als sich keine besonderen Schwierigkeiten für die Ausführung ergeben.

Die eingeführt werdenden Billets für Rundtouren sind bereits angefertigt. Sie sind rund, in Rosettenform; in der Mitte befinden sich in einem kleinen Kreise die Zahl der betreffenden Rundtouren und der Stempel des Tages, an dem die Rundreise begonnen wurde, hierauf folgen im äusseren Rande die verschiedenen Stationen, welche die Rundtour berührt, in ovalen Ausschnitten. So oft solch eine Station berührt wird, schneidet der Conducteur den betreffenden Ausschnitt aus, wodurch die nöthige Controle gesichert ist.

Eine weitere Maassregel bildet der Beschluss, dass für die Zeit der grossen Ungarischen Getreidetransporte die Verbandbahnen sich verpflichten, ein bestimmtes Maximum an Contingentwagen bereit zu halten. Die Gesammtzahl derselben beträgt 4080, wovon 2090 auf die Oesterr. Bahnen, 793 via Salzburg und 182 via Passau auf die Bayer. Staatsbahnen, 374 auf die Bayer. Ostbahnen, 156 auf die Württemb. Bahnen etc. treffen.

* Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zur Erinnerung an die am 15. August 1843 stattgefundene Eröffnung der Bahnstrecke Berlin-Stettin wurde am 15. August von dem Directorium den Beamten, welche seit dem Eröffnungsjahre 1843 im Dienste sind, Gratificationen von 25 bis 50 Thlr., sowie den jüngern Beamten der 6., 5. und 4. Rangclasse solche von resp. 2, 3 und 5 Thlr. gewährt. Eine weitere Feier des Jubiläum-Tages hat nicht stattgefunden.

m. — Verwendung und Controle der Gütertransportwagen. Ueber die Verwendung der Gütertransportwagen und deren Controlirung sind in dieser Zeitung bereits mehrere Abhandlungen erschienen, welche theils allgemeine Grundsätze aufstellten, theils die von einzelnen Betriebsverwaltungen diesfalls getroffenen Einrichtungen näher beleuchteten.

Eine richtige Verwendung und gehörige Ausnutzung des Wagenparkes ist von so erheblichem Einflusse nicht blos auf die Bahn-Erträgnisse, sondern auch auf die Ordnung des Dienstes, dass es wohl der Mühe lohnt, diesen Gegenstand wiederholt ins Auge zu fassen und alle Anordnungen einer allgemeinen Würdigung und Prüfung zu unterstellen, welche die Regelung desselben zum Zwecke haben.

In nachstehenden Zeilen soll nun das Verfahren beschrieben werden, welches seit Mai 1867 auf den Bayerischen Staatseisenbahnen eingeführt ist, und welches sich ebensosehr durch seine Einfachheit als Zweckmässigkeit auszeichnet.

Zum Behufe der regelmässigen Bestellung und möglichst raschen Zutheilung der jeder Station benöthigten Wagen s nd

1) mehrere Wagenvertheilungs-Stationen bestimmt, an welche täglich von den ihrem Bezirke zugewiesenen Stationen mit einem bestimmten Bahnzuge eine s. g. Wagenmeldung gelangt. Diese Wagenmeldung enthält für die verschiedenen Gattungen von Wagen, welche durch bestimmte Buchstaben ausgedrückt sind, besondere Rubriken und jede Rubrik ist in 2 Abtheilungen geschieden, von denen die eine für den Eintrag des Vorrathes, die andere für den Vortrag des Bedarfs an Wagen gehört.

Der Zugführer erhält auf der Anfangs-Station jedes Vertheilungsbezirkes eine solche Wagenmeldung, in welche derselbe von allen zu diesem Vertheilungsbezirke gehörigen Stationen sowohl den auf jeder Station bestehenden Vorrath als den Bedarf an Wagen eintragen zu lassen hat.

Auf Grund dieser Wagenmeldung wird von der Vertheilungsstation sofort durch telegraphische Verfügung an die zugewiesenen Stationen der aus derselben sich ergebende Vorrath und Bedarf an Wagen nach Möglichkeit ausgeglichen.

2) Zwei oder mehrere Vertheilungsstationen stehen unter einer Hauptvertheilungsstation, an welche von den zugetheilten Vertheilungsstationen täglich die Wagen nach Zahl und Gattung angezeigt werden, welche nach der von jeder Vertheilungsstation bereits getroffenen Verfügung noch disponibel oder noch benöthigt sind, und auf Grund dieser Anzeigen wird von der Hauptvertheilungsstation der zwischen den untergebenen Vertheilungsbezirken bestehende Vorrath und Bedarf an Wagen thunlichst ausgeglichen.

3) Jede Hauptvertheilungsstation zeigt das Ergebniss dieser Ausgleichung täglich zu einer bestimmten Stunde telegraphisch der Centralstelle an, welche aus diesen Anzeigen den nach Deckung des eigenen Bedarfes in den einzelnen Hauptvertheilungsbezirken etwa noch bestehenden Vorrath, sowie den ungedeckten Bedarf entnimmt und durch telegraphische Zuweisung der in einzelnen Bezirken disponiblen Wagen an die derselben bedürftigen Bezirke die allgemeine Ausgleichung vornimmt.

4) Auf jeder Station muss ferner ein Wagenmanual geführt werden, aus welchem nicht blos in Uebereinstimmung mit den Einträgen in die Wagenmeldung der tägliche Vorrath und Bedarf, sondern auch der tägliche Zu- und Abgang an Wagen der verschiedenen Gattungen ersichtlich sein muss.

* In diesen Conferenzen hat nach dem „Oesterr. Centralblatt" der Herr Minister, nachdem er die Nothwendigkeit einer zeitgemässen Reform der Tarife, namentlich in Bezug auf die Feststellung einer systematischen Classification und einer entsprechenden Waaren-Nomenclatur nachgewiesen, welches Bedürfniss von Seite der Bahnverwaltungen ohnehin auch längst schon erkannt sei, die Eisenbahn-Vertreter aufgefordert, ein engeres Comité zur Ausarbeitung des Entwurfs zu wählen. Es wurde hierauf für zweckmässig und der Sache förderlich erkannt, die Frage eines für sämmtliche Bahnen gleichförmigen Tarifsystems von der Zifferfrage zu trennen, und erstere zunächst in Angriff zu nehmen, während die Regierung über die Ziffern mit jeder Bahnverwaltung separat zu verhandeln habe. Die Redact.

Ausserdem ist

5) auf jeder Station ein Wagenverzeichniss vorhanden; in dieses muss die Ankunft und der Abgang eines jeden Wagens unter Bezeichnung des Tages und Zuges, an und mit welchem der Wagen angekommen und abgegangen ist, sowie die Nummer und Gattung des Wagens mit der Angabe, ob beladen oder unbeladen, eingetragen werden. Endlich hat

6) der Zugführer eines jeden Güterzuges alle Wagen, welche er auf der Ausgangsstation seines Courses empfängt, mit Angabe ihrer Bestimmungsorte und Frachtkarten in ein besonderes Verzeichniss zu bringen, und in demselben auf jeder Station seiner Route die Wagen vorzutragen, welche daselbst zugegangen sind. Dieses Verzeichniss wird auf der Endstation seines Courses abgegeben.

Durch diese Einrichtung werden auf eine sehr einfache und wohlfeile Weise alle wesentlichen Vortheile erreicht, welche sich durch die kostspieligste Wagencontrole erzielen lassen; denn es kann

a) der Wagenbedarf grossentheils aus dem Vorrathe nahegelegener Stationen schnell befriedigt und dadurch unnützer Hin- und Hersendung leerer Wagen auf weite Entfernungen vorgebeugt werden; es wird

b) den Bezirksbehörden über den Wagenstand in ihren Bezirken und der Centralstelle über den Stand des Gesammtwagenparks eine tägliche rasche Uebersicht gewährt und eine thunlichst schnelle Ausgleichung zwischen Vorrath und Bedarf möglich gemacht;

c) sind die Inspicirungsorgane jederzeit in den Stand gesetzt, durch Vergleichung der oben unter Ziffer 1, 4 und 6 bezeichneten Uebersichten zu controliren, ob keine unnöthigen Wagenbestellungen gemacht, ob überhaupt die Meldungen über den Vorrath und Bedarf an Wagen richtig erstattet und ob die vorgeschriebenen Fristen für Be- und Entlastung der Wagen eingehalten wurden;

d) können auf Grund der unter Ziffer 5 und 6 aufgeführten Verzeichnisse stets die genauesten Nachforschungen über den Lauf der Güterwagen angestellt werden.

* **Württembergische Staatsbahnen.** (Juni-Einnahmen.)

		Befördert wurden		Die Einnahmen betrugen		
	Meilen	Personen	Güter Zoll-Ctr.	für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 Juni	95,3	583 369	1 815 542	317 032 fl.	534 236 fl.	851 268 fl.
1867 Juni	82,7	573 485	1 523 302	324 224 „	418 171 „	742 395 „
daher 1868	+12,6	+9 884	+292 240	—7 192 „	+116 064 „	+108 872 „

* **Badische Staatseisenbahnen.** (Juni-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert		dafür vereinnahmt	
		im Juni	bis ult. Juni	im Juni	bis ult. Juni
Personen		550127	2409436	397441 fl. 20 kr.	1552720 fl. 38 kr.
Gepäck	Ctr.	21159	77916	31762 „ 53 „	101062 „ 21 „
Equipagen	Stück	37	115	455 „ 11 „	1289 „ 37 „
Vieh	„	24358	159115	11736 „ 20 „	79338 „ 3 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1554843	9837170	983427 „ 31 „	8391754 „ 13 „
Empfang	„	1538841	11457365		
			in Summa	1424823 fl. 15 kr.	10126174 fl. 52 kr.
			gegen 1867	1316462 „ 3 „	7289776 „ 35 „
			mithin 1868 mehr	108361 fl. 12 kr.	2836398 fl. 17 kr.

An Nachnahmen etc. wurden verausgabt:

	im Juni	bis ult. Juni
1868	370 955 fl. 59 kr.	2 606 924 fl. 53 kr.
1867	395 167 „ 37 „	2 326 440 „ 19 „
daher 1868	— 24 211 fl. 38 kr.	+ 280 484 fl. 34 kr.

Ausland.

* **Jütische Eisenbahnen.** Die Strecke Fredericia-Veile-Horsens ist zum ersten Mal von einer Locomotive befahren worden.

Nach Mittheilung der Direction der Jütischen Eisenbahnen zu Aarhuus vom 27. v. Mts. wird beabsichtigt, die ganze Linie Fredericia-Horsens-Aarhuus noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Der Tag der Eröffnung ist jedoch noch nicht definitiv festgestellt worden, dürfte aber kaum vor Anfang October zu erwarten sein.

Technisches.

K. — **Die Eisenbahnwagen der Pariser Ausstellung von 1867.*** (Nach der Deutschen Ausstellungszeitung No. 50.) Nur einige Preussische Fabricanten hatten Deutsche Arbeit ausgestellt, aber in jeder Beziehung Vorzügliches geleistet; obwohl die Ueberlegenheit der Deutschen Wagenfabriken in der technischen Welt anerkannt ist und für jene Leistungen die höchsten Auszeichnungen erwartet wurden, haben die Preisrichter doch nur zwei silberne Medaillen vertheilt, und zwar an Schmidt & Co. in Breslau für den von dieser Fabrik construirten und zuerst gebauten eisernen Kohlenwagen, der im nördlichen Deutschland ziemlich allgemein im Gebrauch ist; ferner an die Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf in Berlin; ehrenvolle Erwähnung erhielt J. G. Lüders sen. in Görlitz. Die solide Eleganz, Sauberkeit und Genauigkeit der Ausführung, welche die Deutschen Personenwagen und insbesondere die Coupés erster Classe ausländischen Bahnen gegenüber zeigen, hatten bei dem Französischen Publicum vielfach die Meinung erweckt, dass die ausgestellten Wagen nur für die Ausstellung berechnet seien. — Der grössere Theil der Französischen Personenwagen ist allerdings meist sorgfältig gearbeitet, steht aber dennoch in Bezug auf die sorgfältige Bearbeitung aller Theile, besonders der Holz- und Eisenarbeiten, den Deutschen Wagen nach. Unter den Französischen Güterwagen zeigten mehrere beachtenswerthe Constructionen, doch konnten die vier ausgestellten Wagen Preussischer Fabriken, nämlich Güterwagen mit Holzverkleidung von J. G. Lüders sen. in Görlitz; offener Güterwagen von Weyer & Co. in Düsseldorf und zwei eiserne Kohlenwagen von Ruffer, Schmidt & Co. in Breslau mit den Französischen Wagen vollkommen rivalisiren. — Die Holländischen Personenwagen befriedigten weder durch Form, noch durch saubere Arbeit und tüchtige Construction. Dagegen war der von der „Société industrielle" in Neuhausen (Schweiz) ausgestellte Personenwagen durchweg mit grosser Sorgfalt ausgeführt. — Der eleganteste Wagen der Ausstellung war der Personenwagen I. und II. Classe von J. G. Lüders sen. in Görlitz mit Schlafvorrichtung in I. Classe und Damencoupé mit Bänken in Sophaform. — Während in Deutschland die Bahnverwaltungen sich bestreben, dem reisenden Publicum bei hoher Sicherheit die grösste Annehmlichkeit zu bieten, haben die Französischen und Belgischen Bahnen ihr Augenmerk in erster Linie auf geringes Eigengewicht und Vermeidung von Reparaturen der Ausstattung des Wagens gerichtet. Dass diese Tendenzen sich in den Leistungen der Fabrikanten verschiedener Länder wiederspiegeln, ist erklärlich.

* Siehe auch No. 27 S. 374 dieser Zeitung.

K. — **Locomotive mit 3 Cylindern, entworfen von Morandière,** Ingenieur der Französischen Nordbahn in Paris. (Nach Engineering.) Zum Betrieb mit schweren Personenzügen, wie dies bei den Londoner unterirdischen Bahnen der Fall ist, hat Morandière die Anwendung einer Locomotive mit 3 Cylindern vorgeschlagen. Das ganze Gewicht soll für die Adhäsion nutzbar gemacht werden; um das Zusammenkuppeln einer Anzahl von Achsen zu vermeiden, sind aus den Rädern zwei Gruppen von je zwei Paaren formirt. Die Räder, welche die vordere Gruppe bilden, werden durch ein Paar in der gewöhnlichen Weise ausserhalb der Rauchkammer angebrachte Cylinder in Bewegung gesetzt, während die Achse des vorderen Räderpaares der hinteren Gruppe in ihrer Mitte mit einer Kurbel versehen ist, welche durch die Kolbenstange eines unter dem Langkessel angebrachten Cylinders umgedreht wird. Der Dampf soll für gewöhnlich aus dem Kessel zuerst in den einzelnen, in der Mittellinie der Maschine angebrachten Cylinder eintreten, aus welchem er in die beiden vorderen Cylinder ausgestossen wird, die mit Expansion arbeiten; zum Ingangsetzen der Maschine kann der Dampf direct aus dem Kessel in alle Cylinder gelassen werden. Der Total-Radstand beträgt 16 Fuss; nöthigenfalls sollen die vorderen und hinteren Achsen einen seitlichen Spielraum erhalten.

K. — **Warnungssignal für Eisenbahnzüge zur Nachtzeit.** (Nach den Annales du Génie civil.) Um eine Stelle anzuzeigen, die der Locomotivführer nicht überschreiten darf, ohne den Zug einer Gefahr auszusetzen, hat Regnault an mehreren Puncten der Französischen Westbahn Warnungstafeln eingeführt, welche blos in einer Laterne von etwa 60 Centimeter Länge bestehen, in deren Mitte eine einzige Flamme angebracht wird. Rechtwinklig zu einander sind zwei parabolische Reflectoren eingesetzt, die mit der vorderen Wandseite der Laterne einen Winkel von 45° bilden. Jedes der Spiegelbilder wird nach der Vorderseite reflectirt, so dass der Führer zwei Flammen sieht, während mittelst eines Schirmes die directe Flamme verdeckt wird.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

19. Septbr. *Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.

22. (nicht 12.) Septbr. *Oberschlesische Eisenbahn-Ges. zu Breslau. Tagesordnung s. S. 513.

27. Septbr. *Erste Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.

28. „ Wilhelmsbahn zu Ratibor.

28. „ *Lemberg-Czernowitzer Eisenb.-Gesellschaft zu Wien. Gegenstände der Verhandlung sind: 1) Erwerbung der Concession für die Linie Suczawa-Jassy mit den Zweigbahnen nach Roman und Botoschani; 2) Vermehrung des Gesellschafts-Capitals behufs Baues dieser Bahnen und 3) Aenderung der Gesellschafts-Statuten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
9. Sept.	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	450 Zoll-Ctr. Rüböl	—
10. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Oberbau für Brücken etc.	520
10. „	zu Stuttgart	dieselbe	dergl.	520
10. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eisenbahnwagen	521
10. „	zu Elberfeld	dieselbe	Locomotiven	520
14. „	zu Cassel	Bebra-Hanauer E.	Schwellen	520
16. „	zu Schlüchtern	Elm-Gmündner E.	Herstellung von Fundamenten etc.	516

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat Juli und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Juli 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	7562	17117	24679	+199	162668	+7226
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	71922	51703	125300[1]	—	716677	+66854
b. Elmsh.-Glückstadt	4605	3195	7802	+469	49876	+3296
a. Berg.-Märkische	—	—	596246	+63827	3811543	+425549
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	117950	+7045	798362	+70379
Berlin-Anhaltische	141800	164800	312600	+890	1850400	—59120
Berlin-Görlitz[2]	33464	26362	62694	—	360466	—
Berlin-Hamburg	111778	165237	285727	+22188	1916122	+50251
Berlin-Potsd.-Magdb.	109935	99491	209426	—8841	1366379	+3116
a. Berlin-Stettin-Starg.	90861	95193	188586	+14215	—	+32764
b. Stargard-Cösl.-Colb.	22162	16366	39218	—3868	—	+4993
c. Vorpomm. Zweigb.	34668	19197	54679	+1590	—	+9927
Breslau-Schweidn.-Fr.	57641	90190	154124	—679	—	+2918
Hessische Nordbahn	39589	72449	112038	+10871	741558	+116507
Homburger E.	18057	1186	19243	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	765	728	1493	+148	8663	+983
a. Köln-Mind. Hauptb.	137960	400724	600678	—67657	3944224	—174847
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	14932	22722	42294	—2670	286027	+10510
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	23713	105186	146454	+9485	918415	+94990
d. Zusammen	176605	528632	789426	—60842	5148666	—69347
Leipzig-Dresden	92685	140290	232975	—	1618542	+174395
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	58229	+46	276946	—1107
a. Magdeburg-Leipzig	53079	117564	171918	+967	1217838	+70736
b. Halle-Casseler Zwgb[3]	—	—	53641	+16174	360605	+147842
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	51533	64462	115995	—649	—	+38422 (a–c)
b. Cöthen-Wegeleben, u. Güsten-Stassfurt	13305	14362	27667	+3364	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	16705	27619	45766	+1445	—	
Mecklenburgische E.	31050	22958	54008	+6424	318509	—ca. 1300
Nassauische E.	51983	59153	119462	+2698	508185	+30882
Neisse-Brieg	5680	8560	14954	+581	—	+12334
Niederschles. Zweigb.	8653	13374	22527	+1741	—	—24782
a. Oberschles. Hauptb.	65430	395827	507508	+59337	3432471	+390699
b. „ Zweigb.	—	10539	10806	+1643	67947	+9918
c. Breslau-Posen-Glog.	41131	86918	138456	+22676	1008253	+244110
d. Stargard-Posen	22816	70338	100108	+28410	726970	+255227
Oppeln-Tarnowitz	3039	15238	22277	+2406	—	+18157
Ostpreuss. Südbahn	14877	17942	33290	—	—	—
Preuss. Ostbahn	296623	272455	589125	+86553	—	—

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	53069	43587	1188	97844	+11998
Ost-Holstein	„	9134	6083	238	15455	+2367
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	6957	2004	178	9139	+1655
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	2762	79	21	2862	+220

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke (27,95 M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die 9,31 Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. Juli 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
a. Rheinische[4]	257000	261900	531650	—12016	3144240	+200886
b. Kempen-Venlo[5]	1480	940	2420	—	15280	—
a. Rhein-Nahebahn	28200	52512	85973	—3176	480508	+19391
b. Saarbrücker E.	24200	110092	154744	—11638	1039855	+5624
Schleswigsche	25967	24393	50360	+6382	301633	+38128
Thüringische	133495	158860	292355	+24263	1739082	+134814
Tilsit-Insterburger E.	3911	3771	9730	+2916	56849	+10964
Wilhelmsbahn	12039	73230	96971	+40526	—	+316198
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[6]	6310	42246	48556	—	376079	+47243
Böhmische Westbahn	53635	155699	209334	+27409	1291872	+305627
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	89374	—	613560	—
Fünfkirchen-Barcs[7]	3245	3322	6567	—	20541	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	93194	281985	375179[8]	—	2532163	—
Graz-Köflach	5756	35913	41669	+11123	284471	+70378
Kais. Ferd. Nordbahn	400836	1683328	2084164	+662731	43 651 847	+3525726
Kais. Elisabethbahn	321187	544442	870151	+161459	6350778	+2315276
Lemberg-Czernowitz	41758	98809	140567	+51500	989995	+139410
Mohács-Fünfkirchen	5038	75051	80089	+15762	451840	+69317
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1016338	+112223	7160134	+1865014
b. Südöstl. Linie	—	—	1140463	+71122	9040600	+2781832
c. Wien-Neuszöny	—	—	174662	+51696	1244945	+501175
d. Zusammen	—	—	2331463	+235041	17 445 679	+5148021
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz	644400	1506535	2150935	+246838	15 429 481	+3563768
b. Italienisches Netz	896870	886550	1783420	+163793	12 219 458	+138313
Süd-Nordd.-Verbindb.	37380	126203	163583	—	1150481	+185751
Theissbahn	117967	324116	442083	+52551	3168715	+850422
Turnau-Kralup-Prag	17727	41123	58850	+3078	421000	+59618
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	204303	455342	659645	+96626		
Bayer. Staatsbahnen						
Frankfurt-Hanau	29336	26176	57334	+1969	344009	+45078
Hess. Ludwigsbahn[9]	153032	142395	297827	+36928	1938819	+342031
a. Pfälz. Ludwigsb.	63179	174472	237651	—7184	1611966	+153480
b. „ Maximiliansb.	16987	47700	64687	+1402	437079	+21605
c. Neust.-Dürkheim	3600	1803	5403	+273	35464	+1079
Taunusbahn	77552	21241	99693	+7607	416705	+35541
Werrabahn	39318	77511	116829	+11113	681757	+27919
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	35948	45396	108732	—	—	—
Schweizer Centralb.	461000	315000	776000	+ ca. 2000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	78679	180419	272325	+32998	—	—
Warschau-Bromberg	19996	25912	51970	+1569	—	—
Riga-Dünaburg	28883	58223	87679	+2054	716771	+183323

[4] Der Einnahmebetrag des Personenverkehrs im Juli 1867 enthält an aussergewöhnlichen Einnahmen: a) in Folge der Pariser Ausstellung ca. 14 000 Thlr., b) in Folge der Heiligthumsfahrt nach Aachen ca. 25 000 Thlr.

[5] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[6] Teplitz-Dux (1,50 M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[7] Diese 8,88 Ml. lange Bahn wurde am 6. Mai d. J. eröffnet.

[8] Die Brutto-Einnahme im Monat Juli 1867 betrug 304 075 fl. 8 kr.

[9] Von der Mehreinnahme ad 342 031 fl. entfallen 276 082 fl. auf die alten Strecken.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Die Herstellung der Fundamente und des unteren Theiles vom aufgehenden Mauerwerk vom Josia-Viaducte im Loos III, nahe der Bayerischen Grenze, mit circa 634 Schachtruthen Mauerwerk soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Zeichnungen, Massenberechnungen und Bedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern während der Dienststunden einzusehen. Submissions-Formulare nebst Massenverzeichniss werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten und mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung der Fundamente etc. des Josa-Viaducts"

versehenen Offerten sind bis spätestens zu dem am

16. September a. c. Vormittags 12 Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Schlüchtern, den 31. August 1868.

Der Königliche Eisenbahn-Bauinspector.
Behrend.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Fahr-Ordnung für die Personen- und Gemischten Züge.

Giltig vom 1. August 1868 bis auf Weiteres.

Von Pardubitz nach Reichenberg

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		1. Personen-Zug Morgens Uhr	Min.	3. Personen-Zug Nachmitt. Uhr	Min.	5. Gemischter Zug Vormittag Uhr	Min.	7. Gemischter Zug Mittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. W. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.
—	—	Pardubitz	Abfahrt	5	18	4	53	11	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	15.173	Opatowitz	„	5	48	5	23	11	46	—	—	—	72	—	54	—	36	—	24
3	22.760	Königgrätz	Ankunft	5	59	5	34	11	58	—	—	1	8	—	81	—	54	—	36
			Abfahrt	6	2	5	36	12	1	—	—								
3.5	26.553	Předměřitz	„	6	11	5	45	12	11	—	—	1	26	—	95	—	63	—	42
4.5	34.140	Smiřitz	„	6	23	5	57	12	24	—	—	1	62	1	22	—	81	—	54
5.5	41.727	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	6	35	6	9	12	38	—	—	1	98	1	49	—	99	—	66
			Abfahrt	6	40	6	14	12	51	—	—								
6.5	49.313	Kukus	„	6	57	6	31	1	10	—	—	2	34	1	76	1	17	—	78
7.5	56.900	Königinhof	„	7	14	6	48	1	29	—	—	2	70	2	3	1	35	—	90
8.5	64.487	Třemešna	„	7	29	7	3	1	45	—	—	3	6	2	30	1	53	1	2
9.5	72.073	Mastig	„	7	46	7	20	2	4	—	—	3	42	2	57	1	71	1	14
11	83.453	Falgendorf	Ankunft	8	6	7	41	2	30	—	—	3	96	2	97	1	98	1	32
			Abfahrt	8	11	7	46	2	48	—	—								
12	91.040	Paka	„	8	28	8	4	3	7	—	—	4	32	3	24	2	16	1	44
13	98.627	Liebstadtl	„	8	47	8	24	3	29	—	—	4	68	3	51	2	34	1	56
14	106.213	Semil	„	9	4	8	42	3	48	—	—	5	4	3	78	2	52	1	68
15	113.800	Eisenbrod	„	9	18	8	57	4	5	—	—	5	40	4	5	2	70	1	80
16	121.387	Kleinskal	„	9	34	9	15	4	24	—	—	5	76	4	32	2	88	1	92
17	128.973	Turnau	Ankunft	9	51	9	33	4	44	—	—	6	12	4	59	3	6	2	4
			Abfahrt	9	56	9	53	5	4	12	20								
18	136.560	Sichrow	„	10	13	10	10	5	26	12	42	6	48	4	86	3	24	2	16
19	144.147	Liebenau	„	10	27	10	24	5	43	12	59	6	84	5	13	3	42	2	28
20	151.733	Reichenau-Gablonz	„	10	42	10	39	6	3	1	19	7	20	5	40	3	60	2	40
20.5	155.527	Langenbruck	„	10	55	10	52	6	20	1	34	7	38	5	54	3	69	2	46
22	166.907	Reichenberg	Ankunft	11	17	11	14	6	49	2	3	7	92	5	94	3	96	2	64

Anschlüsse.

In Pardubitz:

Zug 1. An den Zug von Wien und Olmütz:
Abfahrt von Wien . . . . . . 7 Uhr — Min. Abends.
„ „ Brünn . . . . . . 11 „ 45 „ Nachts.
„ „ Olmütz . . . . . 12 „ 5 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 36 „ Morg.
An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . . . 9 Uhr 30 Min. Abends.
Ankunft in Pardubitz . . . . . 3 „ 5 „ Früh.

Zug 3. An die Züge von Wien, Olmütz und Prag:
Abfahrt von Wien . . . . . . 6 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Brünn . . . . 10 „ 43 „ „
„ „ Olmütz . . . . . . 8 „ 20 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 22 „ Nachm.
An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . . . 12 Uhr 15 Min. Mittags.
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 3 „ Nachm.

Zug 5. An den Zug Bodenbach-Prag:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Prag . . . . . . 7 „ 35 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 10 „ 38 „ Vorm.

In Turnau:

Zug 3. An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 4 Uhr 45 Min. Nachm.
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 18 „ Abends.
Ankunft in Turnau . . . . . . 9 „ 39 „ „
An den Zug von Bodenbach und Teplitz:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 10 Min. Nachm.
„ „ Teplitz . . . . . . 2 „ 48 „ „
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 18 „ Abends.
Ankunft in Turnau . . . . . . 9 „ 39 „ „

Zug 7. An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 8 Uhr 7 Min. Früh.
„ „ Kralup . . . . . . 9 „ 8 „ „
Ankunft in Turnau . . . . . . 12 „ 8 „ Nachm.
„ „ Reichenberg . . . . 2 „ 3 „ „
An den Zug von Bodenbach:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 30 Min. Früh.
Ankunft in Kralup . . . . . . 6 „ 20 „ „
Abfahrt von Kralup . . . . . . 9 „ 8 „ „
„ „ Tuanau . . . . . . 12 „ 20 „ Nachm.
Ankunft in Reichenberg . . . . 2 „ 3 „ „

In Reichenberg:

Zug 1. An den Zug nach Zittau, Grossschönau, Löbau, Dresden, Leipzig, Görlitz, Frankfurt a/O.:
Abfahrt von Reichenberg . . . 12 Uhr 30 Min. Mittags.
Ankunft in Zittau . . . . . . 1 „ 25 „ Nachm.
„ „ Grossschönau . . . 2 „ 28 „ „
„ „ Löbau . . . . . . 2 „ 56 „ „
„ „ Dresden . . . . . 5 „ 52 „ „
„ „ Leipzig . . . . . 10 „ — „ Abends.
„ „ Görlitz . . . . . 4 „ 48 „ Nachm.
Abfahrt von Görlitz . . . . . . 5 „ 10 „ „
Ankunft in Frankfurt a/O. . . . 10 „ 20 „ Abends.

Zug 3. An den Zug Zittau, Grossschönau, Löbau, Dresden, Leipzig, Görlitz, Frankfurt a/O., Berlin, Breslau (in Reichenberg über Nacht):
Abfahrt von Reichenberg . . . . 4 Uhr 10 Min. Früh.
Ankunft in Zittau . . . . 5 „ 2 „ „
„ „ Grossschönau . . . 6 „ 13 „ „
„ „ Löbau . . . . . . 6 „ 41 „ „
„ „ Dresden . . . . . . 9 „ 15 „ „
„ „ Leipzig . . . . . . 1 „ — „ Nachm.
„ „ Görlitz . . . . . . 9 „ 19 „ Vorm.
„ „ Frankfurt a/O. . . . 4 „ 25 „ Nachm.
„ „ Berlin . . . . . . 5 „ 30 „ „
„ „ Breslau . . . . . . 2 „ 5 „ „

Zug 5. An den Zug nach Zittau, Löbau, Leipzig, Berlin:
Abfahrt von Reichenberg . . 7 Uhr 50 Min. Abends.
Ankunft in Zittau . . . . . 8 „ 44 „ „
„ „ Löbau . . . . 10 „ 15 „ „
„ „ Dresden . . . . 4 „ — „ Morgens.
„ „ Görlitz . . . . 10 „ 56 „ Nachts.
„ „ Leipzig . . . . 6 „ 45 „ Morgens.
„ „ Berlin . . . . 8 „ 30 „ „

Von Reichenberg nach Pardubitz

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		Zug 2. Personen- Morgens Uhr	Min.	Zug 4. Personen- Nachmitt. Uhr	Min.	Zug 6. Gemischter Vormittag Uhr	Min.	Zug 8. Gemischter Mittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. W. excl. Agio u. Stempelgebühr, Classe I. fl.	kr.	II. fl.	kr.	III. fl.	kr.	IV. fl.	kr.
—	—	Reichenberg	Abfahrt	4	10	3	45	8	16	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5	11.380	Langenbruck	„	4	35	4	10	8	48	1	33	—	54	—	41	—	27	—	15
2	15.173	Reichenau-Gablonz	„	4	46	4	21	9	3	1	48	—	72	—	54	—	36	—	20
3	22.760	Liebenau	„	5	1	4	36	9	23	2	7	1	8	—	81	—	54	—	30
4	30.347	Sichrow	„	5	13	4	48	9	38	2	21	1	44	1	8	—	72	—	48
5	37.938	Turnau	Ankunft	5	29	5	4	9	56	2	38	1	80	1	35	—	90	—	60
			Abfahrt	5	39	5	9	10	11	—	—								
6	45.520	Kleinskal	„	5	57	5	27	10	32	—	—	2	16	1	62	1	8	—	72
7	53.107	Eisenbrod	„	6	13	5	43	10	51	—	—	2	52	1	89	1	26	—	84
8	60.693	Semil	„	6	27	5	57	11	8	—	—	2	88	2	16	1	44	—	96
9	68.280	Liebstadl	„	6	44	6	14	11	27	—	—	3	24	2	43	1	62	1	8
10	75.867	Paka	„	7	5	6	35	11	51	—	—	3	60	2	70	1	80	1	20
11	83.453	Falgendorf	Ankunft	7	21	6	51	12	12	—	—	3	96	2	97	1	98	1	32
			Abfahrt	7	26	6	56	12	32	—	—								
12.5	94.833	Mastig	„	7	47	7	17	12	55	—	—	4	50	3	38	2	25	1	50
13.5	102.420	Třemešna	„	8	2	7	32	1	10	—	—	4	86	3	65	2	43	1	62
14.5	110.007	Königinhof	„	8	17	7	47	1	26	—	—	5	22	3	92	2	61	1	74
15.5	117.593	Kukus	„	8	32	8	2	1	43	—	—	5	58	4	19	2	79	1	86
16.5	125.180	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	8	48	8	18	2	1	—	—	5	94	4	46	2	97	1	98
			Abfahrt	8	53	8	26	2	21	—	—								
17.5	132.767	Smiřitz	„	9	6	8	39	2	36	—	—	6	30	4	73	3	15	2	10
18.5	140.353	Předměřitz	„	9	18	8	51	2	49	—	—	6	66	5	—	3	33	2	22
19	144.147	Königgrätz	Ankunft	9	26	8	59	2	58	—	—	6	84	5	13	3	42	2	28
			Abfahrt	9	29	9	2	3	1	—	—								
20	151.733	Opatowitz	„	9	41	9	14	3	14	—	—	7	20	5	40	3	60	2	40
22	166.907	Pardubitz	Ankunft	10	10	9	43	3	47	—	—	7	92	5	94	3	96	2	64

Anschlüsse.

In Pardubitz:

Zug 2. An den Zug nach Wien:

Abfahrt von Pardubitz	10 Uhr	48 Min.	Morg.
Ankunft in Brünn	4 „	11 „	Nachm.
„ „ Wien	8 „	33 „	Abends.

An den Zug nach Prag:

Abfahrt von Pardubitz	11 Uhr	— Min.	Morg.
Ankunft in Prag	2 „	42 „	Nachm.

Zug 4. An den Zug nach Wien und Olmütz:

Abfahrt von Pardubitz	10 Uhr	24 Min.	Abends.
Ankunft in Brünn	3 „	23 „	Morg.
„ „ Olmütz	6 „	45 „	„
„ „ Wien	7 „	56 „	„

An den Zug nach Prag:

Abfahrt von Pardubitz	10 Uhr	14 Min.	Abends.
Ankunft in Prag	6 „	— „	Früh.

Zug 6. An den Zug nach Prag-Bodenbach:

Abfahrt von Pardubitz	4 Uhr	32 Min.	Abends.
Ankunft in Prag	7 „	37 „	„
„ „ Bodenbach	12 „	49 „	„

In Turnau:

Zug 2. An den Zug nach Prag:

Abfahrt von Turnau	5 Uhr	42 Min.	Früh.
„ „ Kralup	8 „	53 „	„
„ „ Prag	10 „	9 „	„

An den Zug nach Bodenbach und Teplitz:

Abfahrt von Turnau	5 Uhr	42 Min.	Früh.
Ankunft in Kralup	8 „	38 „	„
Abfahrt von Kralup	8 „	53 „	„
Ankunft in Bodenbach	11 „	50 „	Vorm.
„ „ Teplitz	12 „	23 „	Mittags.

Zug 8. An den Zug nach Prag und nach Bodenbach:

Abfahrt von Turnau	2 Uhr	53 Min.	Nachm.
„ „ Kralup	6 „	11 „	„
Ankunft in Prag	7 „	— „	Abends.
„ „ Bodenbach	12 „	49 „	Nachts.

In Reichenberg:

Zug 2. An den Zug von Berlin, Glogau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Löbau, Grossschönau, Zittau (über Nacht in Reichenberg):

Abfahrt von Berlin	8 Uhr	40 Min.	Vorm.
„ „ Glogau	9 „	15 „	„
„ „ Leipzig	12 „	— „	Mittags.
„ „ Dresden	5 „	— „	Nachm.
„ „ Görlitz	7 „	— „	Abends.
„ „ Löbau	8 „	— „	„
„ „ Grossschönau	8 „	35 „	„
„ „ Zittau	9 „	34 „	„
Ankunft in Reichenberg	10 „	38 „	„

Zug 4. An den Zug von Breslau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Grossschönau, Löbau, Zittau.

Abfahrt von Breslau	7 Uhr	— Min.	Früh.
„ „ Leipzig	5 „	15 „	„
„ „ Dresden	9 „	15 „	Vorm.
„ „ Görlitz	11 „	50 „	„
„ „ Löbau	12 „	40 „	Nachm.
„ „ Grossschönau	1 „	15 „	„
„ „ Zittau	2 „	15 „	„
Ankunft in Reichenberg	3 „	19 „	„

Zug 6. An den Zug von Leipzig, Dresden, Görlitz, Lödau, Zittau, Grossschönau:

Abfahrt von Leipzig	7 Uhr	25 Min.	Abends.
„ „ Dresden	11 „	45 „	„
„ „ Görlitz	1 „	35 „	Morgens.
„ „ Löbau	4 „	20 „	„
„ „ Grossschönau	5 „	— „	„
„ „ Zittau	6 „	— „	„
Ankunft in Reichenberg	7 „	13 „	„

Von Königshain nach Josefstadt

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		10. Gemischter Zug, Morgens, Uhr	Min.	12. Gemischter Zug, Nachmittags, Uhr	Min.	14. Lastzug mit Personenbeförderung, Nachmittags, Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. Währ. excl. Agio u. Stempelgebühr, I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.
—	—	Königshain	Abfahrt	5	27	5	2	1	46	—	—	—	—	—	—	—	—
0.5	3.793	Bernsdorf	„	5	36	5	11	1	57	—	36	—	27	—	18	—	12
2	15.173	Trautenau	Ankunft	5	59	5	34	2	23	—	72	—	54	—	36	—	24
			Abfahrt	6	5	5	40	2	38								
3.5	26.553	Schwadowitz	„	6	34	6	9	3	23	1	26	—	95	—	63	—	42
3.5	26.553	Hertin	„	6	40	6	15	3	31	—	—	—	—	—	—	—	—
4.5	34.140	Kosteletz	„	6	57	6	32	3	57	1	62	1	22	—	81	—	54
6	45.520	Nachod	„	7	25	7	—	4	30	2	16	1	62	1	8	—	72
7	53.107	Böhm.-Skalitz	„	7	46	7	21	5	3	2	52	1	89	1	26	—	84
8.5	64.487	Josefstadt-Jaroměř .	Ankunft	8	10	7	45	5	35	3	6	2	30	1	53	1	2

Anschluss in Josefstadt:

Zug 10. An den Personenzug 2 nach Wien, Olmütz, Prag:
Ank. in Pardubitz 10 Uhr 10 Min. Vorm.
Abf. v. „ 10 „ 48 „ „
Ank. in Olmütz . 6 „ 35 „ Abends.
„ „ Brünn . 4 „ 11 „ „
„ „ Wien . . 8 „ 33 „ „
Nach Prag:
Abf. v. Pardubitz 11 Uhr — Min. Vorm.
Ank. in Prag . . 2 „ 42 „ Nachm..

Zug 12. An den Personenzug 4 nach Wien, Olmütz und Prag:
Ank. in Pardubitz 9 Uhr 43 Min. Abends.
Abf. v. „ 10 „ 24 „ „
Ank. in Olmütz . 6 „ 45 „ Morg.
„ „ Brünn . . 3 „ 23 „ „
„ „ Wien . . 7 „ 56 „ „
Nach Prag:
Abf. v. Pardubitz 10 Uhr 14 Min. Abends.
Ank. in Prag . . 6 „ — „ Morg.

Zug 14. Anschluss an den Personenzug 3.
Ank. in Reichenberg 11 Uhr 14 Min. Nachts.

Von Josefstadt nach Königshain

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		9. Gemischter Zug, Morgens, Uhr	Min.	11. Gemischter Zug, Abends, Uhr	Min.	13. Lastzug mit Personenbeförderung, Vormitt., Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. Währ. excl. Agio u. Stempelgebühr, I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.
—	—	Josefstadt-Jaroměř .	Abfahrt	7	10	6	45	9	20	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5	11.380	Böhm.-Skalitz	„	7	40	7	15	10	12	—	54	—	41	—	27	—	18
2.5	18.967	Nachod	„	7	56	7	31	10	31	—	90	—	68	—	45	—	30
4	30.347	Kosteletz	„	8	29	8	4	11	18	1	44	1	8	—	72	—	48
4.5	34.140	Hertin	„	8	41	8	16	11	32	—	—	—	—	—	—	—	—
5	37.933	Schwadowitz	„	8	52	8	27	11	53	1	80	1	35	—	90	—	60
6.5	49.313	Trautenau	Ankunft	9	15	8	50	12	23	2	34	1	76	1	17	—	78
			Abfahrt	9	21	8	56	12	38								
8	60.693	Bernsdorf	„	9	45	9	20	1	10	2	88	2	16	1	44	—	96
8.5	64.487	Königshain	Ankunft	9	53	9	28	1	21	3	6	2	30	1	53	1	2

Anschluss in Josefstadt:

Zug 9. An den Personenzug 1 von Wien, Olmütz und Prag:
Abf. von Wien . . 7 Uhr — Min. Abends.
„ „ Brünn . . 11 „ 45 „ Nachts.
„ „ Olmütz . 12 „ 5 „ „
„ „ Pardubitz 5 „ 18 „ Morg.
Abf. von Prag . . 9 „ 30 „ Abends.
Ank. in Pardubitz 3 „ 5 „ Morg.

Zug 11. An den Personenzug 3 von Wien, Olmütz und Prag:
Abf. von Wien . . 6 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Brünn . 10 „ 53 „ Vorm.
„ „ Olmütz . 8 „ 20 „ „
„ „ Pardubitz 4 „ 53 „ Nachm.
Abf. von Prag . . 12 „ 15 „ Mitt.
Ank. in Pardubitz 4 „ 3 „ Nachm.

Zug 13. Von dem Personenzuge 2:
Abf. von Reichenberg 4 Uhr 10 Min. Früh.

Von der Direction der k. k. p. Süd-Nord-Deutschen Verbindungs-Bahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Von dem 1. September ab wird die Zweigbahn von Rittershausen nach Remscheid mit den Stationen Barmen-Rittershausen, Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep und Remscheid für den öffentlichen Verkehr benutzt werden.

Das Betriebs-Reglement und die Tarif-Bestimmungen, welche auf den übrigen Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecken gelten, treten mit der Eröffnung der Zweigbahn auch auf dieser in Kraft. Der Tarif für den Güter-Verkehr nebst Tarif-Meilenzeiger ist in dem zweiten Nachtrage zum Güter-Tarife vom 2. November 1867 enthalten, und zum Preise von einem Sgr. auf den Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn käuflich zu haben. Wegen des Verband-Verkehres der neuen Stationen erfolgt besondere Bekanntmachung.

Auf die Benutzung des Bahn-Telegraphen für den Depeschen-Verkehr findet das Reglement vom 1. Juli 1867 Anwendung.

Für den Personen-Verkehr ist bis auf Weiteres der nachfolgende Fahrplan geltend. Mit der Einführung desselben werden auf den anderen Bahnstrecken Aenderungen in verschiedenen einzelnen Zügen eintreten, welche aus den auf den Stationen ausgehängten Fahrplan-Placaten vom 1. September ersichtlich sind.

Elberfeld, den 29. August 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Fahrplan

für die Zweigbahn der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von B.-Rittershausen nach Remscheid, gültig vom 1. September 1868 bis auf Weiteres:

I. Richtung Remscheid:

Stationen.		Vormitt.				Nachmittags.											
Rittershausen	Abf.	7	—	9	31	2	5	4	48	7	32	10	20	—	—
Ronsdorf	„	7	17	9	48	2	22	5	5	7	49	10	37	—	—
Lüttringhausen . . .	„	7	24	9	56	2	30	5	13	7	57	10	45	—	—
Lennep	„	7	33	10	5	2	39	5	22	8	5	10	54	—	—
Remscheid	Ank.	7	42	10	15	2	48	5	31	8	14	11	3	—	—

II. Richtung Rittershausen:

Stationen.		Vormittags.						Nachmittags.							
Remscheid	Abf.	5	23	7	56	11	43	3	4	5	57	8	24	—	—
Lennep	„	5	35	8	8	11	55	3	16	6	9	8	36	—	—
Lüttringhausen . . .	„	5	43	8	16	12	3	3	24	6	17	8	44	—	—
Ronsdorf	„	5	52	8	25	12	12	3	33	6	26	8	53	—	—
Rittershausen	Ank.	6	4	8	37	12	24	3	45	6	38	9	5	—	—

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Auf Grund der in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 7. Juli 1868 gefassten Beschlüsse werden Actien gegenwärtiger Serie und Cathegorie zum Paricourse von 525 fl. Ö. W. im Gesammtbetrage von 1 615 950 fl. Ö. W. ausgegeben und hat jeder Besitzer von **fünf** Actien oder Genussscheinen der bisherigen Emissionen das Recht auf Zeichnung einer Actie im Nominalwerthe von 525 fl. Ö. W.

Die P. T. Herren Besitzer von Actien oder Genussscheinen der bisherigen Emissionen werden demnach aufgefordert, diese in der Zeit vom 1. bis 15. September d. J. im Bureau der Gesellschaft **Prag** Nr. 995—1 oder in **Wien** bei den Herren **Robert & Comp.** vorzuweisen und auf Grund derselben die Actien IV. Emission zu beziehen.

Jenen, die weniger als **fünf** Actien oder Genussscheine früherer Emissionen besitzen, beziehungsweise präsentiren, werden Antheilscheine auf $^1/_5$ Actie erfolgt, zu deren Zusammenlegung auf eine ganze Actie der Präclusivtermin später bekannt gegeben werden wird.

Die erste Einzahlung auf diese neuen Actien hat in der Zeit vom 1. bis 15. September d. J. im Büreau der Gesellschaft **Prag** Nr. 995—1 oder den Herren **Robert & Comp.** in Wien und zwar: 10%

mit 52 fl. 50 kr. auf eine **ganze Actie**,
mit 10 fl. 50 kr. auf ein **fünftel Actie**

zu geschehen und werden die weiteren Zahlungstermine später kundgemacht werden.

Die volleingezahlten Interims- und Antheilscheine werden seiner Zeit gegen gehörig ausgefertigte Actien umgetauscht.

Diese Actien IV. Emission haben Anspruch auf den statutenmässigen Reinertrag der bisherigen Linie der **a. priv. Buschtěhrader** Eisenbahn und deren herzustellenden Fortsetzung über **Saaz** bis **Priesen** mit der Flügelbahn in das **Rakonitzer** Kohlenrevier und der Flügelbahn von **Hostiwic** nach **Smichow** vom **1. Januar** des auf die Eröffnung des Betriebes der Fortsetzungsstrecke bis **Priesen** folgenden Jahres. — Bis dahin werden die auf selbe geleisteten Einzahlungen mit 5% jährlich verzinst und jeweilig mit Ende December ausgeglichen.

Prag, am 25. Juli 1868. **Die Direction.**

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken und Durchlässe der Donaubahn.

Für die Baubezirke Ehingen und Riedlingen der Donaubahn ist der eiserne Oberbau zu liefern, und zwar:

a) für 19 Brücken und Durchlässe des Baubezirks Ebingen von 6 bis 50 Fuss Lichtweite im Gesammtgewicht von
2520 Centnern Schmied- und Walzeisen und
245 „ Gusseisen,

b) für 12 Brücken und Durchlässe des Baubezirks Riedlingen von 6 bis 150 Fuss Lichtweite im Gesammtgewicht von
10 150 Centnern Schmied- und Walzeisen und
575 „ Gusseisen.

Die Lieferung und Aufstellung der Brücken hat zum Theil bis 1. Juli 1869, zum Theil bis Ende September 1869 stattzufinden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen auf Uebernahme sämmtlicher Brücken oder eines Theiles derselben spätestens bis

10. September d. J.

unter Angabe des Preises pro Centner Schmied- und Walzeisen und pro Centner Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues schriftlich bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 26. August 1868.
Königl. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken und Durchlässe der Schwarzwaldbahn.

Für die Strecke von Dizingen bis Teinach der Schwarzwaldbahn ist der eiserne Oberbau zu den Brücken und Durchlässen zu liefern, und zwar:

a) für 7 Brücken etc. des Baubezirks Leonberg von 10 bis 60 Fuss Lichtweite im Gesammtgewicht von
1530 Centnern Schmied- und Walzeisen und
87 „ Gusseisen;

b) für 7 Brücken des Baubezirks Weil der Stadt-Abthlg. I von 18 bis 120 Fuss Lichtweite im Gesammtgewicht von
4815 Centnern Schmied- und Walzeisen und
294 „ Gusseisen,

c) für 2 Brücken des Baubezirks Calw von 150 bis 180 Fuss Lichtweite im Gesammtgewicht von
8480 Centnern Schmied- und Walzeisen und
414 „ Gusseisen.

Diese sämmtlichen Brücken sind im Laufe des Sommers und Herbstes 1869 aufzustellen.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen auf Uebernahme sämmtlicher Brücken oder eines Theils derselben spätestens bis

10. September d. Js.

unter Angabe des Preises pr. Ctr. Schmied- und Walzeisen und pr. Centner Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues schriftlich bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 26. August 1868.
Königl. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von Eichen- bezw. Kiefern-Schwellen und zwar:
11 500 Stück Stossschwellen,
25 000 „ Mittelschwellen
soll im Submissions-Wege verdungen werden.

Die Bedingungen der Lieferung und die Bezeichnung der Ablieferungsorte der Schwellen sind bei der unterzeichneten Commission, sowie bei dem Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern, Vormittags von 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 3 bis 6 Uhr aufgelegt, und können dieselben auch auf frankirte Anfragen, gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission für Schwellen-Lieferung betreffend“
bis spätestens am **14. September 1868 Vormittags 10 Uhr** an uns einzusenden, woselbst die eingegangenen Submissionen in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, am 29. August 1868.
Königliche Commission
für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von
30 Lastzugmaschinen mit Tender und
7 Tender-Locomotiven
im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Die maassgebenden Bedingungen sind in unserem Central-Büreau hier einzusehen, auch können Abdrücke derselben bei unserem Eisenbahn-Bau-Inspector Herrn Mecheleu hierselbst gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Anerbietungen, welche versiegelt und unter der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Locomotiven“
portofrei bei uns einzureichen sind, werden bis zum **Donnerstag den 10. September cr. Vormittags 11 Uhr** entgegen genommen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in unserem Central-Büreau bewirkt wird.

Elberfeld, den 21. August 1868.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von 4 Stück 6rädrigen combinirten Eisenbahn-Post- und Gepäckwagen, 24 Stück Gussstahltragfedern und 40 Stück Gussstahlspiralfedern soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Wir bringen solches mit dem Bemerken zur Kenntniss, dass die Bedingungen und Zeichnungen in unserem Centralbüreau hier einzusehen sind, sowie dass Abdrücke derselben bei dem Herrn Eisenbahn-Bau-Inspector Mechelen hier in Empfang genommen werden können.

Offerten, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind versiegelt und portofrei bis zu dem auf

Donnerstag den 10. September cr. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Termine uns einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben erfolgt.

Elberfeld, den 19. August 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	29. August	24. September	D. Newyork	19. September	15. October
D. Hermann	5. September	1. October	D. Deutschland	26. „	22. „
D. Union	12. „	8. „	D. Rhein	3. October	29. „

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. September.	1. October.	D. Baltimore	1. November	1. December
D. Berlin	1. October.	1. November.	D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS

ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:

D. Bremen am 14. October. | D. Newyork am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Eisenbahn-Bau-Geräthe,

als zweirädrige Kippkarren mit eisernen Achsen, einrädrige Schuttkarren, rothbuchene Laufbohlen in allen Dimensionen und Sorten, Lehr-Bögen etc. etc. liefert auf Bestellung den Herren Bau-Unternehmern zu den billigsten Preisen

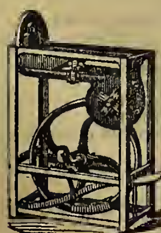
G. C. Querfurth in Rammelburg bei Wippra a/Harz.

Inserate

in sämmtl. existirende Zeitungen werden zu Original-Preisen prompt besorgt.

Bei grösseren Aufträgen **Rabatt.**

Annoncenbüreau von **Eugen Fort** in Leipzig.



Ventilator-Feldschmieden,

Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf 2½zölliges Quadrateisen in 8—10 Min. Preis von **30 Thlr. an.** In allen Grössen vorräthig bei

Roessemann & Kühnemann, Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Technisches Bureau

von **Thiel & Knoch** in **Breslau.**

Allen Eisenbahn-Verwaltungen empfehlen wir angelegentlichst unser **Technisches Bureau** zur Ausführung von **generellen und speciellen** Eisenbahn-Vorarbeiten etc. etc. **Thiel & Knoch.**

Abr. Herz in Mannheim,

Besitzer von Trasssteingruben in Plaidt bei Andernach a/Rh.

empfiehlt den Herren Bauunternehmern und Baubeamten seinen vorzüglichen, fein gemahlenen

Plaidter Trass und Trassstein.

— Proben gratis. —

Maschine

zum Einziehen von

Locomotivsiederöhren,

welche alles Versetzen der Rohre vermeidet, und alle bisher zu dem Zwecke angefertigte Apparate übertrifft, liefert die Maschinenfabrik von

Schröder & Niederschulte, Berlin, Weinmeisterstrasse 14.

Beachtenswerth.

Die von mir neu erfundenen Waggondecken aus Schweinehaar, welche alle anderen an Dauerhaftigkeit und Wärme übertreffen und auch schon von mehreren Eisenbahn-Directionen eingeführt sind, worüber ich Zeugnisse vorlegen kann, empfehle ich sämmtlichen Eisenbahn-Verwaltungen bestens **Jos. Wingender** in Crefeld.

Wasserstandsgläser

in vorzüglichster Qualität, über deren ausgezeichnete Dauerhaftigkeit Atteste mehrerer Eisenbahn-Verwaltungen stets vorräthig.

Cöln, im August 1868.

W. von Gerhardt.

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb', Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**

Berlin. Zimmerstrasse 88.

Leder-Bandagen

zu Riemenbetrieb, 13% Nutzeffect-Erhöhung bringend, (Starck'sches System), liefert die Leder-Riemen-Fabrik von

L. Starck & Comp. in Mainz.

Prospecte und Preislisten auf Verlangen franco.

Vorzügliche Neu-Warthauer Sandsteine, wetterbeständig und feinkörnig, liefert Unterzeichneter und berechnet fco. Bahnh. Bunzlau:

Bossirte Werksteine von 7 Sgr. ab,
Grenzsteine von 5 Sgr. ab,
Steinmetz-Arbeiten in jeder beliebigen Form bei sauberer Ausführung möglichst billig

Bunzlau in Schlesien.

W. Weiss.

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in Schildau bei Torgau a/Elbe.

50 Gulden Belohnung.

Am 4. Juli cr. ist auf der Tour von Berlin nach Frankfurt a/M. (via Kreiensen und Cassel) mit dem Tagesschnellzug ein Handkoffer ca. 25 Pfd. schwer, von grauem Segeltuchüberzug (Water proove), mit reparirten Ecken von braunem Leder und Messingverschluss abhanden gekommen, ohne dass es den betreffenden Eisenbahnverwaltungen bisher gelungen ist, den Koffer wieder aufzufinden.

Es wird daher obige Belohnung Demjenigen zugesichert, der zur Wiedererlangung des obenbezeichneten Koffers verhilft.

Frankfurt a/M., 28. August 1868.

Jacques Koppel. Götheplatz 3.

☛ **Hierzu eine Beilage Zeitschrift des Königl. Preussischen Statistischen Bureaus betreffend.**

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. August 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0		4	B.	32	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7		4	L.	140 1/2	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/3	10	9	5	4	B.	114	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 9/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	4	B.	101	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	10	ob.l	W.	292	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	7	4 1/2	F.	128	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	7 1/2	4	B.	133 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/3	13 7/12	4	B.	198 1/2	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	72 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	94	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	9 1/2	4	B.	169	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	191	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/8	7 5/6	8	8 7/12	8	4	B.	132 1/8	% à 200 „
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	151 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/6	8	4	B.	117	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/3	4 1/8	5 5/12	5 1/2	5 1/12	4	B.	95 3/4	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/42	5	W.	725	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/8	11	8	6 1/2	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	3 1/2	B.	126	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/3	4	4	B.	115	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	111 1/2	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	111 1/2	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	3 1/2	F.	110 5/8	% à 250 fl. S. W.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9 1/2	4	W.	207 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4 1/2	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	4 1/4	ob.l	W.	129	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Hamburg-Bergedorf	7 5/6	8 2/3	10 1/3	9 2/3	8 5/6	9 1/6	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	4	F.	134 3/4	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	15 10/21	5	W.	185 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. * ca. 5	—	—	—	—	—	—	5	W.	160 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	160 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	3	5	W.	141 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	265	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	189	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	1/2	4	L.	50 1/4	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	72	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	4	F.	158 7/8	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	13	4	B.	161	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	B.	72 3/8	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	18	4	L.	219	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	—	% à 100 „
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	93	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	67 3/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	87 3/4	% à 200 „
Mecklenburgische	2 1/3	2 1/2	3 1/2	3	3	2 1/2	4	B.	77	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	86 3/4	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weisseuburg * (Pfälz Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	4 1/2	F.	107 1/2	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88 1/2	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	5	B.	79 1/4	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	78	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	93	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 4/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	182	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 2/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	166	% à 100 „
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8 1/2	5	W.	246 1/2	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	5	W.	185 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/8	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	5	B.	80 3/4	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südb. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	74	% à 200 Thlr.
Parduh.-Reichenb. * (S.-Ndd.V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	4 1/2	W.	148 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordb. * m. 40% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	84 3/4	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	81 1/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	92	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	117	% à 250 „
do. Stamm-Prior.-Actien	6	6	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	—	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	28 2/4	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	5	B.	83 7/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger * ca. 5	—	—	—	—	—	—	5	W.	149 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4 5/6	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	93	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	7	ob.l	F.	317	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	4	L.	138 1/2	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	122 1/2	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—	—	4	L.	81 7/8	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	151	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	—	—	—	—	5	6	5	W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Warschau-Terespol	—	—	—	—	—		5	B.	77	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3	8 1/3	5	B.	59 1/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	ob.l	Ba.	476 1/4	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	7 1/2	„	Ba.	650	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	21 1/4	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	33 3/4	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	ob.l	P.	905	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	„	P.	1175	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	„	P.	566 1/4	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8	8	„	P.	597 1/2	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7	7	„	P.	581 1/4	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	12	„	P.	958 3/4	fs. pr. 500 „ „

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83 1/2	% } à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	91	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	76	% } à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	5	B.	81 3/4	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/4	% } à 100 Thlr.
[illegible] II. Emiss.	4 1/2	L.	98 1/2	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berg.-Märkische IV. Serie	4 1/2	B.	92 1/2	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. V. Serie	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. VI. Serie	4 1/2	B.	88	%
do. Nordbahn	5	B.	99 5/8	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	84	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	90 1/2	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	83 3/4	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	90 3/4	%
Berlin-Anhalt	4	B.	91 1/4	% } à 500 u. 100 Thlr.
do.	4 1/2	B.	96 3/4	%
do. Lit. B.	4 1/2	B.	95	% à do.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	91	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	88 1/4	% } à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C. *	4	B.	85	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 3/8	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/4	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 3/4	%
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
Böhmische Nordbahn *	5 i. S.	W.	89	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	83 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	79 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97 1/2	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	102	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 3/4	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B.	4 1/2	B.	93 1/2	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 3/4	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	83	% } à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89 1/2	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. verschieden.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/4	% fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84 1/4	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i. S.	L.	84	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	79 1/4	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	74	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i. S.	L.	70	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	89 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö. W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto	5 i. S.	W.	100 1/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	86 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	100 1/2	do. pr. 100 fl. C. M. } à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	83	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	82	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S.	W.	82	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	102 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 5/8	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	68	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	72 1/8	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	100	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	88	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 1/8	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	95	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	69	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	94 1/2	% à 100 Thlr.
do. Cöthen-Bernburg	2 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88 3/4	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85 3/4	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87 1/4	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	84	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87 1/2	%
do. III. Ser.	4	B.	83 3/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	94 1/2	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3 1/2	B.	78	%
do. C.	4	B.	84 3/4	%
do. D.	4	B.	84 3/4	%
do. E.	3 1/2	B.	77 1/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	92 3/4	%
do. G.	4 1/2	B.	91	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	119 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	117 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	97	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	213	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	88	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	84 3/4	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. *	3 1/2	B.	80	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	91	%
do. *	4	B.	—	%
do. *	4 1/2	B.	98 1/4	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	93	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	93	%
Riga-Düneburg * 4 1/2	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	87 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	82	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	80 1/2	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	78 3/4	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	79 7/8	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	% } à 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	81	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89 1/2	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	90 3/4	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger	5 i. S.	W.	81 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%

No. 37.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 11. September 1868. (Schluss der Nummer: 10. September Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Oesterreichischen **Südbahn-Gesellschaft** ist die $9,_{31}$ Meilen lange Bahnstrecke **(Kanizsa) Keresztur-Barcs** mit den Stationen

Mura-Keresztur, Zákány, Gola*, Berzencze, Vizvár, Babócsa und Barcs

und die $2,_{18}$ Meilen lange Strecke **Bruck a. M.-Leoben** mit der

Personen-Haltestelle Nicklasdorf und der Station Leoben

am **1. September** d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 7. September 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

* Station Gola wird erst später dem Verkehre übergeben werden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Aufnahme des Verwaltungsraths der Kaiser Franz-Josephsbahn in den Verein.)

Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josephsbahn zu Wien hat seine Aufnahme in den Verein beantragt.

Durch die Concessions-Urkunde vom 11. November 1866 ist der Gesellschaft die Linie Wien-Tulle-Meissau-Gmünd-Budweis-Pilsen-Eger mit der Flügelbahn Gmünd-Wittingau-Tabor-Prag concessionirt worden.

Von der Hauptbahn wurde die $17,_{94}$ Meilen lange Strecke Budweis-Pilsen am 1. d. Mts. in Betrieb gesetzt mit den Stationen resp. Haltestellen (†): Budweis, Frauenberg, Nettolitz (Netolic), Wodnian (Wodñan), †Protiwin, Ražice (Rečic)-Pisek, †Cějtice (Cejtic), Strakonic, †Katowice (Kattowic), Horazdiowitz (Horazdówic), Wolschan (Wolšan), Nepomuk, †Zdiar (Zdar)-Zdiaretz (Zdirec), Blowitz (Blowic), Stiahlau (Stáhlau), †Pilsenetz (Plsnec), Pilsen.

Die Bahn schliesst sich in Pilsen an die Böhmische Westbahn an.

Die Strecke Wien-Budweis ($27,_{95}$ Meilen) befindet sich gegenwärtig im Bau. Die Section Pilsen-Eger ($13,_7$ M.) und die Zweigbahn Gmünd-Tabor-Prag ($25,_2$ M.) werden demnächst in Bauangriff genommen werden.

Nach ihrer Vollendung wird die Kaiser Franz-Josef-Bahn eine Ausdehnung von ca. 85. Meilen erhalten.

Da sowohl diese Bahn, als das Domicil ihrer Verwaltung im „früheren deutschen Bundesgebiete" belegen ist, auch die im Betriebe stehende Theilstrecke Budweis-Pilsen an eine Vereinsbahn (die Böhmische Westbahn) Anschluss hat, so steht nach § 2 des Vereins-Statuts der Aufnahme des Verwaltungsraths der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn in den Verein, vorbehaltlich der Genehmigung der nächsten Generalversammlung, nichts entgegen und hat daher die geschäftsführende Direction des Vereins durch Rundschreiben vom 7. September dem Aufnahme-Antrage des genannten Verwaltungsraths entsprochen.

* Wir geben zunächst die Deutschen Namen der Stationen, wie solche in dem Situationplan angegeben sind, welcher dem Rundschreiben der geschäftsführenden Direction (Seitens der Direction der Kaiser Franz-Josefsbahn) angelegt ist. In Paranthese geben wir die davon abweichenden (Böhmischen) Namen der betreffenden Stationen, wie solche sich in dem officiell publicirten Fahrplan (siehe vorige Nummer S. 513) angegeben finden.

Zur Situation des Gütermarktes.

Die Americanischen Berichte geben sich sanguinischen Hoffnungen für das Herbstgeschäft hin, da die Roggenernte des Westens überreich, die Baumwollenernte gut ausgefallen ist und die müssig liegenden Capitalien an den Hafenplätzen Beschäftigung suchen. Die leise Wendung in den Ausweisen der Banken diesseits und jenseits

des Oceans zeige bereits die Wendung im Waarenmarkt. Drüben, in America, wo man der systematischen Beunruhigungen des Marktes durch einen „unabwendbaren" Krieg ferner steht, mag der Himmel weniger bedrohlich aussehen, bei uns haben es die französischen Zeitungen endlich doch dahin gebracht, dass allmälich in allen Theilen Deutschlands, wie uns verschiedene Reiseude und Nachrichten sagen, an einen naheu Krieg geglaubt wird. Die Americanische Erwartung starker Getreidesendungen beruhen auf einer Täuschung. Natürlich wird unser Markt bei der nur mittelguten Ernte Bezüge Amerikanischer Producte machen, aber nur in der Grenze des Nothwendigsten. America hat seine „Importen mehr als genügend durch die Exporten zu decken". Möglich, aber es spielt ein alter Irrthum der Schutzzöllner hierbei mit. Lebhaft verkaufen kann ein Land nur, wenn es lebhaft kauft. Der alte Markantilismus meinte aber, man köune die hohe Ausfuhr ganz in baar zurückbekommen oder zum wenigsten ausserordentlich wenig von fremden Ländern kaufen. Das Amerkanische Exportgeschäft wird von einer Europäischen Missernte abgesehen, nicht eher wieder aufblüheu, ehe nicht der hohe Schutztarif gebrochen ist.

Das Waarengeschäft in Europa, dessen etwas wiedergewonnenes Leben wir vor 8 Tagen berührten, hat sich wie es scheint allmälich an französischen Phraseu gewöhut. Wir halten sie deshalb nicht für ganz harmlos. Aber selbst ein Krieg hält nur localbegrenzt den Verkehr auf und so möge es nicht wundern, wenn wir steigende Frachten und Einnahmen verzeichnet fiuden, trotzdem die Luft schwül ist. Auch England, durch seine insulargeschützte Lage uud durch die Flotte freilich in weit ruhigerer Stimmnug, mit seinem Export aber doch immerhin zu einem grosseu Theil auf den Continent Europas angewiesen, zeigt jenes regere Pulsiren des Geschäfts. Man hat sich an den Trommelwirbel gewöhnt und sieht, dass das Striken doch die schwülen Tage nicht äudert. Der Exportwerth des Vormonats wuchs um 1%, gegeu Juli um 5%, die Nebenwaaren stiegen um 2½%, Kohlen um 7%, Irdenwaaren um 6%, Kurzwaaren um 19% etc., in der Einfuhr blieb Baumwolle und Weizeu im Minus. Berichte von den Russischen Getreidemärkten lauten: „schleppeud", obwohl das nördliche Russland Missernte hat. Unstreitig hat die Kaufkraft der nuu 2 Mal schon von Missernte heimgesuchten Gebiete furchtbar gelitten. Wir können also unsern frühern Ausspruch aufrecht erhalten, dass die Getreidebefrachtungen dort mässig bleiben werden. Im Ganzen ist die Geschäftslage seit den französischen Rüstungen nicht wieder zum Niveau von 1867 und 1866 zurückgelaugt. An Metallvorrath, Privatdepositen und Wechselbeständen der europäischen Banken zeigen sich ganz analoge Verhältnisse. Und zwar mit Nothwendigkeit, weil dieselben Ursachen dieselben Wirkuugen auch dort erzeugeu müssen.

Die ausserordentliche Fülle von Projecteu aller Art in Oesterreich darf uns nicht irre machen. Auf die hohen nach Ungarn im Vorjahr für die Getreidesendungen geströmten Rimessen wiesen wir schon früher hin. Die Capitalien suchen Verwendung. Ausserdem hat die politische Wiedergeburt ihre bedeutende, auch wirthschaftliche Triebkraft, die vielleicht übergesund ist. Sodann weiss das Capital recht wohl, dass die notorische Schwäche des Staates ihm im Kriegsfalle fast mit absoluter Gewissheit die günstige Chauce der Neutralität sichert! Das ist ein sehr bedeuteudes Moment für die Lage der österreichischen Speculation uud Güterbewegung.

Auf volkswirthschaftlichem Gebiet ist als weiterer Fortschritt zu registriren die Verlegung der Zollabfertigungsstelle des Passagiergepäcks von Bergedorf, wo die Bahnzüge einen halbstündigen Aufenthalt erlitten, nach dem Hamburger Bahnhofe. Die Errichtung eines Zollvereinsdepots am Bahnhofe der Verbindungsbahn wird den „Hamb. Nachrichten" zufolge erwartet. Diese Verlegung der Abfertigung wird auch für die Erhebung des Wittenberger Elbzolls gehofft. Da dieser Zoll der oberelbischen Schifffahrt die Concurrenz mit der der Eisenbahn erschwert, so werden die Schiffer eine Petition an den Bundeskanzler um gänzliche Aufhebung richten, da diese „eine Frage ihrer Fortexistenz" sei.

In wenig Wochen wird demnach mit Ausnahme von Hamburg und Bremen der Zollverein vollendet dastehen und der Wunsch Goethe's in einem Briefe an Ackermann zur Wahrheit: „Ich wünsche, dass Deutschland eins werde in Maass und Gewicht, eins in Handel und Wandel, ich wünsche, dass mein Koffer durch ganz Deutschland ungehindert fliegen kann .... und mir ist nicht bange, dass es also werden wird etc." Das grosse Werk Preussens beginnt mit dem Jahr 1815. Hunderte innere Zollgrenzen durchschnitten Deutschland, Preussen selbst war in zwei Stücke zerschnitten. Eine Verordnung vom 11. Juni 1816 hob für die Altpreussischen Provinzen eine Menge Wasser-, Binnen- und Provinzialzölle auf. Am 26. Mai 1818 erschien jene durch ihre freisinnigen Grundsätze, die selbst England imponirten, berühmte Zollordnung, welche die freie Einfuhr fremdländischer Erzeugnisse als Princip aufstellte und nur mässige Zölle forderte. 1821 folgte der Tarif selbst. Mehrere Enclaven in Preussen traten bald bei, so 1819 eine solche von Schwarzburg-Sondershausen, 1822 von Rudolstadt, dann von Lippe, Mecklenburg, Bernburg; das Zollgebiet umschloss so 1826 schon 5087 Q.-M. mit 12,581000 Einw. — Im Jahre 1828 trat Hessen-Darmstadt bei, ferner Anhalt-Dessau und Köthen, 1829 Hessen-Homburg, 1830 Birkenfeld, 1831 Waldeck, 1831 Kurhessen. Der Zollverein umfasste nun 5466 Q.-M. mit 14,827,500 Einw. — Im Jahre 1833 kam Württemberg, Baiern, Sachsen und Thüringen hinzu; das Gebiet wuchs so auf 7730 Q.-M. und 23,478,120 Einw. Zwei Jahre später kamen Baden, Nassau, Frankfurt. Der Verein umfasste nach dem Hinzutreten noch einiger kleiner Gebiete 8110 Q.-M. mit 27,142,000 Einwohner. 1841 kam Braunschweig und Luxemburg. (Gebiet 8245 Q.-M.).

Seit 1848 suchte Oestreich beizutreten. Doch waren die Valutawirren und das Tabaksmonopol ein Hauptthinderniss, von der niedereu Consumptionsfähigkeit ganz abgesehen, die eine Vertheilung der Einnahme nach Köpfen unmöglich gemacht hatte. Der Hannoversch-Oldenburgische Steuerverein trat 1851 bei und damit wurde die hochwichtige Nordseeküste gewonnen! 1853 folgte jener Handelsvertrag mit Oestreich, der die völlige Zolleinigung noch immer als dessen festgehaltenes Ziel hinstellte. Schaumburg-Lippe und Oldenburg hatten sich 1851 und 1852 angeschlossen, sodass der Zollverein jetzt 9044 □M. mit 32559000 Einw. umfasste. Der Abschluss des freihändlerischen Handelsvertrags mit Frankreich (2. August 1862) rief einen Sturm hervor, 1864 schien der Zollvereiu auseiuanderfallen zu sollen. Das Ultimatum Preussens hatte jedoch die Wirkung, den Widerstand zu brecheu. Das Jahr 1866 stürzte auch die alte polnische Zollverfassung mit dem berüchtigten Veto. Der neue Zollvertrag vom 8. Juli 1867 basirte den Verein auf die neue Grundlage. Lauenburg, die Elbherzogthümer, Hamburgsche Gebietstheile, Lübeck und die beiden Mecklenburg kamen hinzu.

Der heutige deutsche Zollverein hat in seiner Vollendung ein Gebiet von 9678 □ Meilen und 38800000 Einwohnern!

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 8. September. Mein letztes Schreiben war kaum abgesendet, als die Baisse am Eisenbahn-Actien-Markte ihre Bacchanalien feierte. Der Mittwoch (2. Septbr.) forderte schwere Opfer; nur nach Procenten waren die Cours-Herabsetzuugeu zu rechnen; Oberschlesische A uud C fielen auf 180, Köln-Mindener auf 124 u. s. w. Diese Baisse war nichts weiter als eine Illustration der von mir vor acht Tagen gegebenen Darstellung. Die Verkäufer mussteu Opfer bringeu, und weil sie an diesem Tage in ungewöhnlicher Zahl erschienen, mussten sie auch aussergewöhnlich opfern. An der Börse gilt der Satz, dass die Geschäftsstille die schlimmste Situatiou ist; die Baisse verliert ihren Stachel, wenn sie von lebhaften Umsätzen begleitet wird; ja noch mehr als das, sie ist oft sogar das Heilmittel und trägt, wenn sie in genügender Ausdehnung eintritt, die Reaction in sich. In der That ist bis gestern (7.) der Eiseubahn-Actien-Markt in die ihm eigen gewesene Abspannung nicht wieder zurückgefallen. Das Geschäft entwickelte sogar eine verhältnissmässig gute Lebhaftigkeit uud zwar — das ist die zweite Errungenschaft — mit wenigen Ausnahmen zu steigenden Coursen. Die Hausse entwickelt sich freilich langsamer als die Baisse am 2. September, aber eiue stürmisch fortschreitende Reconvalescenz ruft oft einen schwer courablen Rückfall hervor, und so will ich denn sehr zufrieden sein, dass vom 2. bis gestern Köln-Mindeuer auf 127 u. s. w. gestiegeu sind. — Eine Ausnahme machten Oberschlesische A und C, die nach einer Hausse bis 186½ gestern wieder auf 184¼ fielen Bekanntlich hat die Direction die Erweiterungs-Projecte auf die Tagesordnung der nächsten, am 22. d. M. stattfindenden Generalversammlung gestellt. Am Sonntage traten viele hiesige Actionäre zu einer Vorberathung zusammen und haben eine Resolution beschlossen, über welche — wenn der Inhalt Bedingung für Aunahme jener Anträge ist — die Erweiterungs-Projecte fallen müssen, mindestens für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Herren Actionäre fordern u. A. das Aufgeben des Bahnbaues nach Wildenschwert; weiter, dass für das Präcipuum des Staates (⅓ des Reinertrages über 5 Procent) der 1867er Betrag als Maximum festgesetzt werde; weiter eiue 4proc. Staatsgarantie, eine Modification des dem Staate zuerkannten Stimmenverhältnisses u. s. w. Ich erkenne an, dass das letztere dem Staate eine Macht in die Hände giebt, welche nur durch ein wohlorganisirtes Zusammenwirken vieler Actionäre gebrochen werden kann. Ich erkenne au, dass es für die Actiouäre schmerzlich ist, dem Staate alljährlich eiuen bedeuteuden Gewiun-Antheil zugestehen zu müssen für eine Gegenleistung, 3½ Procent Zinsgarantie auf Actien Lit. B, welche niemals perfect geworden ist. Aber ich halte die gefassten Beschlüsse nicht dem Interesse des Unternehmens und der Actionäre entsprechend. Hielt man die als untrennbar erklärten Projecte dem Interesse des Unternehmens schädlich, dann musste man mit einem „Nein" antworteu, und gewiss wäre die Generalversammlung das Echo gewesen, wenn sich eine kräftige Coalition gebildet hätte. Der Staat besitzt jetzt ¼ aller anwesenden Stimmen, es mussten also, um eine absolute Majorität zu erreichen, mehr als das zweite Viertel auf seine Seite treten und dies würde grosse Schwierigkeiten haben. Das dem Staate zuerkannte Stimmrecht ist nur so lange furchtbar, wie die Actionäre lässig sind. Die Höbe des Präcipuums (bis Ende 1867 hat der Staat eineu Gewinn-Autheil von 4 929 062 Thlr. bezogen) erregte einen wahren Sturm, und doch ist es ein von einer früheren Generalversammlung zugestandenes Recht, wegen dessen man nicht jetzt Abrechnung halten sollte. Genug, ich halte es für eine falsche Taktik, Bediuguugen zu stellen, deren Annahme nicht blos unwahrscheinlich, sondern auch gewiss nicht eintreten wird. Wollte man aber nicht ablehnen, sondern einen Compromiss contrahiren, dann

durfte man wieder nicht Bedingungen stellen, welche unannehmbar sind und deren Inhalt die Vermittelung sofort abschneidet. Man hat sich auch gegen eine Bedingung erklärt, welche die Staatsregierung gestellt, die den Zweck hat, den „directen Verkehr“ mit anderen Bahnverwaltungen zu regeln und in demselben die Möglichkeit einer gewissen Willkühr zu beseitigen. Dieselbe Bedingung ist wörtlich auch in anderen Statut-Nachträgen, u. A. in denjenigen der Köln-Mindener Eisenbahn über die Venlo-Osnabrücker Eisenbahn enthalten. Ich weiss nicht, ob sich die Vorversammlung über die Folgen ihrer Beschlüsse klar geworden ist. Werden die Anträge von der Generalversammlung abgelehnt und die Neubauten in andere als in die Hände der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gelegt, dann tritt die Gefahr nahe, dass der Ungarisch-Oesterreichische Verkehr von der Oberschlesischen Bahn abgeleitet wird, ohne irgend ein Aequivalent, und das wäre sicher sehr schlimm.

Ausser den Oberschlesischen spielten Cosel-Oderberger, deren Cours-Richtung ununterbrochen steigend blieb, und Mecklenburger eine hervorragende Rolle. Die Nachrichten über die Absicht der Mecklenburgischen Regierung, die Bahn käuflich zu erwerben, steigerten den Cours, auf ein officiöses Desaveu fiel derselbe und als nichtsdestoweniger Details aus den Ausschuss-Verhandlungen bekannt wurden, welche jenes Gerücht bestätigten, trat wieder eine Reprise ein. Die Mecklenburgische Regierung will billig, zu denselben Bedingungen, welche die Halberstädter für die Wittenberger stellte, kaufen, ungeachtet die fünfjährige Durchschnitts-Dividende der Mecklenburgischen Bahn (1863/67) 2,9, der Magdeburg-Wittenbergeschen (1859/63) nur 1,7 Proc. betrug. Auch in Köln-Mindener und Rheinischen fanden gute Umsätze statt. Von den fremden Bahnen traten wieder „Staatsbahn“ mehr in den Vordergrund, die letzten Wochen-Einnahmen haben der Voraussetzung bedeutender Ausfälle widersprochen.

Der Prioritäten-Markt bietet nichts Neues, „inländische vernachlässigt, Russische gefragt und steigend;“ dieser Satz ist bereits feststehend. Erwähnenswerth ist, dass der Herr Minister der Oberschlesischen Eisenbahn die Ausgabe von 5proc. Prioritäten gestattet hat.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 7. September. (Vom Eisenbahn-Actienmarkt. Karl Ludwigsbahn, Franz Josefsbahn, Böhmische Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterreichisch-Bayerische Bahnverbindung, Eisenbahnbau in Ungarn, Tramway-Actien). In Folge der Aussichten auf Getreideexporte, die sich auf die Vorbereitungen der diesfälligen Bahnverwaltungen zur Aufstellung von Contingent-Wagenparks für den Getreideverkehr von Ungarn gründen**, sind Bahnpapiere wieder beliebt worden. Staatsbahn stiegen von 245 auf 250. Lombarden von 184 auf 187. Elisabeth-Westbahn hoben sich von 161 auf 164. Karl-Ludwigsbahn erreichten 210. Pardubitzer Bahn 150. Böhmische Westbahn 153. Auch Graz-Köflacher stiegen um 3 fl., weil diese Bahn von Voitsberg bis Tregist, wo sich ein ergiebiger Kohlenschacht, der sogenannte Lobningschacht befindet, verlängert werden soll.

Nach dem Berichte, welchen die Verwaltung der Karl-Ludwigsbahn in der letzten Generalversammlung über den Bau der Linie Lemberg-Brody mit der Flügelbahn Krasne-Zloczów erstattete, wurde übereinstimmend mit den abgeschlossenen Verträgen, für die Eröffnung beider neuen Linien der 1. October d. J. in Aussicht genommen. Indess wird die Eröffnung, dem Vernehmen nach, nicht vor dem 15. November d. J. stattfinden können, indem die Bauunternehmer ihren Verpflichtungen, insbesondere wegen Mangels an Arbeitskräften oft mit dem besten Willen nicht zu genügen vermochten. —

Die am 1. September eröffnete Theilstrecke Pilsen-Budweis hatte an diesem Tage insofern Glück, als der Besuch wegen des Pilsner Marktes zahlreich war. Diese Strecke ist 18 Meilen lang, während die ganze Länge der für die Franz Josef-Bahn projectirten Strecke 85_2 Meilen betragen soll, deren Gesammtkosten auf 81 576 600 fl. veranschlagt sind. Der Bau der neueröffneten Strecke hat, mit Ausnahme von Brücken über die Moldau, Blanitz u. s. w. sowie einem Damme mitten durch einen bedeutenden Teich, keine besonderen technischen Schwierigkeiten dargeboten und ist in nicht ganz zwei Jahren vollendet worden; die übrigen Theilstrecken, einschliesslich der Linie Gmünd-Prag sollen bis zum Jahre 1872 vollendet werden. Vorläufig verkehren auf der Pilsen-Budweiser Strecke täglich hin und her je zwei Züge später werden nach Bedarf mehr Züge in Gebrauch gesetzt werden. Die Fahrpreise betragen: erste Classe 6 fl. 48 kr. zweite Classe 4 fl. 36 kr. dritte Classe 3 fl. 24 kr. und vierte Classe 1 fl. 62 kr. Hier ist eine ständige vierte Classe eingeführt, welche von Arbeitern der anliegenden Fabriken sehr weit benützt werden wird. Die Locomotiven sind in dem Etablissement von Sigl in Wien, Wiener Neustadt und Berlin nach dem System Hall angefertigt. Mit Ausnahme der Locomotive „Schwarzenberg“ tragen sie nur Nummern, um wie man sagt, bei der Namengebung mit der czechischen Nationalität nicht in Collision zu kommen. —

Der Bau der Böhmischen Nordbahn schreitet rasch vorwärts und man erwartet bereits in diesem Jahre die Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke. Aus einem diesfäligen Bauberichte entnehmen wir folgende Daten. Auf der Wasserscheide zwischen Elbe und Oder in einer Meereshöhe von 1700 Fuss erreicht man bei Neuhütte den Backofener Zweig der Nordbahn. Die Station Tannenberg liegt in der nordwestlichen Verlängerung der Wasserscheide, 1500 Klafter von dem Eisenbahnübergange bei der Neuhütte entfernt. Von hier ab fällt die Bahn ununterbrochen gegen Leipa und hat da einen steten Wechsel von tiefen Felseinschnitten in Sandstein und hohen Aufdämmungen aufzuweisen. Die grösste dieser Aufdämmungen befindet sich kurz vor der Station Röhrsdorf, welche eine Länge von 300 Klaftern und gegen 9 Klafter Höhe besitzt und gegenwärtig bereits vollendet ist. Von Röhrsdorf aus sind die Schienen bis Leipa in einer Länge von 2½ Meilen bereits gelegt und kann diese Strecke längstens binnen acht Tagen mit Maschinen befahren werden. Begonnen wurde der Bau bei Röhrsdorf bereits im Herbste vorigen Jahres, die grössten Arbeiten wurden indess in diesem Jahre ausgeführt. Die bedeutendsten Thalübersetzungen finden sich über dem Scheibethale bei Langenau und dem Pulsnitzthale bei Leipa, wo der Durchstich des Flusses nicht unbedeutende Verzögerungen verursacht hat. Die Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Nordbahn rechtfertigen ihre Bezeichnung als Gebirgsbahn. Die Steigung ist vorherrschend wie 1 zu 90, geht aber auch auf 1 zu 60 und sogar bis 1 zu 55 hinauf. Gegen Schneeverwehungen ist bei Schönlinde, Kreibitz, Neudörfel, Leipa und Haida durch den bewährten Bau von Schneedämmen vorgebeugt. Hierbei darf nicht übersehen werden, dass die ersten Arbeiten an dem geschilderten Gebirgssysteme zwischen Kamnitz, Rumburg, Warnsdorf und Leipa zwar im Herbste des vorigen Jahres bei Röhrsdorf und mit dem Brückenbau bei Tetschen begonnen worden sind, dass aber der grösste Theil hiervon erst im Laufe dieses Jahres zur Ausführung gelangt. Die Strecke Böhmisch-Leipa-Warnsdorf wird am 1. October d. J. eröffnet werden.

Der Bau der Oesterr. Nordwestbahn wird ehestens in Angriff genommen werden. Die diesfällige Actiensubscription auf 10 bis 12 Millionen fl. wird mit Ende September oder Anfangs October d. J. in Paris und Wien ausgeschrieben werden. Das Eisenbahn-Consortium hat bereits für 90 Procent des ganzen Gelderfordernisses der Bahn abgeschlossen und damit das Unternehmen finanziell sichergestellt. 10 Procent sind nach dem Verlangen des Finanzministers einem künftigen Abschlusse vorbehalten. Die Caution von 4 Millionen Gulden in Effecten haben die Concessionäre bei der Finanzverwaltung bereits erlegt.

Die Unterhandlungen bezüglich der von einem Oesterreichischen Consortium zu erbauenden Eisenbahn von Braunau nach Neumarkt (im Anschlusse einerseits an die Bayerische Staatsbahn von München nach Simbach, andererseits an die Elisabeth-Westbahn bei Neumarkt) sind nunmehr zu einem erfreulichen Abschlusse gelangt. Es wurde nämlich zu München zwischen dem Commissär der Bayerischen Regierung, dem General-Directionsrath Fischer, und dem Vertreter des erwähnten Consortiums, Dr. Schausch, ein Vertrag vereinbart, welcher die Zustimmung aller Betheiligten erhielt. Die Arbeiten zur Herstellung der Bahn werden bereits von der Bayerischen Seite eifrig betrieben und auch Oesterreichischerseits wird nunmehr das Werk energisch in die Hand genommen werden.

Das ungarische Ministerium hat den Beschluss gefasst, das Pro-

---

* Der Ausschuss der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft beschloss am 5. September (nach Mittheilung des Wolfschen Telegr.-Büreaus) mit der Regierung wegen Verkaufs der Bahn in Verhandlung zu treten. Der Commission, welche zu dem Regierungs-Commissar Geheime Rath Meyer sich begab, eröffnete dieser, es sei die Absicht der Regierung, im Allgemeinen den Vertrag zur Grundlage zu machen, welcher am 3. Februar 1863 zwischen der Magdeburg-Wittenberger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn wegen Verkaufs ersterer an letztere abgeschlossen worden, und zwar gegen eine jährliche, dort auf 3 Procent normirte Rente, mit jährlicher Amortisation von ½ Proc. des Actiencapitals zum Nominalwerth der Actien. Abweichungen von dem genannten Vertrage solle weiteren Verhandlungen vorbehalten bleiben. Der Ausschuss wählte ein Comité von drei Mitgliedern, welches auf den Vorschlag der Regierung, den 1863 zwischen der Magdeburg-Wittenberger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft über den Verkauf der ersteren Bahn abgeschlossenen Vertrag zur Grundlage der Verhandlung zu nehmen, eingegangen ist. Es wurde sodann eine Deputation von 3 Mitgliedern, Karsten (Rostock), Kayser (Hamburg) und Saling (Berlin) gewählt, um die Verhandlung mit dem Commissar der Regierung, Geheime Rath Meyer, fortzusetzen.

Die Redact.

** Wie der „Ung. Lloyd“ aus verlässlicher Quelle vernimmt, hat die Staatseisenbahngesellschaft dem Königl. Ungarischen Communicationsministerium eröffnet, dass sie mit den Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes wegen Aufstellung eines Contingent-Wagenparkes für die aus Ungarn kommenden Getreidetransporte Vereinbarungen getroffen hat. An diesem Verkehre sind betheiligt: 1) die Oesterreichische Staatsbahngesellschaft, 2) die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 3) die Sächsische Oestliche Staatsbahn, 4) die Leipzig-Dresdener Bahn, 5) die Thüringische Bahn, 6) die Hessische Nordbahn. 7) die Westfälische Bahn, 8) die Bergisch-Märkische Bahn. Die Contingentwagen werden mit weissen Blechtafeln bezeichnet und tragen in schwarzer Farbe die Aufschrift: „Rhein.-Thüring. Verband, Ungar. Getreide via Bodenbach.“ Die leeren Getreidewagen verkehren bis Station Marchegg, welche den Weisungen der Wagendirigirung gemäss die Vertheilungsdisposition über die leeren Contingentwagen vornimmt. Die beladenen dürfen nur via Bodenbach instradirt werden.

ject der Pest-Ofner Eisenbahn-Verbindungsbrücke zu verwirklichen und zwar soll der Bau nicht an Private überlassen, sondern auf Staatskosten durchgeführt werden. Ebenso wird die Strecke Carlstadt-Fiume der Alföld-Fiumer Bahn auf Staatskosten im öffentlichen Akkordwege gebaut werden. Die Vorarbeiten auf dieser Strecke sind beendet und ist der Bau einer Meile auf eine Million Gulden veranschlagt. Bezüglich der Strecken Sissek-Agram, Agram-Karlstadt hat der Ministerrath das Communications-Ministerium beauftragt, die Ankaufsverhandlungen mit der Südbahn zu beginnen und sich Betreffs der Führung der Trace der Essek-Sissecker Bahn das Recht der Entscheidung darüber vorzubehalten, ob die Trace im Donau- oder im Savethale zu führen sein wird.

Die Tramway-Actien haben ihre Beliebtheit bereits vollkommen eingebüsst. Die unerquicklichen Verhandlungen zwischen der Gesellschaft und der Wiener Commune wegen des von der Gesellschaft auf die Fahrkarten erhobenen Steuerkreuzers, einige erst jetzt bekannt gewordene Bestimmungen der Statuten dieser Gesellschaft, sowie der zwischen derselben und der Wiener Commune geschlossene höchst drückende Vertrag haben das Publikum für dieses Papier so vollständig wie nur möglich disgustirt. Man findet es etwas gar zu sonderbar, dass der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft sich eine 15procentige Tantieme vorbehalten hat, und dass von dem Reinertrage ausserdem noch 5 Procent an die Beamten vertheilt werden, so dass also nur 80 Procent des Reinertrages den Actionären zufliessen sollen.

⊙ Aus Bayern. Mit der Detailprojectirung und dem Bau des auf das Bayerische Territorium fallenden Theiles der in Preussischen Betrieb übergehenden Bahn von Elm nach Gemünden zum Anschluss an die Bayerische Ludwigs-West-Bahn wird nun ebenfalls auf Staatskosten Bayerns begonnen, indem mit Genehmigung des Kgl. Staats-Ministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 12. August behufs Ausführung der Sinnthalbahn in Gemünden eine Eisenbahnbausection unter der Leitung des fct. Sections-Ingenieurs Karl Hettich constituirt wurde, welche am 1. September in Wirksamkeit getreten ist. —

Laut Bekanntmachung im Kreisamtsblatte von Niederbayern wurde der Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen auf Ansuchen ihres Verwaltungsrathes die Concession zur Projectirung der vorgeschlagenen neuen Bahnlinien:

1) von Neufahrn bei Ergoldsbach direct nach Obertraubling,
2) von Pilling bei Straubing direct nach Süneching,
3) von Regensburg über Neumarkt nach Nürnberg,
4) von Vilshofen durch das Vilsthal nach Landshut,
5) von Cham nach Srauhing und von da direct oder über Geiselhöring nach Mühldorf auf 1 Jahr ertheilt.

Die von dem Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen vorgeschlagene weitere Bahnlinie von Landshut nach Kirchseeon oder Schwaben zum Anschlusse an die im Bau begriffene Staatsbahn Rosenheim-Kirchseeon-München ist schon durch Techniker der Staatsregierung projectirt und erfordert deshalb weitere Projectirungs-Arbeiten von Seite der Ostbahnverwaltung vorläufig nicht. Demnach dürfte der Bau dieser Linie durch die Ostbahn nicht ausgeschlossen erscheinen.

In der am 3. Sept. abgehaltenen Generalversammlung der Bayer. Osthahn-Ges. wurde über Abänderung einiger Statutbestimmungen berathen. Von den beschlossenen Abänderungen dürfte nur der Zusatz zu § 37 von Bedeutung sein, der dahin lautet: „Wenn Zins- oder Dividenden-Coupons vor Ablauf der 5jährigen Verjährungsfrist als zu Grunde gegangen oder als abhanden gekommen angemeldet werden, so wird dem zuerst Anmeldenden oder dessen Rechtsnachfolger je nach Ablauf der Verjährungsfrist der Betrag der angezeigten und bis dahin nicht zur Einlösung gekommenen Zins- oder Dividenden-Coupons von der Gesellschaftscasse gegen Quittung ausbezahlt, insofern nicht ein Dritter innerhalb der Verjährungsfrist ein Recht hierauf durch richterliches Erkenntniss nachgewiesen hat. Die Anweisungen auf Ausfertigung neuer Zins- oder Dividenden-Abschnitte verlieren ihre Gültigkeit nach Ablauf von 5 Jahren von dem Verfalltage des letzten Zins- oder Dividenden-Coupons an gerechnet und es kann von dieser Zeit an die Ausfertigung neuer Coupons nur auf Vorzeigung der betr. Actien selbst erfolgen."

Nach den officiellen Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen haben dieselben im Monat Juli im Jahre 1868 in Gulden betragen:

	Personen	Güter	Total	gegen 1867	bis Aug 1868	gegen 1867
Bayer. Ostbahnen	204303	455342	659645	+96636	4687220	+990472
„ Staatsbahnen	664407	1235695	1900102	+306399	13105698	+3723821

tz. — Thüringische Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) Durch die am 16. Mai 1867 erfolgte Inbetriebsetzung der Dietendorf-Arnstadter Zweigbahn erhöhte sich das Bahngebiet der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf $38_{,60}$ Meilen, die im mittleren Jahresdurchschnitte sich auf $38_{,104}$ Meilen reduciren. Die Hauptbahn Halle-Gerstungen von $25_{,16}$ Meilen ist doppelgeleisig die Zweigbahnen Corbetha-Leipzig ($4_{,18}$ M.), Weissenfels-Gera ($7_{,92}$ M.) und Dietendorf-Arnstadt ($1_{,84}$ M.) sind eingeleisig.

Das Anlagecapital besteht aus 11 250 000 Thlr. Stammactien Littr. A und 11 900 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen, zusammen 23 150 000 Thlr. Ausserdem sind aber noch 5 161 000 Thlr. Stammactien Littr. B für die Gotha-Leinefelder Bahn concessionirt (welche erst im Jahre 1868 theilweise emittirt wurden) und 364 900 Thlr. kündbare, auf den Namen der Gläubiger lautende Papiere zum Bau der Dietendorf-Arnstadter Bahn begeben. Für die letzteren hat der Fürstl. Schwarzburgische Staat eine Zinsgarantie von $4^1/_2$ Procent übernommen.

Von den Prioritäts-Obligationen waren bis ultimo 1867 getilgt 1 049 220 Thlr.

Das verwendete Anlagecapital betrug 21 271 414 Thlr., d. i. pro Meile Bahnlänge die mässige Summe von 551 073 Thlrn.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 84 Locomotiven mit 82 Tendern, 124 Personenwagen mit 6001 Sitzplätzen, 29 Gepäck- und 1678 diverse Lastwagen mit einer Ladefähigkeit von 229 050 Ctrn., 113 Arbeitswagen, 1 Draisine und ein Antheil an 6 Personen- und 6 Gepäckwagen der Rheinisch-Thüringischen und an 11 Gepäckwagen des Mitteldeutschen Verbandes.

Die Locomotiven haben 271 547 Nutzmeilen zurückgelegt, die Frequenz der Wagen umfasste 10 966 126 Achsmeilen.

Frequenz. Vergleicht man die Frequenz der älteren Linien (also excl. der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt), dann sind im Jahre 1867 mehr befördert worden 307 032 Civilpersonen, dagegen weniger 258 601 Militärs, nach Abzug dieser also 48 431 Personen = $3_{,13}$ Proc. mehr als im Vorjahre und 9780 Personen mehr als im Jahre 1865. An Gütern wurden gegen das Vorjahr 3 364 726 Ctr. = $24_{,76}$ Proc. und gegen das Jahr 1865 verglichen 2 419 146 Ctr. mehr befördert.

Einschliesslich der Dietendorf-Arnstadter Zweigbahn (auf welcher 65021 Personen zur Beförderung kamen) umfasste die Personenfrequenz 13 526 Personen in der I., 344 424 in der II., 1 198 668 in der III. Classe und 59517 Militärs, zu ermässigten Preisen etc., zusammen 1 616 135 Personen. Dieselben haben 8 954 806 Meilen, jede Person also durchschnittcich $5_{,54}$ Meilen zurückgelegt und es sind pro Person und Meile durchschnittlich $3_{,45}$ Sgr. eingenommen.

Die specifische Personenfrequenz betrug 235 010 Personenmeilen. Im Localverkehre wurden $68_{,03}$ Proc., im directen Verkehr $21_{,67}$ Proc. und im Transit-Verkehre $10_{,30}$ Proc. der überhaupt gefahrenen Personenmeilen zurückgelegt.

An Gepäck wurden 174 738 Ctr., darunter 129 738 Ctr. Freigewicht befördert.

Der Güterverkehr umfasste: 312 952 Ctr. Eilgüter., 15 572 Ctr. Postgüter, 2 450 213 Ctr. gewöhnliche Frachtgüter und 14 209 462 Ctr. zu ermässigter Fracht, zusammen 16 988 199 Ctr., welche 203 627 705 Meilen — jeder Centner also $11_{,986}$ Meilen — zurückgelegt haben, bei einer Einnahme von $3_{,30}$ Pfge. pro Centner und Meile.

Die specifische Güterfrequenz berechnete sich zu 5 343 998 Centnermeilen.

Ausserdem wurden noch 41 021 Ctr. tarifirte Dienstgüter, 351 376 Centner frachtfreie Dienstgüter, 514 Equipagen, 445 Eisenbahn-Fahrzeuge, 6574 Pferde, 61 410 Stück Rindvieh, Schweine etc. und 4518 Hunde befördert.

Einnahmen. Der gesteigerte Verkehr hatte eine erhöhte Einnahme zur Folge. Der Vergleich der älteren Linien ergiebt pro 1867 eine Mehreinnahme von 295 666 Thlrn. gegen das Vorjahr und von 260 400 Thlrn. gegen das Jahr 1865. Einschliesslich der Arnstadter Zweigbahn, aber ausschliesslich der reservirten Eisenbahn-Steuer, ergiebt sich gegen das Vorjahr eine Mehr-Einnahme von 328 277 Thlrn. = $11_{,37}$ Proc.

Im Speciellen haben die Einnahmen betragen: für Personenbeförderung 1 020 089 Thlr., für Reisegepäck 36 323 Thlr., für Hunde 930 Thlr., für Eilgüter 118 314 Thlr., für Postgüter 3596 Thlr., für Frachtgüter 1 742 884 Thlr., für Dienstgüter 2142 Thlr., für Equipagen 5274 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 3866 Thlr., für Pferde 10344 Thlr., für Rindvieh und andere Thiere 26 935 Thlr., Lagergeld, Provision etc. 11 773 Thlr. und an sonstigen Einnahmen 233 832 Thlr., zusammen 3 216 362 Thlr. überhaupt, 84 410 Thlr. pro Meile und $11_{,84}$ Thlr. pro Nutzmeile. Dem verwendeten Anlagecapitale gegenüber ergeben sich $15_{,12}$ Proc.

Die Ausgaben sind in Folge des Hinzutritts der Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt und der erhöhten Leistungen um 190 600 Thlr. = $13_{,60}$ Proc. höher als die vorjährigen. Sie absorbirten $49_{,50}$ Proc. der Brutto-Einnahme gegen $48_{,52}$ Proc. im Vorjahre.

Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 556 396 Thlr. (14 602 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 975 400 Thlr. ($3_{,59}$ Thlr. pro Nutz- und $2_{,67}$ Sgr. pro Achsmeile) und für die allgemeine Verwaltung 60 299 Thlr. (1582 Thlr. pro Meile), zusammen 1 592 095 Thlr., 41 783 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. $5_{,86}$ Thlr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben repartirten sich mit $35_{,95}$ Proc. auf die Bahn-, $61_{,26}$ Proc. auf die Transport- und $3_{,79}$ Proc. auf die allgemeine Verwaltung.

Ueberschuss. Für die Dietendorf-Arnstadter Zweigbahn resultirte ein Ueberschuss von 1872 Thlrn., welcher dem Baufonds derselben überwiesen wurde. Der Ueberschuss der übrigen Linien betrug 1 622 395 Thlr., d. i. 135 805 Thlr. = $9_{,23}$ Procent mehr als im Vorjahre.

Im Durchschnitte aller im Betriebe gewesenen Linien ergiebt sich ein Ueberschuss von 42 627 Thlr. pro Meile und gegen das Anlagecapital verglichen von $7_{,64}$ Proc.

Der aus dem Vorjahre reservirte Betrag von 65 626 Thlrn. wurde zur Bezahlung der Eisenbahnsteuer verwendet, und zu dieser Steuer für das Jahr 1867 ein Betrag von 84 375 Thlrn. aus den Ueberschüssen dieses Jahres reservirt. Alsdann wurden zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 547 598 Thlr. (einschliesslich einiger Unkosten), zur Amortisation derselben 109 400 Thlr., zur Einlage in den Reservefonds 9000 Thlr. und zu Ergänzungsbauten 107 023 Thlr. verwendet.

Der Rest von 765 000 Thlr. wurde zur Zahlung von $8^1/_2$ Proc. Dividende überwiesen (welche im Vorjahre $7^2/_3$ Proc. und 1865 $8^1/_3$ Proc. betrug).

Das Ergänzungsbau-Conto hatte ult. 1867 ein Guthaben von 178 839 Thlr., der Reservefonds einen Bestand von 23 201 Thlrn. und der Erneuerungsfonds von 281 506 Thlr. Die in den laufenden Betriebs-Ausgaben enthaltenen Beiträge an den Erneuerungsfonds betrugen 324 782 Thlr.

Die Pensionscasse hatte 927 Theilnehmer und schloss mit einem Bestande von 274 530 Thlrn. ab.

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn - Gesellschaft. Der in Breslau am 7. September abgehaltenen Generalversammlung lagen folgende Anträge des Verwaltungsrathes vor: 1) das gegenwärtige Eisenbahn-Unternehmen, dessen Erweiterung von Liegnitz nach Grüneberg und Rotenburg oder einem sonstigen Anschlusspunct an die Märkisch-Posener Eisenbahn bereits beschlossen und Allerhöchst concessionirt ist, auszudehnen: a) durch den sofort in Angriff zu nehmenden Bau einer Eisenbahn von Rotenburg oder dem sonstigen Anschlusspuncte an die Märkisch-Posener Eisenbahn bis Alt-Damm, entweder über Küstrin oder über Landsberg a. W., oder endlich über einen Punct zwischen Küstrin und Landsberg, und in den beiden letzten Fällen unter Anlage einer Zweigbahn, welche Küstrin mit der directen Linie nach Alt-Damm bei Soldin oder einem anderen geeigneten Puncte verbindet, b) durch gleichzeitige Erbauung einer Zweigbahn von Pyritz nach Stargard; — 2) der Ausführung des Baues einer Eisenbahn von Alt-Damm nach Swinemünde schon jetzt näher zu treten und den Verwaltungsrath zur Anfertigung der Vorarbeiten und Kostenanschläge zu ermächtigen; — 3) den Verwaltungsrath zu autorisiren, das zu mBau der zu 1a. und b. genannten Bahnen erforderliche Anlagecapital von circa 13 Mill. Thalern theils in Stamm-Actien, theils in Prioritäts-Obligationen festzustellen, mit der Königl. Staatsregierung alle in Bezug auf die Ausführung der gefassten Beschlüsse erforderlichen Vereinbarungen, insbesondere hinsichtlich der Wahl der Linie, des Zeitpunctes für den Baubeginn, der Verzinsung der Stammactien während der Bauzeit, der durch Allerhöchstes Privilegium festzustellenden Emissions-Bedingungen der Prioritäts-Obligationen, der Nachträge wie Veränderungen des Gesellschafts-Statuts zu treffen, und gemäss dieser Vereinbarungen die staatliche Genehmigung einzuholen. Nach längerer Debatte wurden sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes mit 900 gegen 102 Stimmen angenommen und zwar Antrag 2 mit dem Zusatz „falls allen anzuwendenden gegentheiligen Bemühungen ungeachtet der Herr Handelsminister hierauf besteht" Antrag 2 mit einem Amendement, welches nicht nur die Vorarbeiten für die Weiterführung einer Zweigbahn bis Swinemünde, sondern die Bauausführung selbst bewilligt.

Directe Verkehre und Tarifwesen.

Mit dem 1. September tritt zwischen der Württemb. Station Wildbad einer- und Augsburg, München und Nürnberg, Coblenz, Bonn, Köln sowie Mainz andererseits eine directe Personen- und Gepäckabfertigung mit Beschränkung auf die Schnell- und Courierzüge ins Leben. Die Billete zwischen Wildbad und Nürnberg gelten nur für die Route über Nördlingen, diejenigen zwischen Wildbad und Augsburg, sowie München nur via Ulm. Die Billete nach Coblenz, Bonn, Cöln und Mainz werden mit 2tägiger Giltigkeit nach Wahl der Reisenden zu gleichen Taxen über die Tour Durlach-Darmstadt, Durlach-Mannheim, Mühlacker-Darmstadt oder Mühlacker-Mannheim ausgegeben. Im Verkehr mit Köln, Bonn und Coblenz werden 50 Pfd. Freigepäck gewährt.

Mit dem 10. September treten im Oesterreichisch-Bayerischen Güterverkehr zwischen den Stationen der K. K. priv. Elisabethbahn, der K. K. priv. Staats- und der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und den Stationen der Bayerischen Staats- und der Kgl. priv. Bayerischen Ostbahn andererseits neue Tarife unter Aufhebung des Tarifs vom 11. April nebst Nachträgen ins Leben.

Mit dem 1. September d. J. treten die Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Lennep, Lüttringhausen, Remscheid und Ronsdorf in den Preussisch-Braunschweigischen Güterverkehr ein. (Nachtrag zu den Preuss.-Braunschweigischen Gütertarif vom 1. April l. J.).

Mit dem 10. September tritt ein directer Tarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks von den Kohlenstationen der Köln-Mindener Bahn via Hamm-Altenbecken-Kreiensen-Arenshausen nach Stationen der Braunschweigischen, der Hannoverschen und der Halle-Arenshausener Bahn in Kraft. Exemplare 1 Sgr.

Für den Transport von Steinkohlen und Coaks im Binnenverkehr der Rheinischen Bahn ist mit dem 1. September ein modificirter resp. ergänzter Ausnahmetarif in Kraft getreten. Exemplare gratis.

Mit dem 1. September sind für den directen Güterverkehr der Stationen Castel, Biebrich und Wiesbaden der Taunusbahn nach den Stationen der Kgl. Bayerischen Ostbahn geänderte Tarife und ein geändertes Waarenverzeichniss in Anwendung gekommen.

Der Getreide-Specialtarif (No. 2) via Forbach und Weissenburg vom 1. Juli d. J. ist (für die Pfälzischen Eisenbahnen, Hessische Ludwigsbahn und Taunusbahn) mit dem 1. September im Fortfall gekommen.

Vom 1. September d. J. ist ein Nachtrag zum Westfälischen Verbandstarif vom 1. April 1868, enthaltend: directe Frachtsätze von und nach den Bergisch-Märkischen Stationen Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep und Remscheid in Kraft getreten.

Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Natroncoaks (Braunkohlencoaks) sind wegen Neigung zur Selbstentzündung nach Erlass des Kgl. Preuss. Handelsministers als ein zum Eisenbahn-Transport zulässiges Product nicht zu erachten.

Sächsische Staatsb. und Leipzig-Dresden. Dynamit (Nobelsches Sprengpulver) vom Transport ausgeschlossen. (Siehe Bekanntm. S. 528.)

Ausland.

Russland. In Bau begriffen sind nach dem „Russischen Invaliden" folgende Linien:

Kours-Kiew	438	Werst
Kiew-Balta	428	„
Zweigbahn nach Berditschew	27	„
„ „ Wolotschisk	167	„
Tiraspol-Kischinew	65	„
Kursk-Taganrog-Rostow	763	„
Jelez-Gräsy	103	„
Jelez-Orel	173	„
Orel-Witebsk	493	„
Gräsy-Borisoglebsk	192	„
Kozlow-Tambow	74	„
Zweigbahn nach Schuja	84	„
Riga-Mitau	80	„
Sergievposad-Jaroslav	196	„
Poti-Tiflis	284	„
Moskau-Smolensk	391	„
Total	3918	Werst.

Russische Eisenbahnen. St. Petersburg, 1. September. Das Ereigniss des Tages sind die Zeichnungen der Actien von den Eisenbahnen Tambow-Koslow und Ribinsk-Osetschenka. Hier hat man auf die 15 000 Actien der ersteren dieser Bahnen 200 000 Actien gezeichnet, die bereits mit 7 Rubel Prämie gehandelt werden. Die Zeichnung auf die 20 000 Actien der letzteren Bahnen ergab gestern schon 21 730 gezeichnete Stücke. An der Börse wurden sie mit 3 $^1/_2$ Rubel Prämie nach dem Preise von 85 Rubel per Stück gehandelt. — Wir werden aus der uns vorliegenden Concession für den Bau der Rybreck-Osetschenkaer Eisenbahn demnächst einen Auszug bringen.

Bei einem Bankette in Odessa erklärte der Minister für öffentliche Arbeiten, dass die Eisenbahnverbindung zwischen Petersburg und Odessa Ende 1869 fertig sein werde.

Am 28. August ist der erste Eisenbahnzug von Griasi nach Jelez abgegangen, die vollständige Eröffnung der Bahn sollte am 6. September stattfinden.

Frankreich. Der Kaiser hat, wie der „Moniteur" erzählt, Anfangs September zu Chalons den Versuchen beigewohnt, die man mit einer durch Petroleum geheizten Locomotive anstellt. Diese Versuche sollen äusserst günstig ausgefallen sein. Der Kaiser, der sich schon seit anderthalb Jahren sehr lebhaft für die Lösung dieser Frage interessirt, bestieg selber die Locomotive, um während der ersten Fahrt auf einer 23 Kil. langen Strecke die neue Einrichtung in ihrer vollen Thätigkeit genau beobachten zu können. In Bezug auf Wirksamkeit und Sicherheit soll die neue Feuerung allen Ansprüchen mehr als erwartet genügen.

t. — **Der Kohlenverkehr auf der Midland Bahn.** Nachdem die Midland Bahn sich einen directen Zugang nach London erworben und dort grossartige Bahnhöfe für den Personen-, den Güter- und den Kohlenverkehr angelegt hat, so wird dieselbe von nun an einen bedeutenden Theil des jährlichen Kohlenbedarfs der Hauptstadt selbst transportiren, anstatt diese Kohlen wie früher auf die übrigen Bahnen, die in London ausmünden, namentlich auf die London and North Western Bahn, übergehen zu lassen. Da nun $^2/_5$ aller Kohlen, die London per Bahn erhält, aus Derbyshire und den benachbarten Grafschaften, die hauptsächlich mit der Midland Bahn in Berührung stehen, kommen, so werden die übrigen Bahnen einen erheblichen Theil ihrer bisherigen Kohlentransporte verlieren. Die Kohlengruben von Clay-cross z. B., von wo die London and North Western Bahn im letzten Jahr 187 512 Tons, die Great Northern Bahn 72 758 Tons, die Great Eastern Bahn 47 889 Tons transportirte, werden in Zukunft nur auf der Midland Bahn ihre Kohlen versenden. Aehnlich geht es mit vielen anderen bedeutenden Kohlengruben und Eisenwerken, die an dem weitverzweigten Eisenbahnnetz der Midland Bahn liegen. Man taxirt allein das Quantum Kohlen, welches auf dieser Bahn künftig nach London eingeführt werden wird, auf etwa $1^1/_2$ Millionen Tons oder 30 Millionen Centner jährlich. (Nach dem Engineering.)

Literatur.

* Behm, Geographisches Jahrbuch. II. Bd. 1868. Gotha, Justus Perthes. 1868. Der vorliegende 2. Jahrgang des Behm'schen Handbuches erfüllt seine Aufgabe, die Gebiets-Veränderungen und die neuen Ergebnisse der Volkszählung in allen Staaten unserer Erde mit Quellen-Nachweis übersichtlich zusammenzustellen, weit vollkommener als die 1. in 1866 erschienene Ausgabe. Wir heben in dieser Richtung beispielsweise die Darstellung der Gebiets-Veränderungen in Europa, insbesondere die in Deutschland und Italien im Jahr 1866 erfolgten, hervor; es wird dort u. a. der Wortlaut der die Gebiets-Aenderungen betreffenden Bestimmungen der Friedensverträge zwischen Preussen, den Süddeutschen Staaten, Oesterreich und Italien wörtlich mitgetheilt und die Schätzungen der Bevölkerungen aus den Jahren 1866 und 1867 beigefügt.

Den grössten Theil des Werkes (Seite 168—480) nehmen die Abhandlungen über die Fortschritte der geographischen Wissenschaften ein: Ueber die Fortschritte der Gradmessungen von Dr. Baeyer, der Pflanzen-Geographie von Prof. Griesbach, der Raumlehre, der Bevölkerungs-Statistik, Entwurf der linguistischen Geographie von Prof. F. Müller, Mittheilungen über den Welthandel und die wichtigsten Verkehrsmittel von Scherzer, die bedeutenderen Reisen in den Jahren 1866 und 1867 von Behm. C. Vogel hat wie im 1. Jahrgang die in den Jahren 1866 und 1867 eröffneten Eisenbahnen auf dem Europäischen Continent zusammengestellt, auf welche fleissige Arbeit wir noch zurückzukommen gedenken. Den Schluss bildet eine Darstellung der Maasse der verschiedenen Länder mit Reductionstafeln geographischer Längenmaasse.

Wir können das Werk Jedem als das Deutsche Central-Organ für die wichtigsten statistisch-geographischen Nachweise bestens empfehlen.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 9. September 1868. Das Geschäft in Metallen erfreut sich weiterer Regsamkeit und namentlich sind durch sehr lebhaften Bedarf die Preise für Schottisches Roheisen in fortwährendem Steigen begriffen. — Kupfer stiller, Markt aber fest. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches 26—27½ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. — Zinn wegen bevorstehender Auction schwankend. Banca-Zinn 33—33⅚ Thlr., in Holland 54½ fl. Lamm-Zinn 32⅔—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — Zink etwas Nachfrage. Englische Berichte günstiger. W. H. Marke ab Breslau 6⅓ Thlr., geringere Marken 6⅕ Thlr., loco Waare im Detail 7—7½ Thlr. — Blei fester. Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer 6 7/12 Thlr., Tarnowitzer 6¾ Thlr., Spanisch 6⅚—7 1/12 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — Roheisen 53 sh. 8—10½ d., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54—55 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 46 Sgr., auf Lieferung 43—44 Sgr. Englisches 38½—40 Sgr., vom Lager 41½ Sgr. Oberschlesisches Roheisen anhaltender Bedarf. Coaks-Roheisen 42½—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen 45½—46½ Sgr. ab Hütte. Stabeisen weiter gesucht. Gewalztes 3—3⅙ Thlr., geschmiedetes 3¾—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. Schmiedeeiserne Träger je nach Dimension von 4½—5½ per Ctr. Eisenbahnschienen werden in grossen Partbien viel begehrt. Hiesige Notirungen 54—55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen 2½—3 Thlr. per Ctr. Kohlen und Coaks lebhafteres Geschäft. Stückkohlen 19½—21½ Thlr., Nusskohlen 18—19 Thlr., ordinäre Sorten 17 Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr. und auf Lieferung 16½—17 Thlr. per Last

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

19. Septbr. * Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.
22. Septbr. Oberschlesische Eisenbahn.
27. „ Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn.
28. „ *Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.
28. „ Cosel-Oderberger Eisenbahn
9. Octbr. *Bayerische Ostbahn zu München (öffentl. Bekm.).

Einzahlungen.

15. September Pfälzische Nordbahnen 20%.
15. „ Buschtêhrader Eisenbahn 10%.
30. „ Oesterr. Rudolfsbahn 10%.
1. October Köln-Mindener Eisenbahn-Actien Lit. B 40%.
9. „ Halle-Guben-Sorau. Stamm-Actien 20%. Stamm-Prioritäten 10% (2. Einzahlung in Berlin bei der Gesellschafts-Casse Wilhelmsstrasse 62).
15. October Märkisch-Posener Stamm- und Prioritäts-Actien 20% (in Berlin bei F. W. Krause). 4. Einzahlung.

Dividenden-Auszahlungen.

1. September Hessische Nordbahn. 4½ Thlr.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Das Eisenwerk zum Oberbau einer eisernen Brücke am Bahnhof München mit Granitpfeilern und 5 Oeffnungen ist von der Fabrik von Maffey zu 60 000 fl. = 34 285 Thlr. mit dem Aufstellungstermin 1. März 1869 in Accord genommen. Die Gesammtkosten betragen 180 000 fl. = 102 857 Thlr.

Lemberg-Brody: die eisernen Brückenconstructionen wurden in den Werken zu Zöptau angefertigt.

Franz-Josephsbahn, Strecke Pilsen-Budweis: die Personenwagen etc., in welchen auch eine IV. Classe eingeführt wurde, sind von der Fabrik Ringhoffer in Prag hergestellt; die Locomotiven sind in dem Etablissement von Sigl in Wien, Wiener-Neustadt und Berlin nach dem System Hall angefertigt.

Siebenbürger Eisenbahn. Am 16. August ist die ganze Linie Grosswardein-Klausenburg der Bauunternehmung Warring Brothers & Ekersley in Bau gegeben worden.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14. Sept. zu Cassel	Bebra-Hanauer E.	Schwellen	529
14. „ zu Wiesbaden	Nassauische E.	1840 Ctr. gusseiserne Röhren für Limburg-Hadamar und Diez-Hahnstätten	—
14. „ zu Osnabrück	Venlo-Hamb. E.	Brückenarbeiten üb. die Werse	
15. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Bandagen	529
15. „ zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Oberbau für 15 Brücken etc.	529
15. „ zu Aachen	Rheinische E.	Hochbauarbeiten Bahnhof Eschweiler	—
15. „ zu Heilbronn	Württemb. Stsb.	Fundation Bahnhof Jagstfeld	—
16. „ zu Schlüchtern	Elm-Gmündner E.	Fundamente etc.	532
17. „ zu Dorfen	Bayer. Staatsb.	14. Loos München-Braunau	—
18. „ zu Dorfen	Dieselbe	15. „ „ „	—
20. „ zu Stuttgart		Lieferung des eisernen Oberbaues (3358 Centner Schmiede- und Walzeisen, 174 Ctr. Gusseisen) für die Brücken und Durchlässe der Tauberbahn im Sommer 1869, s. nächste Nr.	
23. „ zu Cassel	Bebra-Hanauer E.	Schienen etc.	529
24. „ zu Cassel	dieselbe	Laschschrauben etc.	529
26. „ zu Hannover	Hannoversche Stsb.	Eiserne Dachconstruction	528
28. „ zu Magdeburg	Magdeb.-Halberst. E.	Erdarbeiten	529
5. Oct. zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Arbeitswagen, Achsen etc.	532

Briefkasten.

Redaction des Bremer Handelsblatts: Wir bitten um gefällige Zusendung der No. 880 Ihres geschätzten Blattes.

Herrn Th. H. in Berlin: Der Sitz der Verwaltungsbehörden der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn ist in Berlin.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bekanntmachung,

die Ausschliessung eines Frachtgegenstandes vom Eisenbahntransport betreffend.

Das als Transportgegenstand unter den Namen Dynamit oder Nobelsches Patent-Sprengpulver vorkommende Fabricat ist als in hohem Grade explosibel und feuergefährlich denjenigen Gütern gleichgestellt worden, welche im Verwaltungsbereiche der unterzeichneten Directivbehörden nach § 3 des Vereinsgüterreglements und nach den betreffenden Bestimmungen der Güterreglements für die unterzeichneten Eisenbahnverwaltungen von der Eisenbahnbeförderung unbedingt ausgeschlossen sind.

Leipzig, am 25. August 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung und complete Aufstellung einer Eisenconstruction für die Ueberdachung eines polygonalen Locomotivschuppens zu 16 Ständen auf dem Bahnhofe zu Hannover soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Gewichtsberechnung und Zeichnungen sind auf dem Büreau der Eisenbahn-Betriebs-Direction hierselbst einzusehen, auch sind Abdrücke derselben auf portofreie Gesuche unentgeltlich von dort zu beziehen.

Anerbietungen hierauf sind versiegelt und unter der Aufschrift:

„Submission auf Anfertigung einer eisernen Dachconstruction für einen Locomotivschuppen“

an die genannte Betriebs-Direction bis zum **26. September c. a. Vormittags 11 Uhr,** an welchem Tage und an welcher Stelle die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen soll, einzureichen.

Hannover, den 4. September 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Berlin-Hannoversche Bahnen.

Die Ausführung eines Theiles der Erdarbeiten zur Herstellung der Berlin-Hannoverschen Bahn zwischen Rathenow und der Elbe auf circa 1 Meile Länge mit 57 000 Schachtruthen zu bewegender Masse soll im Wege der Submission an einen Unternehmer verdungen werden. Die specielle Nachweisung der zu leistenden Arbeit sowie die Bedingungen der Ausführung liegen im Central-Bau-Büreau zu Stendal aus und können von dort gegen Ersatz der Copialien bezogen werden. Offerten sind portofrei und versiegelt an den Bau-Director Stute zu Stendal mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung der Erdarbeiten für die XI. Section"

bis zum **28. September** einzureichen, an welchem Tage die Eröffnung durch denselben Morgens 10 Uhr stattfindet.

Magdeburg, den 4. September 1868. **Directorium.**

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken und Durchlässe der oberen Neckarbahn.

Für den Baubezirk Schwenningen der oberen Neckarbahn (Strecke Rottweil-Villingen) ist der eiserne Oberbau zu 15 Brücken und Durchlässe von 6 bis 72 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von

2408 Ctr. Schmied- und Walzeisen und
112 Ctr. Gusseisen

zu liefern.

Die Aufstellung sämmtlicher Brücken hat bis zum Frühjahr 1869 zu erfolgen.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen auf Uebernahme sämmtlicher Brücken oder eines Theiles derselben spätestens bis

15. September d. Js.

unter Angabe des Preises pro Ctr. Schmied- und Walzeisen und pro Centner Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues schriftlich bei uns einzureichen.

Stuttgart, den 2. September 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

100 Stück Bandagen aus Gussstahl und
400 „ do. aus Puddelstahl für Eisenbahn-Wagenräder

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission zur Lieferung von Bandagen"

versehen, bis zum Submissions-Termine am

Dienstag den 15. Septbr. d. J. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an das Büreau des Unterzeichneten auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hieselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind im Büreau des Unterzeichneten einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 3. September 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister der Oberschles. Eisenbahn.
In Vertretung:
Meyer.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von Eichen- bezw. Kiefern-Schwellen und zwar:

11 500 Stück Stossschwellen,
25 000 „ Mittelschwellen

soll im Submissions-Wege verdungen werden.

Die Bedingungen der Lieferung und die Bezeichnung der Ablieferungsorte der Schwellen sind bei der unterzeichneten Commission, sowie bei dem Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern, Vormittags von 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 3 bis 6 Uhr aufgelegt, und können dieselben auch auf frankirte Anfragen, gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission für Schwellen-Lieferung betreffend"

bis spätestens am **14. September 1868 Vormittags 10 Uhr** an uns einzusenden, woselbst die eingegangenen Submissionen in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, am 29. August 1 868.

**Königliche Commission
für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.**

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

a) 54 000 Zollcentnern Schienen,
b) circa 2200 Zollcentnern Laschen und
c) „ 170 Zollcentnern Unterlagsplatten

soll in 2 gleichgrossen Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind bei der unterzeichneten Commission zur Einsicht offen gelegt und von derselben auf portofreies Ansuchen in Abschrift, gegen Erstattung der Copial-Gebühren, zu erhalten.

Die Offerten müssen portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission für Lieferung von Schienen, Laschen und Unterlagsplatten"

versehen, bis spätestens **Mittwoch den 23. September d. J. Vormittags 10 Uhr** eingereicht sein, zu welcher Zeit die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten, in unserem Geschäftslocale, Bahnhofsstrasse Nr. 22 in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Später eingehende oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 8. September 1868.

**Königliche Commission
für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.**

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

a) 420 Zollcentnern Laschenschrauben und
b) 551 Zollcentnern Schienennägeln

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Commission zur Einsicht offen gelegt und von derselben auf portofreies Ansuchen in Abschrift gegen Erstattung der Copial-Gebühren, zu erhalten.

Die Offerten müssen portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission für Laschenschrauben und Schienennägel"

versehen bis spätestens **Donnerstag, den 24. September d. J. Vormittags 10 Uhr** eingereicht sein, zu welcher Zeit die Eröffnung der bis dahin eingegangenen Offerten in unserem Geschäftslocale, Bahnhofsstrasse Nr. 22, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Cassel, den 9. September 1868.

**KöniglicheCommission
für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn.**

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Fahr-Ordnung für die Personen- und Gemischten Züge.

Giltig vom 1. August 1868 bis auf Weiteres.

Von Pardubitz nach Reichenberg

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		1. Personen-Zug Morgens Uhr	Min.	3. Personen-Zug Nachmitt. Uhr	Min.	5. Gemischter Zug Vormittag Uhr	Min.	7. Gemischter Zug Mittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. W. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.
—	—	Pardubitz	Abfahrt	5	18	4	53	11	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	15.173	Opatowitz	„	5	48	5	23	11	46	—	—	—	72	—	54	—	36	—	24
3	22.760	Königgrätz	Ankunft	5	59	5	34	11	58	—	—	1	8	—	81	—	54	—	36
			Abfahrt	6	2	5	36	12	1	—	—								
3.5	26.553	Předměřitz	„	6	11	5	45	12	11	—	—	1	26	—	95	—	63	—	42
4.5	34.140	Smiřitz	„	6	23	5	57	12	24	—	—	1	62	1	22	—	81	—	54
5.5	41.727	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	6	35	6	9	12	38	—	—	1	98	1	49	—	99	—	66
			Abfahrt	6	40	6	14	12	51	—	—								
6.5	49.313	Kukus	„	6	57	6	31	1	10	—	—	2	34	1	76	1	17	—	78
7.5	56.900	Königinhof	„	7	14	6	48	1	29	—	—	2	70	2	3	1	35	—	90
8.5	64.487	Třemešna	„	7	29	7	3	1	45	—	—	3	6	2	30	1	53	1	2
9.5	72.073	Mastig	„	7	46	7	20	2	4	—	—	3	42	2	57	1	71	1	14
11	83.453	Falgendorf	Ankunft	8	6	7	41	2	30	—	—	3	96	2	97	1	98	1	32
			Abfahrt	8	11	7	46	2	48	—	—								
12	91.040	Paka	„	8	28	8	4	3	7	—	—	4	32	3	24	2	16	1	44
13	98.627	Liebstadtl	„	8	47	8	24	3	29	—	—	4	68	3	51	2	34	1	56
14	106.213	Semil	„	9	4	8	42	3	48	—	—	5	4	3	78	2	52	1	68
15	113.800	Eisenbrod	„	9	18	8	57	4	5	—	—	5	40	4	5	2	70	1	80
16	121.387	Kleinskal	„	9	34	9	15	4	24	—	—	5	76	4	32	2	88	1	92
17	128.973	Turnau	Ankunft	9	51	9	33	4	44	—	—	6	12	4	59	3	6	2	4
			Abfahrt	9	56	9	53	5	4	12	20								
18	136.560	Sichrow	„	10	13	10	10	5	26	12	42	6	48	4	86	3	24	2	16
19	144.147	Liebenau	„	10	27	10	24	5	43	12	59	6	84	5	13	3	42	2	28
20	151.733	Reichenau-Gablonz	„	10	42	10	39	6	3	1	19	7	20	5	40	3	60	2	40
20.5	155.527	Langenbruck	„	10	55	10	52	6	20	1	34	7	38	5	54	3	69	2	46
22	166.907	Reichenberg	Ankunft	11	17	11	14	6	49	2	3	7	92	5	94	3	96	2	64

Anschlüsse.

In Pardubitz:

Zug 1. An den Zug von Wien und Olmütz:
Abfahrt von Wien . . . . . . 7 Uhr — Min. Abends.
„ „ Brünn . . . . . . 11 „ 45 „ Nachts.
„ „ Olmütz . . . . . 12 „ 5 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 36 „ Morg.
An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . . . 9 Uhr 30 Min. Abends.
Ankunft in Pardubitz . . . . . 3 „ 5 „ Früh.

Zug 3. An die Züge von Wien, Olmütz und Prag:
Abfahrt von Wien . . . . . . 6 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Brünn . . . . . . 10 „ 43 „ „
„ „ Olmütz . . . . . . 8 „ 20 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 22 „ Nachm.
An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . . . 12 Uhr 15 Min. Mittags.
Ankunft in Pardubitz . . . . 4 „ 3 „ Nachm.

Zug 5. An den Zug Bodenbach-Prag:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Prag . . . . . . 7 „ 35 „ „
Ankunft in Pardubitz . . . . 10 „ 38 „ Vorm.

In Turnau:

Zug 3. An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 4 Uhr 45 Min. Nachm.
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 18 „ Abends.
Ankunft in Turnau . . . . . . 9 „ 39 „ „
An den Zug von Bodenbach und Teplitz:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 10 Min. Nachm.
„ „ Teplitz . . . . . . 2 „ 48 „ „
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 18 „ Abends.
Ankunft in Turnau . . . . . . 9 „ 39 „ „

Zug 7. An den Zug von Prag:
Abfahrt von Prag . . . . 8 Uhr 7 Min. Früh.
„ „ Kralup . . . . . . 9 „ 8 „ „
Ankunft in Turnau . . . . . . 12 „ 8 „ Nachm.
„ „ Reichenberg . . . . 2 „ 3 „ „
An den Zug von Bodenbach:
Abfahrt von Bodenbach . . . . 3 Uhr 30 Min. Früh.
Ankunft in Kralup . . . . . . 6 „ 20 „ „
Abfahrt von Kralup . . . . . . 9 „ 8 „ „
„ „ Tuanau . . . . . . 12 „ 20 „ Nachm.
Ankunft in Reichenberg . . . . 2 „ 3 „ „

In Reichenberg:

Zug 1. An den Zug nach Zittau, Grossschönau, Löbau, Dresden, Leipzig, Görlitz, Frankfurt a/O.:
Abfahrt von Reichenberg . . . 12 Uhr 30 Min. Mittags.
Ankunft in Zittau . . . . . . 1 „ 25 „ Nachm.
„ „ Grossschönau . . . 2 „ 28 „ „
„ „ Löbau . . . . . . 2 „ 56 „ „
„ „ Dresden . . . . . 5 „ 52 „ „
„ „ Leipzig . . . . . . 10 „ — „ Abends.
„ „ Görlitz . . . . . . 4 „ 48 „ Nachm.
Abfahrt von Görlitz . . . . . . 5 „ 10 „ „
Ankunft in Frankfurt a/O. . . . 10 „ 20 „ Abends.

Zug 3. An den Zug Zittau, Grossschönau, Löbau, Dresden, Leipzig, Görlitz, Frankfurt a/O., Berlin, Breslau (in Reichenberg über Nacht):
Abfahrt von Reichenberg . . . . 4 Uhr 10 Min. Früh.
Ankunft in Zittau . . . . 5 „ 2 „ „
„ „ Grossschönau . . . 6 „ 13 „ „
„ „ Löbau . . . . 6 „ 41 „ „
„ „ Dresden . . . . . . 9 „ 15 „ „
„ „ Leipzig . . . . . . 1 „ — „ Nachm.
„ „ Görlitz . . . . . . 9 „ 19 „ Vorm.
„ „ Frankfurt a/O. . . . 4 „ 25 „ Nachm.
„ „ Berlin . . . . . . 5 „ 30 „
„ „ Breslau . . . . 2 „ 5 „ „

Zug 5. An den Zug nach Zittau, Löbau, Leipzig, Berlin:
Abfahrt von Reichenberg . . 7 Uhr 50 Min. Abends.
Ankunft in Zittau . . . . 8 „ 44 „ „
„ „ Löbau . . . . 10 „ 15 „ „
„ „ Dresden . . . . 4 „ — „ Morgens.
„ „ Görlitz . . . . 10 „ 56 „ Nachts.
„ „ Leipzig . . . . 6 „ 45 „ Morgens.
„ „ Berlin . . . . 8 „ 30 „ „

Beiblatt zu No. 37 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 11. September 1868.

Notizen über den Bau der Eisenbahn von Engen nach Donaueschingen.*

Mitgetheilt von dem Ober-Ingenieur dieser Bahn, Oberbaurath Gerwig.

Die Eisenbahn von Engen nach Donaueschingen** ist ein Theil der Kinzigthal-Bodenseebahn, auf welcher die Weglänge zwischen den Stationen Offenburg und Singen, welche auf der Rheinthalbahn 32,2 Meilen (53,7 Stunden) beträgt, auf 20,1 M. (33,5 St.) vermindert werden wird, und welche zugleich, da sie ganz auf Badischem Gebiet liegt, die für das Eisenbahnverkehrsleben so lästigen Zollgrenzen vermeidet.

Bis jetzt sind nur die untersten Stücke dieser grossen Badischen Linie, jene, welche an die Rheinthalbahn bei Offenburg und Singen anschliessen, im Betrieb. Die 4,5 Meilen (7,5 St.) lange Strecke von Offenburg nach Hausach wurde am 2. Juli 1866 dem Verkehr übergeben. Die 2 Meilen (3,3 St.) lange Bahn von Singen nach Engen ist am 6. September 1866 eröffnet worden.

Durch das nunmehrige Hinzukommen der 4,7 Meilen (7,9 St.) langen Bahnstrecke Engen-Donaueschingen bleibt noch eine Lücke von 8,9 M. (14,8 St.) zwischen Donaueschingen und Hausach, an deren Ausfüllung zwischen Donaueschingen und Villingen und au besonders schwierigen Puncten zwischen Hornberg und St. Georgen rüstig gearbeitet wird.

Die Bahn von Engen nach Donaueschingen zerfällt in 2 Abtheilungen von wesentlich verschiedenem Character. Zwischen Engen und Immendingen ist sie Gebirgsbahn. Sie hat den Höhenzug zu durchbrechen, welcher das Höhgau (im Bodensee- bezw. Rhein-Gebiet liegend) vom Donauthal abscheidet. Unmittelbar hinter Station Engen, welche 1740 Fuss Meereshöhe hat, beginnt die Bahn mit 1 auf 60 zu steigen. Nur von der Horizontalen der Station Thalmühle unterbrochen, setzt sich diese Steigung bis zum höchsten Punct der Bahn, der Station Hattingen fort, welche 2309 Fuss über dem Meere liegt. Man ersteigt also von Engen aus eine Höhe von 569 Fuss, und die Länge der mit 1/60 ansteigenden Bahn ist 34 140 Fuss oder 2,3 Stunden.

Von der Station Hattingen, welche bereits in einem kleinen Seitenthal der Donau liegt, hat die Bahn bis zu der Ueberbrückung dieses Flusses bei Immendingen 106 Fuss zu fallen, wobei das Maximum des angewendeten Gefälles 1,2 Procent beträgt.

Hohe Aufdammungen wechseln fortwährend mit tiefen Felseinschnitten oder Tunneln (deren zwei vorkommen). Das Gestein ist durchgehends weisser Jurakalk (vorzugsweise den Abtheilungen Zeta und Delta Quenstedts angehörend), welcher sich durch seine Wasserarmuth und theilweise auch durch leichte Zerstörbarkeit in Folge atmosphärischer Einflüsse auszeichnet.

Von der 51 778 Fuss = 3,5 Stunden betragenden Länge zwischen den Stationen Engen und Immendingen entfallen 28 249 Fuss auf Curven, und nur 23 529 Fuss liegen in geraden Linien. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 1200 Fuss. Die Länge der Curven von 1200 bis 1800 Fuss Radius beträgt 16 533 Fuss, wogegen auf 11 716 Fuss Curvenlänge Radien von 2000 bis 3000 Fuss kommen.

Die Grossaccorde für Herstellung der schwierigeren Bauarbeiten dieser Bahnstrecke wurden im Herbst 1864 abgeschlossen. Während der Periode des stärksten Baubetriebes sind etwa 1500 Mann beschäftigt gewesen.

Die Gesammtmasse von Erde und Fels, deren Lösung und Förderung der Bau der Bahn von Engen bis Immendingen erforderte, beträgt 45 000 Cubikruthen. Eine Stunde dieser Bahnstrecke kommt durchschnittlich auf 800 000 fl. zu stehen.

Die andere Abtheilung der Bahn von Engen nach Donaueschingen, nämlich jene von der Donaubrücke bei Immendingen bis Donaueschingen ist Thalbahn. Die von Station Immendingen bis Donaueschingen auf 65 050 Fuss oder 4,4 Stunden Länge zu ersteigende Höhe beträgt nur 62 Fuss. Die stärkste vorkommende Steigung ist 0,27 Procent oder 1 auf 370. Der kleinste vorkommende Curvenhalbmesser ist 2500 Fuss, der betreffende Bogen ist nur 890 Fuss lang. Die ausserdem vorkommenden Curven von zusammen 19 510 Fuss Länge haben Radien von 3000 bis 11 000 Fuss. Auf 44 660 Fuss Länge liegt die Bahn in geraden Linien.

Drei grössere Brücken, eine sehr grosse Anzahl von Durchlässen, bedeutende Flussverlegungen und theilweise schwierige Erdarbeiten zeichnen die Bahn im Donauthal aus. Die gesammte Grabarbeit betrug 16 000 Cubikruthen.

Die Bauaccorde sind im Frühjahr 1865 abgeschlossen worden, zum Theil in Folge der Kriegsereignisse des Jahres 1866, zum Theil auch aus anderen Gründen wurden sie aufgelöst und gerieth der Bau einige Zeit ins Stocken.

Im Sommer 1865 war auf dieser Bahnabtheilung der Bau im stärksten Gange. Damals sind etwa 750 Mann dabei beschäftigt gewesen. Die durchschnittlichen Kosten von 1 Stunde dieser Bahnstrecke ohne Einrechnung des besonderen Aufwandes für die zwei grösseren Stationen Geisingen und Donaueschingen betragen 320 000 Gulden.

Die Stationen an dieser Bahn sind: Engen, Thalmühle, Hattingen, Immendingen, Hintschingen, Geisingen, Gutmadingen, Neidingen, Pfohren, Donaueschingen.

Folgt man nun der Bahn von Engen aus von Station zu Station, so mögen die nachstehenden Notizen von einigem Interesse sein.

Engen (1740′ Meereshöhe) bis Thalmühle (1982′ M.-H.)
Entfernung 15 918 Fuss = 1,07 Stunden = 0,64 Meilen.

Die Bahn verlässt mit Bahnhof Engen die Sohle des Engener Thales und zieht sich an dem östlichen Abhange allmälig aufwärts, wobei mehrere Seitenthälchen überschritten werden, welche Aufdammungen bis 38 Fuss, auch zur Offenhaltung von Wegen 4 Durchfahrten unter der Bahn erforderten, und wobei Bergvorsprünge zu durchschneiden waren.

Von den mehrfach vorkommenden Felseinschnitten ist der bedeutendste jener gegenüber der (in Folge des Eisenbahnbaues an ihre jetzige Stelle versetzten) Thalcapelle. Dort erreicht die Wand auf der Bergseite eine Höhe von 100 Fuss. Haltbare Felsen sind mit 1/3 Anzug abgeböscht, zwischenliegende schlechte Schichten durch Verkleidungsmauern befestigt, leicht verwitterndes Gestein wurde mit 1füssiger Böschung abgetragen.

Eine kurze Strecke, bevor man die Station Thalmühle erreicht, befindet sich oberhalb der Bahn die letzte Fundstätte von Alpengeschieben. Diese Kiesgrube lieferte den grössten Theil des Einkiesungsmaterials für die Bahnstrecke von Engen bis Hattingen.

Das Stationshaus Thalmühle, definitiv gebaut, enthält Wohnungen für 2 Bahnwärter, wovon der eine zugleich Billetausgeber ist, ein Billetbureau und ein Wartzimmer.

Der Stationsplatz liegt etwa 100 Fuss höher als die im Thal sichtbare Landstrasse.

Thalmühle (1982′ M.-H.) bis Hattingen (2309′ M.-H.)
Entfernung 20 560 Fuss = 1,4 Stunden = 0,83 Meilen.

Die bedeutendsten Bauten der ganzen Bahn befinden sich auf dieser Strecke. Das Kriegerthal, an dessen Ausgang die Thalmühle liegt, ist mit einer 900 Fuss langen, an ihrer höchsten Stelle 90 Fuss über die Bachsohle sich erhebenden Aufdammung überschritten, welche 6500 Cubikruthen Füllmasse enthält. Thalstrasse und Bach sind mit einem 110 Fuss weiten, 247 Fuss langen (im Scheitel 4,8 Fuss starken) Gewölb überbrückt.

Noch bedeutender ist die Aufdammung im Hattinger Thal. Sie erhebt sich auf 120 Fuss über die Bachsohle, ist 1000 Fuss lang, erforderte 12 100 Cubikruthen Füllmasse und umschliesst ein Gewölb für Strasse und Bach von 226′ Länge, 35′ Weite und 5,2′ Gewölbscheitelstärke. Dieser Thalübergang erforderte von sämmtlichen Bauten der Bahn die längste Zeit zur Herstellung, nämlich vom Ende des Jahres 1864 bis zu Anfang des laufenden Jahres.

Weiter aufwärts kommen noch zwei bemerkenswerthe Dämme vor, der durch das Friedenthal, 50′ hoch, mit 15′ weiter und 102′ langer Durchfahrt, und jener im Haselhölzle von 75′ grösster Höhe; auch hier ist eine (14′ weite und 154′ lange) gewölbte Durchfahrt nothwendig gewesen.

Von den zahlreichen Felseinschnitten soll hier nur der bedeutendste erwähnt werden, jener nämlich, welchen man passirt, ehe man auf den hohen Hattingerthal-Damm gelangt. Er hat in der Bahnaxe 85 Fuss grösste Tiefe, die obere Einschnittswand steigt bis 120 Fuss über Bahnhöhe.

Nicht weit vom Haselhölzle tritt man in den 3000 Fuss langen Hattinger Tunnel. Er wurde mit Richtstollen von den beiden Enden aus und einem Schacht in 2/3 der Tunnellänge vom untern Eingang aus gemessen geöffnet. Er ist ganz ausgewölbt; theilweise konnten die natürlichen Felsen als Widerlager benutzt werden, auf einer Strecke dagegen, wo der Fels ganz ausging und man in eine breite, die Tunnelrichtung schief durchschneidende, mit Lehmboden ausgefüllte Kluft fiel, wurde sogar ein Sohlengewölb eingebracht. In ungefähr 1000 Fuss Entfernung vom unteren Portal gerieth man im Monat August 1865 mit dem Sohlenstollen in eine Erdhöhle von 37 Fuss Länge (in der Richtung des Tunnels), von 44 Fuss Weite (quer auf die Stollenaxe in der Ebene der Bahn gemessen) und von 44 Fuss Höhe, wovon etwa die Hälfte unter Bahn. Die Decke, aus der zeitweise sehr viel Wasser triefte, war kuppelartig ausgehöhlt und die Sohle mit dem schief gelagerten Einsturz bedeckt. — Im October 1864 begannen die Arbeiten zum Hattinger Tunnel und am 10. October 1865 war der Stollen vollständig durch. Mit November 1866 war der ganze Tunnel ausgemauert. Die Gesammtkosten der Herstellung

---

* Wir bedauern, dass wir bei des uns vorliegenden Stoffs die nachstehenden interessanten Mittheilungen erst, nachdem 2 Monate seit der Eröffnung der Bahn verflossen sind, zum Abdruck bringen können. Die Redact.

** Dieselbe wurde am 15. Juni 1868 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

haben durchschnittlich auf einen laufenden Fuss Tunnellänge 164 fl. betragen.

Wenn man den Tunnel verlässt, so fährt man in einen 2000 Fuss langen Felseinschnitt von 70 Fuss grösster Tiefe ein, an dessen Ende die Station Hattingen beginnt. Diese ist zum Kreuzen der Züge eingerichtet und mit Rücksicht auf den möglichen Bahnanschluss von Mösskirch her mit provisorischen Gebäuden versehen. Das Aufnahmsgebäude enthält ausser den nöthigen Diensträumlichkeiten Wohnungen für einen Expeditor und zwei Bahnwärter. Güterschoppen und Verladeplatz sind hier vorhanden.

Auf Station Hattingen berühren sich in der Einkiesung die Geschiebe der Alpen und des Schwarzwaldes.

Hattingen (2309′ M.-H.) bis Immendingen (2203′ M.-H.)
Entfernung 15 300 Fuss = $1_{,03}$ Stunden = $0_{,62}$ Meilen.

Von dieser Strecke sind ausser einer sehr bedeutenden Auffüllung und dem daranstossenden 960 Fuss langen und bis 60 Fuss tiefen oberen Voreinschnitt des 600 Fuss langen Tunnels der letztere selbst, die Arbeiten an der Donauhalde und die Immendinger Donaubrücke bemerkenswerth.

Der Tunnel liegt in einer Curve von 1200 Fuss und durchfährt grossentheils sehr klüftiges mit Höhlungen durchzogenes Gestein des mittleren weissen Jura (Quaderkalk). Er wurde im März 1865 in Angriff genommen. Im Januar 1866 war der Stollen durchgebrochen. Am 18. Februar 1866 wurde ungefähr in der Mitte des Tunnels unter der Bahn eine Höhle von 45 Fuss Tiefe, 50 Fuss Breite und 35 Fuss Länge entdeckt. Sie ist ausgefüllt worden, nachdem das Tunnelgewölbe an der betreffenden Stelle eine den Umständen angemessene Fundamentirung erhalten hatte. Im Januar 1867 wurden diese Arbeiten vollzogen und damit der Tunnelbau fertig. Die Kosten von 1 laufenden Fuss betragen hier 158 fl.

Längs der Donauhalde ist die Dammböschung der Eisenbahn eine Strecke weit auf die ganze Höhe abgepflastert. Das Pflaster stützt sich auf einen Steinbau, der längs der Donau ausgeführt wurde. In dieser Concave der Donau verschwindet aus derselben sehr viel Wasser, das unzweifelhaft zur Speisung der mächtigen Aachquelle beiträgt. Letztere entspringt 540 Fuss tiefer, als hier die Donau fliesst und ist in gerader Linie $2^3/_4$ Stunden davon entfernt.

Die Brücke über die Donau ist schief, sie hat 3 Oeffnungen (die mittlere von $71_{,5}$′, die zwei Seitenöffnungen von $51_{,5}$′ normaler Weite), welche durch zwei 223 Fuss lange continuirliche Fachwerkträger mit aufwärts gebogenem oberen Gurtband überdeckt werden. Die Längen in der Richtung der Brücke gemessen, sind zwischen den Widerlagern 216 Fuss, in den Seitenöffnungen je 61 Fuss und in der Mittelöffnung 81 Fuss. Sie enthält etwas über 1800 Ctr. Schmiedeisen und kostet 85 000 fl. Tragfähigkeitsproben wurden am 2. Mai 1868 mit Maschinen Laplace, Newton, Copernicus und einigen schwer beladenen Wagen vorgenommen. Mit einer Maximalbelastung von 20 Ctr. auf einen laufenden Fuss Geleise oder 1000 Pfund auf 1 lfdn. Fuss Träger war die bleibende Einsenkung $1^1/_2$ bis $2^1/_2$ Millimeter, die vorübergehende Einbiegung bei einer Mittelrippe durchschnittlich $6^1/_2$ Millimeter, bei einer Seitenöffnung $4^1/_2$ Millimeter. Bei raschem Darüberfahren eines schweren Zuges konnten an den höchsten Puncten der Träger (horizontale) Seitenschwankungen von 2 bis $2^1/_2$ Millimeter beobachtet werden.

Station Immendingen ist ein reines Provisorium, da der bevorstehende Anschluss der Bahn von Tuttlingen eine vollständige Aenderung alsbald nöthig machen wird. Das Dienstgehäude enthält zwei Wartzimmer mit kleinem Restaurationslocal, Billet- und Gepäckbüreau, Wohnung für einen Expeditor. Ausserdem sind vorhanden: ein Güterschoppen, Verladeplatz, eine Remise für eine Locomotive, Wasserstation, Drehscheibe von 20 Fuss Durchmesser, eine Postwagenremise und Nebengebäude.

Immendingen bis Hintschingen (2213′ M.-H.)
Entfernung 11 120 Fuss = $0_{,75}$ Stunden = $0_{,45}$ Meilen.

Ausser einer Anzahl von Wasserdurchlässen kommt hier bei Zimmern eine Blechbrücke von 20 Fuss Weite, die als Hochwasserdurchlass und Durchfahrt dient, vor.

Auf 1600 Fuss Länge war die Donau zu verlegen. Der Bahnkörper liegt theilweis im alten Donaubett.

Station Hintschingen ist Haltstelle am einfachen Geleise. Das definitiv ausgeführte Gebäude enthält ähnliche Räumlichkeiten wie Thalmühle.

Hintschingen bis Geisingen (2230′ M.-H.)
Entfernung 10 330 Fuss = $0_{,7}$ Stunden = $0_{,42}$ Meilen.

Eine Donauverlegung von 1000 Fuss Länge und ein Einschnitt, in welchem die Bergwand bedeutend nachrutschte, sind hier zu erwähnen.

Station Geisingen ist zum Ausweichen der Züge und Güterdienst eingerichtet. Das Aufnahmsgebäude enthält ausser den nöthigen Bureaux zwei Wartsäle und Wohnungen für einen Expeditor, einen Bahnmeister und zwei Bahnwärter. Es ist ein Provisorium, weil hier ein Bahnanschluss von Blumberg her möglich ist.

Geisingen bis Gutmadingen (2230′ M.-H.)
Entfernung 8320 Fuss = $0_{,56}$ Stunden = $0_{,34}$ Meilen.

Diese Bahnstrecke umfasst bedeutende Bauarbeiten. Die Bahn geht vom linken Donauufer wieder auf das rechte über. In dem langen Damm, zu dessen Herstellung das Material aus einem 27 Fuss tiefen Einschnitt abgelangt wurde, befinden sich mehrere kleinere Durchlässe, darunter zwei von 20 Fuss Lichtweite und eine Brücke über die Donau, bei welcher zugleich Flusscorrectionsarbeiten nöthig waren. Die Donaubrücke ist schief, ohne Flusspfeiler, hat normale Lichtweite von 160 Fuss, schiefe Weite von 180 Fuss und die annähernd parabolisch geformten schmiedeisernen Fachwerkträger haben 189 Fuss Länge und 22 Fuss grösste Höhe. Sie enthält 3000 Centner Schmiedeisen und hat 75 000 fl. gekostet. Eine erstmalige Belastung der Brücke mit 2900 Centner (drei Locomotiven mit Tendern und zwei schwer beladene Wagen) ergab eine bleibende Einsenkung in der Mitte von $3_{,5}$ Millimeter und eine vorübergehende Einbiegung von $17_{,4}$ Millimeter. Bei schnellem Ueberfahren der Maschine Copernicus mit 2 Schienenwagen (Gesammtgewicht 1460 Centner) betrug die Seitenschwankung im Scheitel der Eisenconstruction $4_{,5}$ Millimeter.

Station Gutmadingen ist ähnlich Hintschingen.

Gutmadingen bis Neidingen (2243 Fuss M.-H.)
Entfernung 12 950 Fuss = $0_{,87}$ Stunden = $0_{,52}$ Meilen.

An drei Stellen mit zusammen 3500 Fuss Länge kamen Donauverlegungen vor. Die bedeutendsten Arbeiten sind nächst Neidingen am Fusse des Hügels, auf dem die Fürstlich Fürstenbergische Grabkirche liegt, zusammengedrängt. Hier sind auch zwei schiefe Mühlcanalbrücken (deren normale Lichtweite $22_{,5}$ Fuss beträgt) nöthig gewesen.

Station Neidingen hat eine Ausweichspur und Verladeplatz. Das Dienstgebäude unterscheidet sich von Hintschingen und Gutmadingen im Wesentlichen nur dadurch, dass mit Rücksicht auf den Besuch von Mariahof noch ein zweites Wartzimmer hergestellt wurde.

Neidingen bis Pfohren (2252′ M.H.)
Entfernung 9380 Fuss = $0_{,63}$ Stunden = $0_{,38}$ Meilen.

Es ist hier nur eine 800 Fuss lange Donauverlegung zu erwähnen.

Station Pfohren ist ganz ähnlich wie Hintschingen eingerichtet.

Pfohren bis Donaueschingen (2265′ M.-H.)
Entfernung 12 950 Fuss = $0_{,87}$ Stunden = $0_{,52}$ Meilen.

Die Bahn von Pfohren nach Donaueschingen zieht in gerader Linie durch das sog. Ried. Sie ist durch eine Menge von Wasserdurchlässen ausgezeichnet. Die bedeutendsten davon sind ein Fluthdurchlass für die Wasser der Breg (3 Oeffnungen von je 20′ Lichtweite) und die Brücke über diesen auf 3500 Fuss Länge corrigirten Fluss. Die Bregcorrection war mit ihren Zugehörden von Schleussen und Pflasterungen eine ganz erhebliche Arbeit. Die Bregbrücke hat 86 Fuss Lichtweite und ist aus fischbauchförmig über die Bahn sich erhebenden Blechträgern gebildet. Bei erstmaliger Belastung derselben mit 1000 Centner (2 Maschinen) erlitten die Brückenträger eine bleibende Einsenkung von 1 Millimeter und eine elastische Einbiegung von $11_{,5}$ bis $12_{,5}$ Millimeter.

Die Einrichtungen der Station Donaueschingen sind der Bedeutung des hier zu erwartenden Verkehrs entsprechend sehr geräumig getroffen. Die Gebäude sind zwar keine definitiven Steinbauten, weil spätere Bahnanschlüsse (gegen Freiburg, gegen Waldshut etc.) eine vollständige Umgestaltung derselben veranlassen können, doch sind sie sauber und dauerhaft hergestellt.

Da Donaueschingen bis zur Weiterführung des Bahnverkehrs nach Villingen eine Endstation ist, so musste für die Dauer dieser Eigenschaft eine Drehscheibe aufgestellt und ein Locomotivstand hergerichtet werden, was in einer Abtheilung der Eisenbahnwagenremise geschah. Für Güterverkehr und Holzverladung ist reichlich Vorsorge getroffen. In einer Remise können Postwagen untergebracht werden. Für zwei Bahn- und Excentrikwärter sind Wohnungen in einer ehemaligen Bauhütte hergerichtet worden. Am oberen Ende der Station ist ein definitives Bahnwarthaus im Bau begriffen.

Die Eifelbahn.

Nachdem durch den zwischen der Königl. Preuss. Staatsregierung und der Rheinischen Eisenbahn - Gesellschaft neu redigirten Vertrag der Bau der Eifelbahn gesichert ist, sind die interessirten Orte und das zukünftige Hinterland der zu bauenden Bahn in die lebhafteste Bewegung gerathen, und fast kein Tag vergeht, an welchem die Local-Zeitungen nicht grössere oder kleinere Artikel brächten, um darin darzuthun, welcher glänzenden Zukunft die Eifelbahn entgegengeht und welche reiche Rentabilität sie verspricht, indem einerseits die reichen Montan-Schätze der Eifel durch sie erschlossen werden sollen, und ihr andererseits ein lebhafter Verkehr dadurch erwachsen muss, dass sie das Glied einer grossen internationalen Route von England und den Niederlanden über Köln nach Süd-Frankreich und Marseille bilden wird.

Dies sind die Ansichten der Optimisten. Die Mittelpartei, der es doch etwas zu viel verlangt scheint, dass die Eifelbahn den Verkehr Englands mit Marseille von dem kürzesten Wege über Frankreich ablenken soll, hofft wenigstens, dass ihr derselbe, soweit er Rheinland, Westfalen und Holland betrifft, zufallen muss, und baut auf die Gesellschaften von Capitalisten, welche sich bereits zur Hebung der unterirdischen Schätze der Eifel gebildet haben sollen, zu deren bester Verwendung sie sogleich eine Reihe von Hochöfen und anderer industrieller Etablissements anzulegen beabsichtigen.

Beiden Partheien gegenüber steht die kleine Schaar der Pessimisten, welche, wenn sie bei der allgemeinen Freude zu Worte kommen kann, behauptet, es dürfe wohl erst noch ein dritter Vertrag nöthig sein, also trotz der bereits erfolgten Zeichnung von 5 Millionen Actien an der baldigen Inangriffnahme des Baues* zweifelt und darauf hinweist, wie von einem Erwerb des Grundeigenthums noch nicht das Geringste zu bemerken sei, das Tracé der Bahn vielmehr in der unmittelbaren Nähe von Trier, wo der Grunderwerb sich so schon kostspielig genug gestalten werde, von neuen Anlagen bis zur laufenden Stunde durchschnitten wurde, und selbst der Ausgangspunct der Eifelbahn von dem jetzigen Bahnhofe durch leichte Gebäude verbaut worden sei, denen die polizeiliche Genehmigung hätte versagt werden müssen, da sie nebst den übrigen Anlagen offenbar nur den Zweck hätten, hohe Expropriationspreise zu erzielen. Von der Bedeutung der Eifelbahn für den Weltverkehr denken diese Unverbesserlichen nur gering, schütteln zu den reichen Erz- und Bleilagern, über welche die Angaben und Meinungen allerdings sehr verschieden lauten, das Haupt, halten die Nachrichten über die zu deren Ausbeutung gebildeten Gesellschaften für nichts als Enten, und befürchten vielmehr, dass sich die Hütten-Industrie in der Eifel langsamer entwickeln würde, als es bis jetzt erfahrungsmässig bei ähnlich situirten neuen Bahnen geschah. Nur in militärischer Beziehung wollen sie der Eifelbahn ihre hohe Bedeutung nicht absprechen.

So verschieden diese Ansichten nun auch lauten, so finden sich doch ihre Vertreter wieder alle darin zusammen, dass sie unerschöpflich in der Aufstellung neuer Bahnprojecte sind. Die Moselbahn, ob links oder rechts, oder gleich am besten auf beiden Ufern, die Hochwaldbahn, um Trier mit einem Puncte des Nahe-Thals in Verbindung zu bringen, die Fortsetzung der Eifelbahn bis Thionville, zu keinem geringeren Zweck, als damit zwischen Köln und Marseille eine kürzere Route zu erzielen und gleichzeitig auch nebenbei in einem obscuren Badedorfe im Luxemburgischen eine Haltestelle zu errichten: — dies ist ungefähr das Wesentlichste dieser Projecte, deren mögliche Ausführung mit vielem Eifer erörtert wird. Von dem Projecte St. Vith-Bingen, welches seiner Zeit mit so viel Geräusch in die Oeffentlichkeit trat, ist jetzt keine Rede mehr.

Sobald der Bau der Bahn, welcher trotz der Einwendung sceptischer Gemüther als gesichert erscheint, erst wirklich beginnt*, wird der armen Bevölkerung der Eifel und zum Theil auch der Mosel schon dadurch ein Verdienst geboten werden. Jetzt wandert sie, um solchen zu finden, nach den gewerblichen Districten des Rheins und der Saar, ähnlich wie die Bewohner des Eichsfeldes zur Zeit der Ernte nach den reicheren Gegenden Thüringens und der Provinz Sachsen ausziehen. Der Vortheil, welcher jeder Gegend durch den Bau einer Bahn erwächst, wird also in der Eifel ganz besonders willkommen sein, und auch nach Eröffnung des Betriebes werden sich der Bevölkerung Erwerbsquellen bieten, welche sich dieselbe jetzt theilweise in grosser Ferne suchen muss. Die wesentlichste Bedeutung der Eifelbahn liegt daher, wie auch stets von allen Seiten betont wurde, in der Hebung des von ihm durchschnittenen Landestheils, der durch sie auch zugleich bei seiner exponirten Lage organischer mit dem Ganzen verbunden wird.

Mag dann die Ausbeute der Erz- und Bleilager noch so ergiebig sein, die Hütten-Industrie sich schneller als bisher entwickeln, immer lässt sich der Rentabilität für eine Reihe von Jahren kein günstiges Prognosticon stellen. Gewerbliche und volkreiche Städte sind auf der ganzen Linie nicht vorhanden und nur der Endpunct Trier berechtigt zu Hoffnungen und verdient daher eine nähere Besprechung. Diese alte Stadt hat zwar mit ihren Vororten eine Bevölkerung von ca. 28 000 Seelen, dagegen aber eine äusserst schwach entwickelte Industrie. Ihre reizende Lage und das schöne, nicht genug nach Verdienst gewürdigte Moselthal mit seinen Ruinen und Baudenkmälern einer fernen Vorzeit werden viele Reisende anlocken, denen der fröhliche Sinn des gemüthlichen Trier'schen Völkchens diesen Ausflug auch nie bereuen lassen wird. Der treffliche Wein, seit einem Jahrzehnt in reichen Massen geerntet, wird, wie jene Touristen, auf der Eifelbahn befördert werden, desgleichen Massen grosser Quader-Bruchsteine, welche die Steinbrüche in vorzüglicher Güte liefern und die schon jetzt, bei ungünstigen Verkehrswegen, bis Aachen, Antwerpen und Rotterdam versendet werden.

Noch eine ganze Reihe solcher vortheilhaften Nebenumstände liessen sich anführen, aber es mag unterbleiben, da sie den Mangel an Industrie- und Unternehmungsgeist doch nicht aufzuwiegen vermögen. Das Capital hierzu soll zwar nach Aussage der Eingeborenen vorhanden sein, von denen, die es besitzen, aber nur gehütet und nicht in solchen Unternehmungen angelegt werden, welche den Verkehr und die Gewerbsthätigkeit erhöhen und daher stets dem Ganzen zu Gute kommen. Nach der letzten Volkszählung hat sich die Einwohnerzahl seit dem Jahre 1864 um nur 59 Seelen vermehrt, ein so geringer Zuwachs, dass er durch die 1866 sehr stark grassirende Cholera allein nicht genügend erklärt werden kann. Der Bahnhof, welchen die Saarbrücker Bahn dort seit 1860 im Betriebe hat, liegt still und einsam am äussersten Ende der Stadt und durch die Mosel von ihr abgeschnitten; seine grossen Räume machen bei ihrer Leere einen unheimlichen Eindruck. Die Umgebung desselben besteht in Kartoffel- und Gemüsefeldern; Häuser und Neubauten, obwohl das Baumaterial äusserst billig, befinden sich so gut wie gar nicht in seiner Nähe, während sonst in weit kleineren Städten bei nicht älteren Stationen neue Stadttheile entstehen, und sich selbst an solchen Bahnpuncten, wo wegen des Ueberkreuzens belebter Wege und entfernt von grösseren Orten, oft sogar mitten in unwirthlicher Gegend, eine Haltestelle errichtet wurde, sich kleine, aber lebhafte und rührige Colonien in wenigen Jahren bilden.

Es wird von gewissen Seiten behauptet, die vielen Feiertage und Processionen, der auch in den Wochentagen in den ziemlich zahlreichen Kirchen stattfindende Gottesdienst, die Anhäufung von liegenden Gütern, darunter Weinberge der besten Lagen, in den Händen der Kirchen und geistlichen Stifter, das Aufwenden grosser Summen für fromme Zwecke habe das Aufblühen des Volkswohlstandes verhindert, wenn auch nicht in dem Maasse, wie in Spanien und Italien, — und das Vorhandensein milder Stiftungen habe dem Umsichgreifen der Armuth ebensowenig Einhalt thun können, wie dies nach einem berühmten Reisewerke seiner Zeit in Avignon der Fall war. Eins jener Institute, die Hospitien-Verwaltung, suche dabei ihr Grundeigenthum fortwährend zu vermehren und verpachte es dann zu den in neuerer Zeit mehrfach erwähnten Bedingungen, verfüge überhaupt über grosse Mittel, die sogar noch dadurch vermehrt würden, dass diese zur Kranken- und Armenpflege bestimmte Anstalt nebenbei auch auf Pfänder leihe, und wirklich ergiebt sich aus einer vor Kurzem von ihr erlassenen Bekanntmachung*, dass sie in dem einzigen Monate Januar des Jahres 1867 mehr als 1000 Pfänder angenommen hat. Auf 27 Bewohner also ein Pfand!!

Es lässt sich nicht verkennen, dass Gegenden, wo solche Zustände in ausgeprägter Weise vorhanden sind, für gedeihliche Entwickelung von Eisenbahnen keinen günstigen Boden abgeben können, aus welchem Grunde sie auch hier allein Erwähnung fanden. Maassgebender für uns bleiben die Resultate der Eisenbahn-Statistik, an denen nicht so leicht zu rütteln ist. Vergleichen wir, auf diese gestützt, Trier mit dem benachbarten Saarbrücken, so ergiebt sich, dass letztere Station den dreifachen Personenverkehr und den doppelten Güterversandt wie Trier hat, auch täglich an 1700 Ctr. Güter mehr empfängt als dieses. Seine allerdings günstigere Eisenbahnverbindung wird aber mehr als aufgewogen durch den Umstand, dass Trier eine doppelt so grosse Bevölkerung hat. An die Steuercasse dieser Stadt muss die Saarbrücker Staats-Eisenbahn für den Betrieb ihrer Station daselbst eine jährliche Einkommensteuer von über 4000 Thlr. zahlen, was wir gewöhnlichen, nur mit dem Durchschnittsverstande ausgerüsteten Menschenkinder uns natürlich nicht zu erklären vermögen. — Wird da die Eifelbahn, als Privat-Unternehmen, für den „Betrieb ihres Gewerbes" verhältnissmässig nicht noch höher besteuert werden?

Trier glaubt jetzt eine Ursache des geringen Aufschwungs, welchen dasselbe durch die Saarbrücker Bahn genommen hat, darin suchen zu müssen, dass die Bahn nach Luxemburg (Metz-Paris-Brüssel) nicht direct in Trier, sondern eine Meile oberhalb der Mosel, bei Conz, von jener abzweigt. Das Gleiche fürchtet man auch für die dereinstige Mosel- und Hochwaldbahn, da angeblich in der Absicht liegt, dass beide eine Meile unterhalb Trier von der Eifelbahn abzweigen sollen. Wenn durch letztere dann auch der Uebelstand der Kopf-Station beseitigt sei, würde Trier doch immer in der Sackgasse stecken bleiben. Wie aber von einer solchen die Rede sein kann, wenn die Stadt an einer Bahn liegt, welche sich in kleiner Entfernung ober- und unterhalb eines nicht blos lieblichen, sondern auch schiffbaren Stromes gabelt, ist schwer abzusehen. Die Mittel zum regsten Verkehr sind damit gegeben, es handelt sich nur darum, dieselben auch auszunutzen. Am Entgegenkommen der Bahnverwaltungen wird es nicht fehlen, und fehlt es auch jetzt nicht, da äusserst niedrige Tarife gestellt und Verkehrs-Erleichterungen aller Art bewilligt sind. Allen Anforderungen zu genügen, ist bekanntlich nicht möglich, denn diese sind mitunter auch wunderbar naiv und übertrieben.

Ein sehr erheblicher Bruchtheil von Gütern, namentlich der grösste Theil von Kohlen und Coaks, welche der Station Trier per Bahn zugeführt werden, geht von dort zur Zeit per Achse oder Schiff weiter. Zwei Stunden unterhalb der Mosel liegt nämlich ein grosses Hüttenwerk, die Quint, welche das Meiste davon bezieht. Das damit verbundene Umladen und Weiterspediren giebt durch das zahlreich dabei beschäftigte Personal und Fuhrwesen jetzt fast allein dem Bahnhof noch Leben, welches mit der Eifelbahn sofort erlischt, denn dann rollen diese Massen einfach über den Bahnhof hinweg. Vergrössern werden sie sich möglicherweise durch die Erze aus dem Luxemburgischen, welche jetzt durch die Wasserstrasse von der Station Wasserbillig ab, bis zur Quint befördert werden, dann aber der Bahn zufallen möchten. Die Mosel-Schifffahrt, schon jetzt gesunken, erhält damit einen neuen Stoss, der Bau der Moselbahn wird sie wohl ganz lahm legen. Die Schiffer behaupten, bei den vielen Stromwindungen mit den Pfennig-Tarifen der Bahnen nicht concurriren zu können.

* Ist inzwischen an verschiedenen Stellen erfolgt, namentlich wird der Erwerb und die Besitznahme des Grundeigenthums in den Kreisen Daun, Schleiden und Bitburg mit Eifer betrieben. Die Redaction.

* Siehe „Allgemeiner Anzeiger für den Regierungsbezirk Trier" No. 91 vom 19. April 1868.

Nur alle 3 Meilen ein solches Hüttenwerk wie die Quint, und der Eifelbahn ständen die schönsten Erfolge in Aussicht. Von der einen Seite die Kohlen der Ruhr, von der anderen diejenigen der Saar und nach beiden hin wieder den Absatz der Hüttenfabricate und Rohproducte der Eifel: günstigere Bedingungen könnten gar nicht gegeben werden. Die Hoffnungen auf die internationalen Beziehungen möchten sich dagegen bald genug als trügerisch erweisen. Selbst der Verkehr aus dem Luxemburgischen wird der Eifelbahn nur zum Theil zufallen, dafür ist schon jetzt durch die Bahn von Luxemburg nach Pepinster gesorgt. Der so vielfach frequentirte Weg von Köln nach der Schweiz wird zwar durch die Bahn über Trier ermöglicht, indem dann via Saarbrücken durch die bereits im Bau begriffene Bahn nach Saargemünd und von dort weiter nach Hagenau, Strassburg und Basel eine kürzere Verbindung gewonnen wird, aber hiermit tritt diese Linie in Concurrenz mit der 2000jährigen Strasse längs des Rheins, welche ihre alte Zugkraft immer bewahren wird. Der grössere Theil der Englischen Touristen, welche ihre grande tour de l'Europe via Ostende und Brüssel antreten, benutzt stets die Rheinstrasse, obgleich zwei nähere Linien über Luxemburg-Saarbrücken-Carlsruhe einerseits und Luxemburg-Metz-Nancy andererseits vorhanden sind. Bei letzterer, obgleich der kürzesten, hat die Französische Ostbahn, welche dieselbe allein in Händen hat, Concurrenz nicht einmal versucht.

Wenn die Mosel- und Hochwaldbahn dereinst wirklich gebaut werden, so schiene es am besten, dass auch sie unter Verwaltung der Rheinischen Bahn gestellt würden, da solche kurze Linien, wie die Erfahrung schon gezeigt hat, als selbstständige Bahnen doch nur ein kümmerliches Dasein fristen, während die Verschmelzung mit dem Rheinischen Unternehmen ihnen eine Zukunft sichern könnte. — Die Rhein-Nahebahn wird, wenn sie der Staat nicht übernehmen will, der Rheinischen Bahn doch über kurz oder lang noch anheimfallen müssen, und selbst vom Ankauf der Saarbrücker Bahn durch dieselbe war schon die Rede. Die reiche Frequenz der letzteren mit ihren vielen Zweigbahnen nach Kohlen- und Hüttenwerken und ihrer rührigen Bevölkerung würde die Rheinische Bahn wohl am leichtesten mit der Uebernahme so vieler Linien durch schwach bevölkerte und wenig industrielle Districte aussöhnen, während der Staat von der Verwirklichung dieses ihm zugeschriebenen Projectes nur Vortheil haben dürfte. Unwahrscheinlich erscheint dessen Ausführung keineswegs, da die Gegner der kleinen Bahnen immer zahlreicher werden, und das Bestreben, grössere Bahncomplexe unter eine Verwaltung zusammenzulegen, stets weiter um sich greift. Die Rheinische Bahn hätte dann, mit Ausnahme der Aachen-Düsseldorfer Bahn, alle Linien auf der linken Seite der Rheinprovinz in Händen. Die bereits aufgetauchte Befürchtung, sie würde dieses Monopol durch hohe Tarife ausbeuten, ist ohne Grund; der eigene Vortheil der Gesellschaft spricht dagegen und bei begründeten Klagen des Publicums würde der Staat sogleich einschreiten. Richter.

Der Brand der Güterhalle im Frankfurt-Hanauer Bahnhof zu Frankfurt a. M. am 30. Octbr. 1867.

Ein Hallenbrand ist nicht allein seiner pecuniären Bedeutung wegen von Interesse, sondern er ist auch lehrreich durch mancherlei Erfahrungen, die dabei gemacht werden, und dürfte eine Besprechung solcher deshalb nicht unwillkommen sein.

Wir müssen uns jedoch in vieler Beziehung nur auf Andeutungen beschränken, um den Raum zu einer etwas eingehenderen Besprechung in Bezug auf die Güter-Schaden-Regulirung des bezeichneten Brandfalles zu gewinnen.

Die Verhältnisse im Frankfurt-Hanauer Bahnhofe beim Brande vom 30. October dürfen im Allgemeinen als normale betrachtet werden. Die grosse 254' lange, 75' breite Halle für Versandtgüter war gleich der für Empfangsgüter massiv, mit Schiefer gedeckt und hatte 7 grosse Ladethore auf der einen, 11 auf der anderen Front; ihre Lage von allen Seiten frei und zugänglich; die Bauart nach allgemeinen Begriffen eine vorzügliche; die Bewachung eine geregelte, durch Uhren controlirte. Die Feuerlöschanstalten im Bahnhof waren in Ordnung; die Feuerwehr der Stadt Frankfurt ist weder berühmt noch verrufen, also gewissermaassen auch normal. Endlich ist Nichts vorgegangen, was den Vorwurf einer Unvorsichtigkeit, Versäumniss oder Schuld auf irgend Jemand wirft. Dennoch ist die Thatsache eingetreten, dass die schöne massive Güterhalle im Werthe von 48 000 fl. bis auf die Grundmauer, ein Güterquantum von wohl kaum geringerem Werthe bis auf die unbedeutenden Metallüberreste in Zeit von ein paar Stunden vernichtet worden ist.

Es würde sich lohnen, über jeden der bezeichneten Puncte Betrachtungen anzustellen, doch begnügen wir uns mit dem Hinweis auf folgende Puncte resp. anregende Fragen:

1) Bei dem Umstande, dass die Entstehung und Ausbreitung des Brandes nicht früher entdeckt wurde, als bis die Flammen zum Dache ausschlugen, dürfte zu erwägen sein, ob Güterhallen, die zur 24 bis 48stündigen Asservirung von Gütern dienen, einem Lagerhaus gleich zu achten und gleich zu bauen sind oder ob nicht offene Güterhallen in vieler Beziehung zweckmässiger sein würden.

2) Bei der unzweifelhaften Thatsache, dass die Patrouille des Wächters, der um Mitternacht von einem zweiten abgelöst wurde, ununterbrochen stattfand, führt zu den Fragen: Giebt es eine zweckmässigere Bewachungs-Organisation als die, wo der Patrouillengang der Wächter durch Uhren controlirt wird? und: Genügt die äusserliche Bewachung von geschlossenen Hallen?

3) Jedes städtische Feuerlöschwesen ist mangelhaft, wenn es der militärischen Grundlagen entbehrt. Die beste Feuerwehr ist die, welche die schnellste Nachricht von der Entstehung eines Brandes erhält und dadurch befähigt wird, am schnellsten zur Hand zu sein. Die beste Spritze ist werthlos, wenn mit derselben nicht sofort das nöthige Wasserquantum mitgeführt wird, wie die Munition mit dem Geschütz. Die beste Löschorganisation ist die, nach welcher, unter einheitlichem Commando und nach militärischer Taktik, nur so viel Spritzen mit bestimmter Instruction in Thätigkeit gesetzt werden, als dies eine erwogene vernünftige Disposition erfordert, während die übrigen Spritzen in der Nähe der Brandstelle in Reserve verbleiben, des Befehls ihres Commandeurs (Branddirectors) gewärtig. Endlich ist zu erwägen, dass ein ungestümes planloses Retten stets mehr Schaden wie Nutzen bringt. — Diese Bemerkungen haben ihren Grund darin, dass die am 30. October sehr spät aus der Stadt eintreffenden Spritzen nicht dahin zu bringen waren, sich aus den Locomotiv-Reservoiren zu füllen, ehe sie zur Brandstelle drängten; ferner, dass die unter dem Winde liegenden Expeditions-Locale durch Wasser und Feuer vernichtet wurden, während sie bei richtiger Operation zu retten waren, und endlich, dass die werthvollen Papiere nicht nach Anordnung des Expeditions-Personals geräumt oder besser liegen gelassen wurden, was geschehen konnte, wenn die Löscharbeiten richtig geleitet worden wären.

Wir lassen es hierbei bewenden und gehen zur Güter-Entschädigungsfrage mit ihren interessanten Details über.

Selbstverständlich hatte sich die Frankfurt-Hanauer Verwaltung gegen Brandschäden bei Versicherungs-Gesellschaften gedeckt. Die Police der Providentia lautete auf 100 000 fl. für Güter im Frankfurt-Hanauer Bahnhof, in den Hallen, Wagen oder im Freien lagernd. Die Providentia verpflichtete sich im Schadenfall zum Ersatz, soweit die Frankfurt-Hanauer Verwaltung denselben reglementsmässig zu leisten haben würde.

Im vorliegenden Fall trat daher die Hauptfrage in den Vordergrund: Hat die Bahn Ersatz zu leisten oder nicht?

Der § 19 des Reglements resp. Artikel 395 des H.-G.-B. entbindet die Bahn von der Haftpflicht, sobald der Schaden durch höhere Gewalt entstanden ist, d. h. durch einen Einfluss, den sie nicht abzuwenden im Stande war. — Ist nun eine Selbstentzündung, wie sie hier wahrscheinlich vorlag, eine *vis major?* — Im Sinne des Gesetzes muss sie als solche gelten, da dies den Frachtführer nur für die Schäden aufkommen lassen will, die er abzuwenden im Stande war, ihn dagegen von der Haftpflicht befreit, sobald sein Verschulden nicht nachgewiesen ist. Die Untersuchung wies ein solches nicht nach und die Frankfurt-Hanauer Verwaltung war daher berechtigt, die Entschädigung zu verweigern, was sie jedoch nicht beabsichtigte, da auch die Providentia es vorzog zu zahlen, statt sich in unvermeidliche Processe zu stürzen.

Hätte nun aber die Untersuchung ergeben, dass das Feuer etwa durch Unvorsichtigkeit eines Arbeiters entstanden wäre, so hatten die Beschädigten nach dem Transportreglement den Ersatz innerhalb des declarirten Werthes, resp. bis 20 Thlr. bei nicht declarirten Gütern, zu beanspruchen; nach Art. 427 des H.-G.-B. dagegen gebührt ihnen der volle Ersatz, den aber die Providentia nicht zu tragen hatte, weil sie eben den kritischen Passus „reglementsmässige Leistung" in anscheinend harmloser Weise als Police-Bedingung hinstellte.

Weil nun die Zahlung einerseits als eine freiwillige betrachtet wurde und andererseits zu befürchten war, dass von mancher Seite der volle Werth auf Grund des Art. 427 reclamirt werden würde, so durften die Zahlungen nur als vereinbarte Entschädigungen geleistet und von den Interessenten abquittirt werden — eine Form, welche nur in einzelnen Fällen vorläufig beanstandet wurde.

Bei der Höhe der Summe, welche in Betracht kam, durfte es nicht befremden, dass die Providentia mit einer gewissen Schärfe zu Werke ging und verlangte:

1) der zu entschädigende wahre Handelswerth der Güter sei nach den Facturen zu ermitteln und das Nettogewicht für jede einzelne Position zu bestimmen, während der Werth der Kiste, Emballage etc. besonders zu vergüten sei;

2) dass bei allen Zahlungen 2% Sconto in Abzug gebracht würden;

3) dass bei Francosendungen die ersparte Fracht gemäss § 23 des Reglements von dem Entschädigungsbetrag, ebenso wie die auf dem Gute haftenden Vorfrachten in Abzug gebracht würden;

4) dass Güter, die der von der Bahn engagirte Fuhrmann zwar aus der Stadt abgeholt, sie aber noch nicht an die Expedition abgeliefert hatte, nicht zu entschädigen seien.

Diese Bedingungen erschwerten die Schadenregulirung ungemein und führten zu unendlichen Schreibereien, Reclamationen und selbst zu Processen.

ad 1. Der § 23 des Reglements setzt in Uebereinstimmung mit

Art. 396 des H.-G.-B. fest, dass der Werth des Gutes nach seinem gemeinen Handelswerthe vergütet werden soll, und es kann daher nicht verlangt werden, dass z. B. ein Fass, welches 6—8 fl. werth ist, mit 20 fl bezahlt werde, weil das Gut, welches es enthielt, 20 fl. werth war. Verschiedene Firmen aber suchten geltend zu machen, dass ebenso, wie die Fracht nach dem Bruttogewicht berechnet und erhoben würde, so müsste dies auch mit der Entschädigung der Fall sein, wie denn manche Güter überhaupt nur nach dem Bruttogewicht, nicht aber nach dem Nettogewicht verhandelt würden. Der Hinweis auf das Verfahren der Zollämter bei Berechnung der Tara von Gütern, deren Nettogewicht nicht zu ermitteln ist, blieb fruchtlos. Es kam zu einem Process, aber das Gericht entschied zu Gunsten der Verklagten, weil der declarirte Werth oder, bei unterbliebener Declaration, der Maximalwerth von 35 fl. nur dann als vereinbart gelten kann, wenn das Gut selbst einen gleich hohen oder höheren Werth hat; bei geringerem Werthe sei nur der gemeine Handelswerth zu ersetzen. Dasselbe gelte auch von der Emballage, und stehe die Berechnung der Fracht nach dem Gesammtgewicht von Waare und Emballage nicht im geringsten Zusammenhange mit der Ausrechnung der Ersatzsumme. — Durch Hinweis auf diese qu. Entscheidung erledigten sich alle ähnlichen Fälle. Dennoch wurden später die Gutachten von 3 Handelsgerichten von der Frankfurter Handelskammer eingeholt, welche sich dahin aussprachen, dass eine Appellation unfehlbar zur Verwerfung des ersten Erkenntnisses geführt haben würde. — Wenn wir diese Meinung auch nicht zu theilen vermögen und die Zugrundelegung des Nettogewichtes bei der Entschädigung als rechtlich und moralisch motivirt erachten, so wird dies Princip bei allgemeiner Anwendung auf alle Fälle doch fast zur Lächerlichkeit und zur Chicane; denn eine Kiste zu z. B. 20 Pfund Gewicht wird immer 2—3 Gulden Werth haben, während sie nach dem Maximalwerth von 35 fl. pro Ctr. allerdings mit 7 fl. vergütet werden müsste. Ein Getreidesack dagegen wiegt 2 Pfd., wird also mit 42 kr. vergütet, während er 1 fl. 45 kr. werth ist. Bei kleinen Collis würde sich daher die Differenz im Ganzen fast ausgeglichen haben, während bei dem Bestehen der Providentia auf ausnahmslose Ermittelung des Nettogewichts Hunderte von Briefen nach allen Himmelsgegenden geschrieben werden mussten, um den Werth der Emballagen und das Nettogewicht der Waaren zu ermitteln, das den Versendern von Manufactur- und anderen Waaren, welche nach Maass oder Stückzahl verkauft werden, selber unbekannt ist. — Eine solche Haarspalterei ist bei einem umfassenden Entschädigungsgeschäft demselben in jeder Beziehung wenig förderlich.

ad. 2. Das Verlangen des Abzugs von 2% Sconto war, wenn auch ohne positive Berechtigung für die Versicherungs-Gesellschaft, von derselben doch dadurch motivirt, dass die Facturen fast sämmtlich auf 2—3 Monat Zahlungsziel lauteten und durch eine sofortige Baarzahlung an den Interessenten demselben ein Gewinn zugewendet worden wäre, auf welchen er keinen Anspruch hatte. Natürlich musste der Abzug auf 1% reducirt werden, als sich die Regulirung durch die Zwischen-Correspondenzen verzögerte und es musste von demselben ganz abgesehen werden in den Fällen, wo keine volle Entschädigung stattfand, der Entschädigte demnach überdies schon Verlust erlitt.

ad 3. Der § 23. 1 des Reglements ist nicht völlig gleichlautend mit Art. 396 Abs. 2 des H.-G.-B., da in Ersterem die ersparten Frachten speciell als in Abzug zu bringen vorgemerkt sind, während Art. 396 nur von Zöllen und Unkosten spricht. Es wurden deshalb, aber gewiss mit Unrecht, die bereits gezahlten Francaturen reclamirt. Die Rückerstattung erfolgte in den Fällen, wo den Interessenten nicht der volle Werth des Gutes gezahlt wurde und daher von einer Ersparniss keine Rede sein konnte. Auch in einigen anderen Fällen geschah dies zur Vermeidung von Processen. Es fragt sich aber, welchen Ausgang diese genommen hätten. Wenn z. B. ein Getreidehändler 500 leere Säcke franco aufgiebt, um sie an anderer Stelle zu benutzen und die Säcke gerathen in Verlust, werden nach ihrem Werth ersetzt, können also möglicherweise am Bestimmungsort wieder zu diesem Preise angekauft werden: hat der Entschädigte alsdann Anspruch auf Rückzahlung der Francatur? — Wohl nein! Aber er wird sagen: Am Bestimmungsort bekomme ich keine Säcke; ich muss sie demnach noch einmal senden, habe also keine Fracht erspart und brauche keinen Verlust zu erleiden. — Aehnlich verhält es sich mit den Vorfrachten, welche bei unvollständiger Entschädigung dem Beschädigten nicht in Anrechnung gebracht werden dürfen, da er sich bereits im Verlust befindet.

ad 4. Die Providentia, welche, wie angeführt, nur die reglementsmässig zu vergütenden Schäden zu tragen hatte, berief sich in Betreff der Güter, welche auf den Wagen des Frankfurt-Hanauer Güterfuhrmanns vor der Halle verbrannt waren, auf das Local Reglement, welches feststellt, dass das Publicum wegen des Transports der Güter von und nach dem Bahnhof nur mit dem durch Caution hafthar gemachten Güterführer der Bahn in ein Vertragsverhältniss trete und dass die Haftbarkeit der Bahn erst mit dem Zeitpunct der Uebernahme der Güter Seitens der Expedition beginne. Die Reclamanten wurden daher mit ihren Ansprüchen an den Fuhrmann verwiesen, welchen sie verklagten. Der Erfolg kann wohl kaum zweifelhaft sein. Der Fuhrmann hat die Güter ordnungsmässig befördert, sie Abends am bewachten Orte abgestellt, es fällt ihm nicht die geringste Versäumniss zur Last und kann er daher wohl auch nicht für einen Schaden aufkommen müssen, den er nicht abzuwenden im Stande war.

Die nach diesen Grundsätzen an mehr als 300 Interessenten für ca. 750 Ctr. gezahlten Beträge belaufen sich auf mehr als 28 000 Gulden, von denen nur 10 000 fl. von 52 Versendern declarirt waren. Hierbei kam noch der eine Fall vor, dass eine Declaration unbeachtet bleiben musste, weil sie nur mit Zahlen im Innern des Frachtbriefes und nicht aussen in Worten auf der dafür bestimmten Stelle eingetragen war. Die Vorbahn hatte aber die Versicherungs-Gebühr erhoben und verblieb ihr die Zahlung der Differenz; weil die Bahn einen höheren Werth als 20% zu zahlen reglementsmässig nicht verpflichtet war und die Providentia daher das Recht hatte, die höhere Zahlung zu verweigern.

Schliesslich sei noch darauf hingewiesen, dass sich unter den 750 Ctr. Gütern, 87 Ctr. oder über 11% Oel, Firniss und Spiritus, ausserdem 3% Pech und 5% leicht brennbare Stoffe, wie Baumwollengarn, Theerkordel, Papier etc. befanden, so dass nur 81% für andere ungefährliche Güter verblieben. Es würden aber 90% dazu zu rechnen gewesen sein, wenn die brennbaren Flüssigkeiten nicht in der Halle gelagert hätten, sondern alsbald in die Wagen verbracht worden wären — eine Maassregel, die zwar in mancher Beziehung ihre Inconvenienzen hat, aber durchaus nicht unausführbar ist.

Endlich bleibe nicht unerwähnt, dass der anscheinend hohe Versicherungsbetrag von 100 000 fl. unfehlbar die Bahnverwaltung zu der Selbstversicherung eines bedeutenden Ueberschusses geführt hätte, wenn nicht zufällig sehr wenige Wagenladungsgüter im Bahnhofe gestanden, oder wenn stärkere Versicherungen der Güter stattgefunden hätten. Auch ohne von einem Brandunglück betroffen zu sein, bleibt es daher immer räthlich, gelegentlich eine Taxirung des Güterwerthes einer Station herbeizuführen, um beim Abschluss eines Versicherungs-Vertrages keinen Fehlgriff zu thun. v. Rz'.

Russische Eisenbahn-Projecte.

(Moskau - Smolensk - Witebsk - Königsberg.) Es vollziehen sich gegenwärtig mit der grössten Stille und Anspruchslosigkeit Bahnverbindungen in Russland, die binnen einem Menschenalter von ungeheurer Tragweite für den internationalen Verkehr zwischen Russland und Deutschland werden müssen und in Deutschland aus dem Grunde der grossen geographischen Entfernung zunächst noch wenig beachtet sein mögen. Das ist der grosse ehrende Unterschied zwischen Arbeit und Ruhm, dass jene diesen in sich selbst findet, dieser am liebsten ohne jene erstrebt wird. Alle grossen inneren Umwälzungen im wirthschaftlichen Verkehr der Völker gehen den ruhigen Weg bescheidener Grösse und wirken Jahrhunderte, vielleicht Jahrtausende nach, während lärmende Thaten der hohen Politik nur allzuoft schon in kurzer Zeit sich selbst vernichten.

Eine solche grosse That der stillen Arbeit vollzieht sich gegenwärtig im Ausbau des Mittelrussischen Eisenbahnnetzes, es ist zunächst der Ausbau einer unscheinbaren Linie, deren späterer Einfluss auf den Deutschen Eisenbahnverkehr von höchstem Werth sein wird, es ist der Bau der Linie Moskau-Smolensk oder im Zusammenhange des internationalen Verkehrs: die grosse directe, fast geradlinige Strecke Moskau-Königsberg. Diese Strecke hat ein doppeltes Interesse, das politische und öconomische.

In ersterer Hinsicht zeigt sich die ganze naturgesetzliche Gewalt der Schwerkraft der öconomischen Interessen gegenüber einem naiven politischen Parteistandpunct. Fast der ganze Chorus der Russischen Presse wacht eifersüchtig darüber, dass nicht mehr Bahnlinien als schon „leider" nach der Deutschen Grenze führen, gebaut werden, weil dies nur die Russificirung Polens erschweren und obendrein „den Drang der Deutschen nach Osten" fördern werde. Daher u. A. auch die lange, heftige Befehdung einer Linie Riga-Königsberg. Ruhig angesehen, ist diese Agitation das Zeichen einer naiven Verblendung. In den Eisenbahnverbindungen liegt eine unwiderstehliche Anziehungskraft und keine Wühlerei wird im Stande sein, auf die Länge zwei grössere Verkehrspuncte zu verhindern, ihre Schienenverbindung herzustellen.

Die öconomische Seite liegt darin, dass man die Russische Ausfuhr allein über Russische Häfen zwingen will, als ob der kosmopolitische Verkehr sich auch nur einen Augenblick um einen Grenzpfahl, um Patriotismus, um nationale, active Schifffahrt kümmere und nicht vielmehr stets den directen Weg aufsuche, nach dem ersten geometrischen Quintaner-Satz: „Zwischen 2 Puncten ist die gerade Linie die kürzeste (billigste Fracht-) Linie." Der Weltverkehr kennt nur Eigen-Interessen und diese fallen jederzeit zusammen mit dem Interesse der Menschheit, der Völker als Ganzen.

Der Bau der wichtigen Linie hat bereits begonnen und wird über Moshaisk und Wjäsma geführt und nördlich an Dorogobush vorbeigehen. Die Inangriffnahme der Linie geschah plötzlich, unter dem Einfluss bitteren Nothstandes, um die hungernde Bauerbevölke-

rung der dortigen Gegenden zu beschäftigen. Ein einziger Blick auf die Karte genügt, um die ganze Wichtigkeit dieses Baues sofort in die Augen springen zu lassen — es ist die fast geradlinige Verbindung Königsbergs mit Moskau!*

Der mächtige Getreideverkehr der Wolgaländereien ging und geht bisher den Strom aufwärts, die grossen Flösser („Strussen") winden sich am vorausgeführten Anker zu Berg und brauchen auf ihrer Fahrt oft 3/4 Jahr, um den Petersburger Hafen zu erreichen. Im Herbst gelangen sie bis in die Molaga, überwintern hier und gehen sodann durch die berühmten Schleusenwerke und Canäle zwischen Molaga und Tichwina nach dem Ládoga, setzen sich hier in den Ládoga-Canal, um in die Newa zu gelangen. Es kann bei der berüchtigten Verwaltung der Nicolaibahn gar nicht wundern, dass das Getreide noch immer die Wasserverfrachtung sucht, es kann bei der grossen Langsamkeit dieses ohendrein noch vom Winter „gestoppten" Transportes nicht auffallen, wenn es bei der letzten Russischen Hungersnoth in Petersburg und Finnland an Getreide fehlte, während im Tichwinka-Canal grosse Massen todt lagen und auf dem Bahnhof in Moskau gleiche Massen allem Wind und Wetter ausgesetzt waren, da die Bahnverwaltung nicht einmal für genügende Güterschoppen gesorgt hat. In diese Verhältnisse wird das nächste Jahrzehnt nun bereits eine sehr bedeutende Aenderung bringen. Nach Vollendung der Bahn Jaroslawl-Moskau (sie geht jetzt nur bis Sergiewsky-Possad) können die Güter und Producte der nördlichen Gouvernements, soweit der Bestimmungsort über den Petersburger Hafen hinaus liegt, bereits in Jaroslawl an der Wolga auf die Schienen übergehen und direct bis Königsberg gelangen. Der geehrte Leser kann mir mit der Karte in der Hand wohl den Vorwurf machen, dass man, da die Waaren von Witebsk nach Dünaburg gehen müssen, nicht von einer „geraden Linie" sprechen könne, denn Witebsk-Dünaburg bilden ein fast gleichschenkliges Dreieck. Sehr richtig. Indessen jedes Knie, welches eine Eisenbahnlinie zur Zeit noch bildet, ist eben nur ein zeitweiliges und die fehlende Hypothenuse baut sich oder sagen wir richtiger erzwingt sich ganz von selbst. So wird es auch hier gehen. Der Bau einer directen Linie Witebsk-Wilna ist nur eine Frage der Zeit und mit Vollendung dieser ist eine äusserlich der geradesten und nach ihrer inneren Bedeutung für den internationalen Verkehr wichtigsten, grössten Linien hergestellt, die Europa hat. Schätzungen über den eventuellen Verkehrsumfang zu machen, ist hier nicht der Ort, wohl aber mag erwähnt sein, dass schon gegenwärtig, trotz der hohen Frachtsätze und elenden Verwaltung die Nicolaibahn zwischen Petersburg und Moskau beförderte:

im Jahre 1865: 33 Millionen Pud
„ „ 1866: 48½ „ „
„ „ 1867: 81 „ „

also die Steigerung der Gütermassen sich berechnet auf 46, resp. 86%! Aus jüngster Zeit ist bekannt, dass die Direction zur ordnungsmässigen Beförderung des im Progressionsverhältniss steigenden Gütermassen-Andranges, bezw. zur Ergänzung des Betriebsmaterials eine Capitalremonte von 17 Millionen Rubeln für nöthig hält. Die Einnahmen stiegen in den genannten Jahren von 10½ auf 18 1/10 Millionen Rubel und doch noch nicht im natürlichen Verhältniss. Denn oft lagerten die Frachtgüter in Moskau (und noch dazu unter freiem Himmel) monatelang. Im Januar erklärte u. A. die Direction den Getreidehändlern, dass sie die aufgegebenen Productenmassen vor Ende April (!) nicht nach Petersburg werde liefern können! Wir können also ruhig annehmen, dass die Verkehrsentwickelung eine noch ganz andere werden muss, sobald nur erst die Güter-Stauungen nicht mehr lähmend wirken werden. Ueberhaupt ist Russland ja erst am Anfange seiner Entwickelung und wird also später auf dem Getreidemarkte noch eine ganz andere Rolle spielen, wie bisher.

Die nördlichsten, mit ungeheuren Summen gebauten Canäle werden später mehr und mehr veröden, und es ist wohl möglich, dass die Bahn Moskau-Königsberg für Petersburg und seinen Hafen einen sehr bedeutenden Verlust herbeiführen wird. Deshalb braucht man bei einer Hafenstadt, die jährlich gegen 4000 Schiffe in Kronstadt und Newa-Mündung verkehren sieht, noch keinen schwarzen Befürchtungen für die nordische Palmyra sich hinzugeben, oder wohl gar den Prophezeihungen der fanatischen Slavenpartei („Nationalpartei") beizutreten, dass Petersburg, erbaut mit der Aufopferung von 300000 Menschenleben, einstmals wieder vom Boden verschwinden werde, wie es Peter aus dem Sumpfe eines Finnischen Fischerdorfes hervorgezaubert habe.

Von wie grosser Wichtigkeit die besprochene Linie für die Deutschen Eisenbahnen des Nordens und Nordwestens im Transitverkehr der Russischen Producte nach Holland, England, Belgien, Frankreich werden muss, braucht kaum in vielen Worten ausgesprochen zu werden. Nicht weniger aber und am nächsten interessirt sind unsere Deutschen Ostseehäfen! Ich schätze die Linie etwa 1000 Werst lang, und es wird somit Getreide, Flachs, Hanf, Hanföl, Flachsgarn in den gröberen Nummern etc. etc. ebenso schnell an der Preussischen Grenze eintreffen können, wie in Riga! Der Frachtsatz Moskau-Königsberg via Petersburger Hafen wird sich verhalten zu dem Frachtsatz der directen Schienenverbindung wie 3:5. Hier wäre die Waare über See zwar noch im Vortheil. Zur Ziffer 3 kommen aber noch die Spesen für die Lichterfahrzeuge von Petersburg nach Kronstadt und die namentlich im Frühjahr und Herbst hohe Versicherungsprämie, so dass sich die Differenz schon bedeutend minderte. Nur könnte eingeworfen werden, dass die grossen Stapelartikel gewöhnlich die See oder Flüsse suchen müssen, weil sie die Landfracht nicht vertragen können. Hier komme ich aber an einen Punct, der es wohl werth ist, dass ich auf eine Wendung im Güterverkehr aufmerksam mache, die für den Eisenbahnverkehr von grösstem Interesse ist. Der heutige Grossverkehr hat zur ersten Bedingung die möglichste Sicherheit des Calculs und dieser sichere Calcul ist wieder bedingt von dem möglichst sicheren Eintreffen des Gutes am Bestimmungsort. Je mehr die Conjuncturen schwanken, desto grösser ist das Risico bei allen Lieferungsgeschäften und Speculationen, desto zwingender die Nothwendigkeit, die Waaren rasch und zum Termin am Platze zu haben. Die Zeit grosser, langer Lager ist vorüber. Vor 50 Jahren versorgte sich noch der Kaufmann auf der Messe womöglich für das ganze Jahr. Heut verlangt das Geschäft raschen Capitalumschlag, begnügt sich lieber mit geringerem Gewinn, sucht aber desto öfteren Capitalumsatz. Alle diese Momente wirken heut zusammen, die Güter immer mehr und mehr den Schienen zuzuführen, ganz unbekümmert darum, ob Fluss oder Hafen nahe ist. Ich werde später zeigen, wie die Beobachtung des Güterverkehrs, welcher jeder nationalöconomische Theoretiker widersprechen würde, diesen Satz durch das practische Leben bereits bestätige. Grosse Gütermengen aus dem Witebskischen biegen bereits in Dünaburg auf die Grosse Französische Bahn ab (nach Deutschland, Belgien etc.), anstatt an Bord der Riga'schen Schiffe zu gehen, unter denen bereits im vorigen Herbst grosse Noth um Fracht war, während Rigaer Häuser bereits Commanditen in Dünaburg angelegt haben. Trotz der Eisenbahnfrachtsätze der grossen Französischen Linie, die aus sehr naivem Motiv hoch gehalten werden, verladet sich die Waare an Bord in Königsberg nach England bereits billiger als in Riga! Lassen wir nur erst 10 Jahre noch hingehen und wir werden sehen, dass diese erst sich anbahnenden Verhältnisse noch ganz andere Dimensionen zu Gunsten der nördlichen Deutschen Eisenbahnen annehmen werden!

Erwägt man nun, dass Russland noch ein junges Volk hat, welches seine Kraft noch nicht zu nützen versteht; erwägt man ferner, dass dieses Volk erst vor wenigen Jahren aus der Leibeigenschaft erlöst wurde und diesen schroffen Uebergang zu der ganz ungewohnten Freiheit schwer ertragen kann, deshalb eine furchtbare Unwirthschaftlichkeit unter sich hat einreissen lassen, dass also erst das folgende Geschlecht streng arbeiten lernen und der Export, wenn auch jetzt schon gross, doch dann erst zu seiner natürlichen Höhe anwachsen wird; erwägt man endlich, dass die Bahnverbindung mit den Uralischen Bergwerken und Sibirien nur noch eine Frage der Zeit sein kann und der Exportverkehr von da in vergleichsweise fast gerader Linie nach Deutschland auf die Schienen übergehen kann, so eröffnet sich damit eine Perspective in die Zukunft, so gross und bedeutend, dass ich gern darauf verzichte, dem ruhigen sicheren Wendegange dieser in der Entwickelung begriffenen Verkehrsverhältnisse mit Conjecturen voranzueilen. Jul. Frühauf.

* Zu einer geraden Bahnlinie zwischen Moskau und Königsberg fehlt noch der Bau einer directen Linie Wilna-Smolensk oder Witebsk, während bis jetzt noch der bedeutende Bogen über Dünaburg zu machen ist, wie auch der Herr Correspondent nachher andeutet. Die Redact.

Allgemeine Bestimmungen

zur Sicherung des Betriebes auf den Preussischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen.

Das Preussische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat unterm 1. Juli lfdn. Jahres vorbezeichnete Bestimmungen erlassen. Dieselben enthalten 50 Paragraphen und sind auf die „Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen" basirt, wobei in einzelnen Puncten Zusätze gemacht und genauere Fixirungen getroffen wurden.

Da wir voraussetzen, dass die genannten Vereinbarungen den Eisenbahnbeamten allgemein bekannt sind, so gehen wir hier nur die im Ministerial-Erlass gemachten Zusätze und Aenderungen wieder, während wir durch Inclavirung auf die Paragraphen der Technischen Vereinbarungen hinweisen, welche unverändert aufgenommen worden sind.

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§ 1. Die Bahn muss fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, dass dieselbe ohne Gefahr und mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken mit der in § 25 festgestellten grössten Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Strecken, welche nicht mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

Strecken, welche wegen Ausführung von Auswechselungen, Reparaturen etc. oder aus sonstigem Grunde unfahrbar sind, müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der ganzen Dauer der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Haltesignale abgeschlossen werden.

§ 2. Sämmtliche Geleise müssen fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, dass mindestens das auf beigefügtem Blatte dargestellte Normal-Profil des lichten Raumes für die freie Bahn, bezw. für die Bahnhöfe, vorhanden ist.

§§ 3 u. 4. Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Barrieren, Einfriedigungen etc. (III. §§ 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 u. 10.)

§ 5. Die Bahn muss so lange bewacht werden, als noch Züge oder einzelne Locomotiven zu erwarten stehen. Die Uebergangs-Barrieren sind 3 Minuten vor Ankunft des Zuges zu schliessen. Ausnahmen werden von der Direction besonders festgestellt.

Die Barrieren von Privat- und Feldwegen, welche nicht besonders bewacht sind, sollen mit einem Schloss versehen sein, welches der Wärter 10 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges schliessen muss.

Beleuchtung (III. § 11).

Täglich vor dem ersten Zuge und in der Regel auch vor jedem folgenden muss die Bahn von den betreffenden Wärtern genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt, oder die nöthigen Anstalten zu deren Sicherung getroffen werden. Ausnahmen sind unter besonderen Umständen durch die Direction festzusetzen.

Es muss jedoch unter allen Umständen bei Tage mindestens dreimal und bei Dunkelheit, sowie auf Tunnelstrecken, vor jedem Zuge, wenn die Aufeinanderfolge oder Kreuzung der Züge es nicht geradezu unmöglich macht, eine Revision der Bahn stattfinden.

Bei der Revision ist insbesondere auch auf die richtige Stellung und Dienstfähigkeit der Weichen zu achten.

§ 6. Abtheilungszeichen, Neigungszeiger, Markirzeichen (III. §§ 16, 17 und 18).

In angemessener Entfernung vor den Wegübergängen in gleicher Ebene mit der Bahn sind Warnungstafeln aufzustellen, welche zugleich die Stelle des Wagens bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehheerden anhalten müssen, wenn die Barrieren geschlossen sind.

II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§ 7. Die Betriebsmittel sollen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, dass die Fahrten mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

§ 8. Prüfung der Locomotiven (III. § 27) mit dem Zusatz, dass auch der Name des Fabricanten, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Locomotive bezeichnet sein müssen.

§ 9. Kesselproben (III. § 28). Hinsichtlich der bei den Kesselproben anzuwendenden Grösse des Druckes wird bestimmt, dass nicht nur die ersten Prüfungen vor Inbetriebsetzung der Locomotiven, sondern auch die Druckproben nach Erneuerung einzelner Theile der Kessel oder Feuerkisten mit dem Zweifachen der zulässigen Maximal-Dampfspannung, die übrigen Prüfungen dagegen mit dem $1^1/_2$fachen dieser Spannung stattfinden sollen. Hinsichtlich der vor dem 31. August 1861 in Betrieb genommenen Locomotivkessel kommt überall nur der $1^1/_2$fache Maximaldruck bei den Proben in Anwendung.

Jede Locomotive muss versehen sein 1) mit mindestens 2 zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander, sei es durch die Dampfkraft des Kessels selbst, sei es durch eine andere Kraft in Betrieb gesetzt werden können und von denen jede für sich im Stande sein muss, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muss geeignet sein, beim Stillstande der Locomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten; 2) mit mehr als einer der besten, bekannten, von einander unabhängigen Vorrichtungen zu jeder Zeit zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Eine dieser Vorrichtungen muss vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und mit einer in die Augen fallenden Marke des Normalwasserstandes versehen sein; 3) mit wenigstens zwei vorschriftsmässigen Sicherheitsventilen (III. § 31); 4) mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen lässt. Auf den Zifferblättern der Manometer muss die grösste zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein; 5) mit einer Dampfpfeife.

§§ 10 bis 18 Bahnräumer, Federn, Buffer, Bremsen etc. (III. §§ 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47).

Sämmtliche Wagen sind, nachdem sie 3000 bis 4000 Meilen durchlaufen haben, resp. selbst bei geringerer Länge des zurückgelegten Weges nach längstens je zwei Jahren einer periodischen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

III. Einrichtungen und Maassregeln bei Handhabung des Betriebes.

§ 19. Jede Station muss eine Uhr erhalten, welche nach der mittleren Zeit des Ortes gestellt ist und auf den grösseren Bahnhöfen sowohl von dem Zugange zu denselben, als von den Zügen aus sichtbar und im Dunkeln erleuchtet sein muss. Die Zugführer, Locomotivführer und Bahnwärter müssen beständig eine Uhr bei sich tragen.

§ 20. Bei Doppelgeleisen, sei es, dass die Bahn einspurig und nur mit Doppelgeleisen zum Ausweichen versehen, oder durchweg doppelgeleisig eingerichtet ist, sollen die Züge immer das in ihrer Richtung rechts liegende Geleise befahren.

Ausnahmen von dieser Regel sind nur bei Geleis-Sperrungen nach vorgängiger Verständigung der benachbarten Stationen gestattet.

Für die Doppelstrecken in den Bahnhöfen sind Abweichungen von dieser Bestimmung unter Verantwortlichkeit des Vorstehers der Station zulässig.

§ 21. Das Schieben der Züge durch Locomotiven (III. § 57).

§ 22. Mehr als zweihundert Achsen sollen in keinem Eisenbahnzuge gehen. Solche Züge, in welchen auch Personen befördert werden, sollen nicht über 150 Achsen stark sein. Wenn bei schweren Zügen oder in Folge von Witterungsverhältnissen zwei Locomotiven vor einen Zug gelegt werden müssen, ist die kräftigere Locomotive an die Spitze des Zuges zu stellen. Die vordere Locomotive führt den Zug, die andere leistet nur in dem erforderlichen Maasse Hülfe. Der Tender der vorderen Locomotive soll mit der folgenden durch eine fest angezogene Kuppelung verbunden werden.

§ 23. Fahrt der Locomotive mit dem Tender vorn (III. § 58).

§ 24. Bedingung der Abfahrt (III. § 55).

Arbeitszüge und leer fahrende Locomotiven sind wie Güterzüge zu behandeln, dürfen aber fahrplanmässigen Zügen nur dann vorangehen, wenn die Stationsdistanz sicher gewahrt werden kann. An Zügen, welchen andere, nicht fahrplanmässige folgen, ist dies zu signalisiren.

§ 25. Durch die genehmigten Fahrpläne wird die Durchschnitts-Fahrgeschwindigkeit zwischen den einzelnen Stationen für die verschiedenen Züge bestimmt.

Die grösste Geschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Steigungen von nicht über 1:200 und Krümmungen von nicht weniger als 300 Ruthen Radius für Schnellzüge auf 5 Minuten, für Personenzüge auf 6 Minuten, für Güterzüge auf 10 Minuten pro Meile festgesetzt; auf stärker geneigten oder mehr gekrümmten Strecken muss diese Geschwindigkeit angemessen verringert werden. Langsamer muss gefahren werden etc. (III. § 56). In allen diesen Fällen muss so langsam gefahren werden, als die Umstände zur Vorbeugung einer möglichen Gefahr es erfordern.

§ 26. Bei der Einfahrt in Stationen, aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt auf dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muss so langsam gefahren werden, dass der Zug auf einer Länge von 600 Fuss zum Stillstand gebracht werden kann. Drehbrücken dürfen nur passirt werden, wenn dem Locomotivführer vom Brückenwärter an bestimmter Stelle mitgetheilt ist, dass die Brücke in Ordnung.

§ 27. Bei Courier-, Schnell- und Extrazügen, bei denen die im § 25 angegebene höchste Fahrgeschwindigkeit zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Ausserdem müssen a) die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so fest gekuppelt sein, dass sämmtliche Zug- und Buffer-Federn etwas angespannt sind; b) die im § 13 vorgeschriebene Zahl der Bremsen um eine vermehrt sein; c) achträdrige Wagen sich nicht darin befinden.

§ 28. Die Courier- und Schnellzüge, sowie die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs besonders pünctlicher Beförderung überall den Vorrang vor anderen Zügen.

Bei geringer Personenfrequenz dürfen zwar einzelne Wagen mit Eilgut in die Schnellzüge eingestellt werden, die Belastung derselben darf jedoch höchstens $^2/_3$ der normalmässigen Ladungsfähigkeit betragen.

§ 29. Die Beförderung von Gütern mit den Personenzügen ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig: a) Das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso wie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein; b) die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmässigen Fahrzeit nicht herbeiführen; c) die Passagiere der Personenzüge dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden.

§ 30. Wenn es im Interesse des Localverkehrs wünschenswerth erscheint, können mit den Güterzügen auch einige Personenwagen befördert werden; jedoch darf durch diese gelegentliche Mitbeförderung von Personen der Güterverkehr nicht beeinträchtigt werden und insbesondere darf deshalb keine Beschleunigung der Güterzüge eintreten.

§ 31. Verlorene Zeit darf durch Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Reglement vorgeschriebenen Grenzen hinaus nicht eingebracht werden. Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltepuncte zum anderen genau verzeichnet wird. Locomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller als nach § 25 gestattet ist, gefahren haben, werden bestraft.

§ 32. Bildung des Zuges (III. §§ 49, 51, Abs. 1 u. 3, 52).

§ 33. In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muss mindestens ein mässig belasteter Wagen ohne Passagiere zunächst auf den Tender folgen.

§ 34. Extrazüge (III. § 64).

§ 35. Arbeitszüge (III. § 65). Dasselbe gilt von einzelnen Material-Transportwagen und Draisinen, welche durch Menschenkräfte bewegt werden. Dieselben müssen von einem verantwortlichen Beamten begleitet sein.

§ 36. Schneepflüge (III. § 51 Abs. 2).

§ 37. Fahren auf der Locomotive (III. § 67).

§ 38. Verhalten der Locomotiven auf den Bahnhöfen (III. § 59).

Die auf den Bahnhöfen stehenden Wagen sind durch Vorlagen, Bremsen etc. so festzustellen, dass sie durch Wind nicht in Bewegung gesetzt werden können.

§ 39. Jeder im Dunkeln sich bewegende Zug, sowie jede einzeln fahrende Locomotive muss vorn mit 2 weit leuchtenden Laternen und hinten mit mindestens einer nach rückwärts roth leuchtenden Schlusslaterne versehen sein.

Am Schlusse eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges ist ausserdem ein dem Locomotivführer und dem Zugführer sichtbares, nach hinten und nach vorn leuchtendes Laternensignal anzubringen.

Bei Bewegung der Locomotiven auf Bahnhöfen genügt die Anbringung einer Laterne mit weissem Lichte an jedem Ende der Locomotive, beziehungsweise am Tender.

§ 40. Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können: 1) Die Bahn ist fahrbar; 2) langsam fahren; 3) still halten.

§ 41. Die Zugführer, Schaffner und Bremser müssen das Signal zum Halten an den Locomotivführer geben können.

§ 42. Die Locomotivführer müssen folgende Signale geben können: 1) Achtung geben; 2) Bremsen anziehen; 3) Bremsen loslassen.

§ 43. Der Dienst mit dem electromagnetischen Telegraphen wird nach

besonderer Instruction gehandhabt; es müssen durch denselben Depeschen von Station zu Station gegeben und sämmtliche Wärter zwischen je 2 Stationen von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

Ausschliesslich mit dem electrischen Telegraphen werden die Signale gegeben: 1) Der Zug geht nicht ab; 2) es soll eine Hülfs-Locomotive kommen.

Zum Herbeirufen von Hülfs-Locomotiven müssen die Züge mit portativen Apparaten versehen sein, resp. müssen an geeigneten Stellen verschliessbare Apparate zu diesem Zwecke aufgestellt sein.

§ 44. Nicht fahrplanmässige Züge oder einzelne Locomotiven müssen in der Regel durch ein Signal an dem in der einen oder anderen Richtung zunächst vorhergehenden Zuge den Bahnwärtern, Arbeitern und den in den Seitenbahnen haltenden Zügen zur Nachachtung angekündigt werden. Kann eine solche Signalisirung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmässige Züge oder einzelne Locomotiven nur abgelassen werden, wenn eine bezügliche Verständigung der beiden betreffenden Stationen stattgefunden hat und die Wärter vorher von dem Abgang derselben durch den electromagnetischen Telegraphen benachrichtigt sind.

§ 45. An der Drehachse der Ausweichestellung in den Hauptgeleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, dass sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, ob das richtige Geleise für den ankommenden Zug geöffnet ist. Vor der Ankunft und vor der Abfahrt eines jeden Zuges ist nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche derselbe zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind.

Für die Weichen in den Hauptgeleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben. Zu den Hauptgeleisen sind alle diejenigen Geleise zu rechnen, welche in Ausführung des fahrplanmässigen Fahrdienstes von Bahnzügen durchfahren, resp. benutzt werden.

§ 46. Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur Einem Beamten untergeordnet sein, welcher als vorzugsweise verantwortlich für die Ordnung und Sicherheit des Zuges stets derart placirt sein muss, dass er den ganzen Zug übersehen, die Bahnsignale erkennen und mit dem Locomotivführer in Verbindung treten kann. Dasselbe gilt von den Schaffnern und Bremsern, soweit diese zur Beaufsichtigung des Zuges, resp. zur Bedienung der Bremsen dienen. Zur Verständigung zwischen Zugpersonal und Locomotivführer soll bei allen Zügen eine mit der Dampfpfeife der Locomotive oder mit einem Wecker an der Locomotive verbundene Zugleine resp. geeignete andere Vorrichtung angebracht sein, welche bei Personenzügen über den ganzen Zug, bei gemischten Zügen mindestens über alle Personenwagen hinweggehen und bei Güterzügen mindestens bis zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muss.

§ 47. Bei Unfällen und wenn sonst aus irgend einer Veranlassung Züge auf der Bahn stehen bleiben oder halten müssen, die fahrplanmässig ihren Lauf fortzusetzen hätten, müssen in der Richtung, aus welcher andere Züge sich möglicherweise nähern könnten, sichere Maassregeln getroffen werden, durch welche solche Züge zeitig genug von dem Orte, wo der Zug anhält, in Kenntniss gesetzt werden.

§ 48. Jede Weiche, gegen deren Spitze fahrplanmässige Züge fahren, muss während des Durchgangs des Zuges entweder verschlossen gehalten werden, oder von einem Weichensteller bedient sein. Den Weichenstellern vor der Einfahrt in grössere Stationen, sowie an den auf freier Bahn belegenen Ausweichungen, ebenso den auf der Fahrt befindlichen Locomotivführern, Heizern und Bremsern dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§ 49. Prüfung der Locomotivführer (III. § 68).

§ 50. Den Königl. Eisenbahn-Directionen liegt die Aufsicht über die Ausführung der vorstehenden Bestimmungen ob.

Literatur.

*** Abbildungen zur Krankenpflege im Felde.** Auf Grund der internationalen Ausstellung der Hülfs-Vereine für Verwundete zu Paris im Jahre 1867 und mit Benutzung der besten vorhandenen Modelle herausgegeben von Professor Dr. E. Gurlt. Mit XVI lithographischen Tafeln in Farbendruck. Berlin 1868, Verlag von Th. Chr. Fr. Enslin (Adolph Enslin).

Während es bisher an umfassenden Abbildungen für diejenigen Gegenstände, deren die Kranken- und Verwundetenpflege im Kriege bedarf, vollkommen mangelte, wird diese so fühlbare Lücke in vorzüglicher Weise durch das vorstehend erwähnte Werk ausgefüllt, für welches von dem Herrn Herausgeber, welcher im Jahre 1860 durch sein Werk über die Benutzung der Eisenbahnen zum Transport Schwerverwundeter im Kriege den ersten Anstoss gab, dass das Kgl. Preuss. Kriegs-Ministerium umfassende Versuche über die Krankenbeförderung in Waggons anordnete, die besten Modelle aller Länder benutzt worden sind.

Die Basis des Werkes bilden Zeichnungen, welche auf Gurlt's Anregung durch einen von dem Königl. Preussischen Minister für Handel und Gewerbe, Herrn Grafen v. Itzenplitz, nach Paris gesandten Techniker, den Kgl. Maschinenmeister Herrn Grund zu Frankfurt a/O., mit Benutzung der nach Gurlt's Anweisungen in der dortigen internationalen Ausstellung der Hülfs-Vereine für Verwundete gemachten Aufnahmen angefertigt worden sind.

Diese ganz vorzüglich, in einem grossen Maassstabe ausgeführten Zeichnungen, welche die hervorragendsten Gegenstände der genannten Ausstellung umfassen, sind späterhin durch weitere, in Berlin angefertigte, oder dem Herausgeber von anderwärts zur Verfügung gestellte Abbildungen* derart vermehrt worden, dass in dem vorliegenden Atlas Abbildungen der zweckmässigsten Modelle von Feld-Sanitäts-Material aller Art (sei es des officiellen, sei es des von der Privat-Technik construirten) aus sehr verschiedenen Ländern, wie America, Baden, Dänemark, England, Frankreich, Italien, Oesterreich, Preussen, Schweiz vertreten sind.

Von diesen Abbildungen haben uns vom Eisenbahn-Standpunct namentlich interessirt die Abbildungen in Tab. I—IV Transport Schwerverwundeter in bedeckten Eisenbahn-Güterwagen mit Hülfe von Schwebebäumen, sowohl 1) von Fischer in Heidelberg, als 2) von der Berliner Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf construirt, desgl. 3) die Einrichtungen für den Verwundeten-Transport in Güterwagen, wie sie von der Oesterr. Kaiser Ferdinands Nordbahn im Jahre 1866 ausgeführt wurden, sowie 4) Eisenbahnwagen IV. Classe zum Verwundeten-Transport eingerichtet, von der genannten Berliner Actiengesellschaft und schliesslich die Details zu dem Verwundeten-Transport auf den Americanischen Eisenbahnen.** Der zur Erläuterung der Abbildungen dienende Text (86 Seiten in Folio) ist sowohl in Deutscher als in Französischer Sprache verfasst, und behalten wir uns vor, auf denselben demnächst zurückzukommen.

Was die Ausführung der Abbildungen anlangt, so sind dieselben, mit Ausnahme sehr weniger, welche nach Photographien oder Zeichnungen ohne Maassstäbe wiedergegeben werden mussten, fast durchweg in solcher Grösse und mit allen erforderlichen Maassen und Maassstäben versehen angefertigt worden, dass jede Constructions-Werkstatt und jeder Handwerker nach denselben zu arbeiten im Stande ist. Durch Anwendung des lithographischen Farbendruckes ist es möglich geworden, die verschiedenen Materiale, aus welchen die einzelnen Gegenstände bestehen, wie Eisen, Holz, Leinwand, Leder u. s. w. mit derjenigen Deutlichkeit ersichtlich zu machen, dass auch jeder Nicht-Techniker sofort sich in den Abbildungen zurechtfinden kann. Die artistische Ausführung der Tafeln ist vorzüglich von dem durch seine Leistungen in Betreff des Farbendruckes rühmlichst bekannten Herrn W. Loeillot in Berlin hergestellt; auch sind von dem Verleger keine Kosten gescheut worden, um die Ausstattung des Werkes zu einer würdigen zu machen. Wir können somit das vortreffliche Werk, welches besonders für den Eisenbahn-Transport von der grössten Wichtigkeit ist, in jeder Beziehung insbesondere auch den Eisenbahn-Verwaltungen warm empfehlen.

Statistische Uebersichten der im Jahre 1865 in Europa im Betriebe gewesenen Eisenbahnen. Nach den Rechenschafts-Berichten und sonstigen amtlichen Mittheilungen aufgestellt durch den General-Agenten W. Hauchecorne. Zu haben in der M. Dumont-Schauberg'schen Buchhandlung in Köln, Hochstrasse 133.

Die vorliegenden „Hauchecorn'schen Statistischen Uebersichten“ schliessen sich den seit einer Reihe von Jahren herausgegebenen an und enthalten in gedrängter Kürze und lobenswerther Uebersichtlichkeit den Stand und die Betriebs-Ergebnisse der Deutschen, Oesterreichischen, Französischen, Belgischen, Niederländischen und Schweizerbahnen, sowie die wissenswerthesten Notizen über die Spanischen, Portugischen, Italienischen, Russischen, Schwedischen Norwegischen, Dänischen und Englischen Bahnen.

Als besonders interessant ist die am Schlusse des Werkes aufgeführte vergleichende Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse der Eisenbahnen Europa's, länderweise gruppirt, hervorzuheben.

Hiernach waren (excl. der Türkei) 10034,7 Meilen Eisenbahnen ult. 1865 im Betriebe, welche sich nach der Einwohnerzahl wie folgt vertheilten: Es kamen auf ca. 100 000 Einwohner in

England	9,725 Mln. Eisenb.
der Schweiz	6,953 „ „
Belgien	6,786 „ „
Deutschland	5,015 „ „
Frankreich	4,786 „ „
Spanien	4,266 „ „
Schweden und Norwegen	3,696 „ „
Dänemark	3,475 „ „
den Niederlanden . . .	2,742 „ „
Portugal	2,505 „ „
Oesterreich	2,448 „ „
Italien	2,341 „ „
Russland (Europäisch) . .	0,853 „ „

Ferner sind in dieser vergleichenden Zusammenstellung das Anlage-capital, die Anzahl der Betriebsmittel, die Frequenz und die finanziellen Resultate enthalten, aus welchen sich recht interessante Schlüsse über den Eisenbahnbetrieb in den einzelnen Ländern folgern lassen.

Es ist in dem Werke eine Menge Material enthalten, welches Statistikern, National-Oeconomen, Banquiers, Actien-Inhabern etc. ein reges Interesse gewähren möchte. *—tz.*

* Der Herausgeber ist hierbei von dem Militär-Oeconomie-Departement des Königl. Preussischen Kriegs Ministeriums, dem General-Director der Berliner Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf, Waltz, den Eidgenössischen Militärärzten, dem Oberfeldarzt Dr. Lehmann und Divisionsarzt Dr. Ruepp, der Firma Friedr. Fischer in Heidelberg, dem Graf Beaufort, Graf Bréda, Dr. Collineau, Dr. Thom. W. Evans, Dr. Gauvin, Graf Sérurier in Paris, Prof. Dr. Longmore in Netley, Prof. Cam. Nyrop in Kopenhagen, Aless. Locati in Turin etc. auf das bereitwilligste unterstützt worden.

** Eine Kritik dieser verschiedenen Einrichtungen zum Transport Schwerverwundeter auf Eisenbahnen werden wir demnächst in einem uns bereits vorliegenden Aufsatze bringen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Von Reichenberg nach Pardubitz

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		2. Personen-Zug Morgens Uhr	Min.	4. Personen-Zug Nachmitt. Uhr	Min.	6. Gemischter Zug Vormittag Uhr	Min.	8. Gemischter Zug Mittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. W. excl. Agio u. Stempelgebühr: I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.
—	—	Reichenberg	Abfahrt	4	10	3	45	8	16	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5	11.380	Langenbruck	„	4	35	4	10	8	48	1	33	—	54	—	41	—	27	—	15
2	15.173	Reichenau-Gablonz	„	4	46	4	21	9	3	1	48	—	72	—	54	—	36	—	20
3	22.760	Liebenau	„	5	1	4	36	9	23	2	7	1	8	—	81	—	54	—	30
4	30.347	Sichrow	„	5	13	4	48	9	38	2	21	1	44	1	8	—	72	—	48
5	37.933	Turnau	Ankunft	5	29	5	4	9	56	2	38	1	80	1	35	—	90	—	60
			Abfahrt	5	39	5	9	10	11	—	—								
6	45.520	Kleinskal	„	5	57	5	27	10	32	—	—	2	16	1	62	1	8	—	72
7	53.107	Eisenbrod	„	6	13	5	43	10	51	—	—	2	52	1	89	1	26	—	84
8	60.693	Semil	„	6	27	5	57	11	8	—	—	2	88	2	16	1	44	—	96
9	68.280	Liebstadl	„	6	44	6	14	11	27	—	—	3	24	2	43	1	62	1	8
10	75.867	Paka	„	7	5	6	35	11	51	—	—	3	60	2	70	1	80	1	20
11	83.453	Falgendorf	Ankunft	7	21	6	51	12	12	—	—	3	96	2	97	1	98	1	32
			Abfahrt	7	26	6	56	12	32	—	—								
12.5	94.833	Mastig	„	7	47	7	17	12	55	—	—	4	50	3	38	2	25	1	50
13.5	102.420	Třemešna	„	8	2	7	32	1	10	—	—	4	86	3	65	2	43	1	62
14.5	110.007	Königinhof	„	8	17	7	47	1	26	—	—	5	22	3	92	2	61	1	74
15.5	117.593	Kukus	„	8	32	8	2	1	43	—	—	5	58	4	19	2	79	1	86
16.5	125.180	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	8	48	8	18	2	1	—	—	5	94	4	46	2	97	1	98
			Abfahrt	8	53	8	26	2	21	—	—								
17.5	132.767	Smiřitz	„	9	6	8	39	2	36	—	—	6	30	4	73	3	15	2	10
18.5	140.353	Předměřitz	„	9	18	8	51	2	49	—	—	6	66	5	—	3	33	2	22
19	144.147	Königgrätz	Ankunft	9	26	8	59	2	58	—	—	6	84	5	13	3	42	2	28
			Abfahrt	9	29	9	2	3	1	—	—								
20	151.733	Opatowitz	„	9	41	9	14	3	14	—	—	7	20	5	40	3	60	2	40
22	166.907	Pardubitz	Ankunft	10	10	9	43	3	47	—	—	7	92	5	94	3	96	2	64

Anschlüsse.

In Pardubitz:

Zug 2. An den Zug nach Wien:
Abfahrt von Pardubitz . . . . . 10 Uhr 48 Min. Morg.
Ankunft in Brünn . . . . 4 „ 11 „ Nachm.
„ „ Wien . . . . 8 „ 33 „ Abends.

An den Zug nach Prag:
Abfahrt von Pardubitz . . . . . 11 Uhr — Min. Morg.
Ankunft in Prag . . . . 2 „ 42 „ Nachm.

Zug 4. An den Zug nach Wien und Olmütz:
Abfahrt von Pardubitz . . . . . 10 Uhr 24 Min. Abends.
Ankunft in Brünn . . . . 3 „ 23 „ Morg.
„ „ Olmütz . . . . . . 6 „ 45 „ „
„ „ Wien . . . . 7 „ 56 „ „

An den Zug nach Prag:
Abfahrt von Pardubitz . . . . . 10 Uhr 14 Min. Abends.
Ankunft in Prag . . . . 6 „ — „ Früh.

Zug 6. An den Zug nach Prag-Bodenbach:
Abfahrt von Pardubitz . . . . . 4 Uhr 32 Min. Abends.
Ankunft in Prag . . . . 7 „ 37 „ „
„ „ Bodenbach . . . . . 12 „ 49 „ „

In Turnau:

Zug 2. An den Zug nach Prag:
Abfahrt von Turnau . . . . . . 5 Uhr 42 Min. Früh.
„ „ Kralup . . . . . . 8 „ 53 „ „
„ „ Prag . . . . 10 „ 9 „ „

An den Zug nach Bodenbach und Teplitz:
Abfahrt von Turnau . . . . . . 5 Uhr 42 Min. Früh.
Ankunft in Kralup . . . . 8 „ 38 „ „
Abfahrt von Kralup . . . . . . 8 „ 53 „ „
Ankunft in Bodenbach . . . . . 11 „ 50 „ Vorm.
„ „ Teplitz . . . . . . 12 „ 23 „ Mittags.

Zug 8. An den Zug nach Prag und nach Bodenbach:
Abfahrt von Turnau . . . . . . 2 Uhr 53 Min. Nachm.
„ „ Kralup . . . . . . 6 „ 11 „ „
Ankunft in Prag . . . . 7 „ — „ Abends.
„ „ Bodenbach . . . . . 12 „ 49 „ Nachts.

In Reichenberg:

Zug 2. An den Zug von Berlin, Glogau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Löbau, Grossschönau, Zittau (über Nacht in Reichenberg):
Abfahrt von Berlin . . . . . . 8 Uhr 40 Min. Vorm.
„ „ Glogau . . . . . . 9 „ 15 „ „
„ „ Leipzig . . . . . . 12 „ — „ Mittags.
„ „ Dresden . . . . . . 5 „ — „ Nachm.
„ „ Görlitz . . . . . . 7 „ — „ Abends.
„ „ Löbau . . . . 8 „ — „ „
„ „ Grossschönau . . . . 8 „ 35 „ „
„ „ Zittau . . . . . . 9 „ 34 „ „
Ankunft in Reichenberg . . . . 10 „ 38 „ „

Zug 4. An den Zug von Breslau, Leipzig, Dresden, Görlitz, Grossschönau, Löbau, Zittau.
Abfahrt von Breslau . . . . . . 7 Uhr — Min. Früh.
„ „ Leipzig . . . . . . 5 „ 15 „ „
„ „ Dresden . . . . . . 9 „ 15 „ Vorm.
„ „ Görlitz . . . . . . 11 „ 50 „ „
„ „ Löbau . . . . 12 „ 40 „ Nachm.
„ „ Grossschönau . . . 1 „ 15 „ „
„ „ Zittau . . . . 2 „ 15 „ „
Ankunft in Reichenberg . . . . 3 „ 19 „ „

Zug 6. An den Zug von Leipzig, Dresden, Görlitz, Lödau, Zittau, Grossschönau:
Abfahrt von Leipzig . . . . . 7 Uhr 25 Min. Abends.
„ „ Dresden . . . . . 11 „ 45 „ „
„ „ Görlitz . . . . . 1 „ 35 „ Morgens.
„ „ Löbau . . . . . 4 „ 20 „ „
„ „ Grossschönau . . 5 „ — „ „
„ „ Zittau . . . . . . 6 „ — „ „
Ankunft in Reichenberg . . . 7 „ 13 „

Von Königshain nach Josefstadt

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		10. Gemischter Zug Morgens Uhr	Min.	12. Gemischter Zug Nachmittags Uhr	Min.	14. Lastzug mit Personenbeförderung Nachmittags Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. Währ. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. fl.	kr.	III. fl.	kr.	IV. fl.	kr.
—	—	Königshain	Abfahrt	5	27	5	2	1	46	—	—	—	—	—	—	—	—
0.5	3.793	Bernsdorf	„	5	36	5	11	1	57	—	36	—	27	—	18	—	12
2	15.173	Trautenau	Ankunft	5	59	5	34	2	23	—	72	—	54	—	36	—	24
			Abfahrt	6	5	5	40	2	38								
3.5	26.553	Schwadowitz	„	6	34	6	9	3	23	1	26	—	95	—	63	—	42
3.5	26.553	Hertin	„	6	40	6	15	3	31	—	—	—	—	—	—	—	—
4.5	34.140	Kosteletz	„	6	57	6	32	3	57	1	62	1	22	—	81	—	54
6	45.520	Nachod	„	7	25	7	—	4	30	2	16	1	62	1	8	—	72
7	53.107	Böhm.-Skalitz	„	7	46	7	21	5	3	2	52	1	89	1	26	—	84
8.5	64.487	Josefstadt-Jaroměř	Ankunft	8	10	7	45	5	35	3	6	2	30	1	53	1	2

Anschluss in Josefstadt:

Zug 10. An den Personenzug 2 nach Wien, Olmütz, Prag:
Ank. in Pardubitz 10 Uhr 10 Min. Vorm.
Abf. v. „ 10 „ 48 „ „
Ank. in Olmütz . 6 „ 35 „ Abends.
„ „ Brünn . 4 „ 11 „ „
„ „ Wien . . 8 „ 33 „ „
Nach Prag:
Abf. v. Pardubitz 11 Uhr — Min. Vorm.
Ank. in Prag . . 2 „ 42 „ Nachm.

Zug 12. An den Personenzug 4 nach Wien, Olmütz und Prag:
Ank. in Pardubitz 9 Uhr 43 Min. Abends.
Abf. v. „ 10 „ 24 „ „
Ank. in Olmütz . 6 „ 45 „ Morg.
„ „ Brünn . . 3 „ 23 „ „
„ „ Wien . . 7 „ 56 „ „
Nach Prag:
Abf. v. Pardubitz 10 Uhr 14 Min. Abends.
Ank. in Prag . . 6 „ — „ Morg.

Zug 14. Anschluss an den Personenzug 3.
Ank. in Reichenberg 11 Uhr 14 Min. Nachts.

Von Josefstadt nach Königshain

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilomet.	Stationen		9. Gemischter Zug Morgens Uhr	Min.	11. Gemischter Zug Abends Uhr	Min.	13. Lastzug mit Personenbeförderung Vormitt. Uhr	Min.	Fahrpreise in Oesterr. Währ. excl. Agio u. Stempelgebühr I. Classe fl.	kr.	II. fl.	kr.	III. fl.	kr.	IV. fl.	kr.
—	—	Josefstadt-Jaroměř	Abfahrt	7	10	6	45	9	20	—	—	—	—	—	—	—	—
1.5	11.380	Böhm.-Skalitz	„	7	40	7	15	10	12	—	54	—	41	—	27	—	18
2.5	18.967	Nachod	„	7	56	7	31	10	31	—	90	—	68	—	45	—	30
4	30.347	Kosteletz	„	8	29	8	4	11	18	1	44	1	8	—	72	—	48
4.5	34.140	Hertin	„	8	41	8	16	11	32	—	—	—	—	—	—	—	—
5	37.933	Schwadowitz	„	8	52	8	27	11	53	1	80	1	35	—	90	—	60
6.5	49.313	Trautenau	Ankunft	9	15	8	50	12	23	2	34	1	76	1	17	—	78
			Abfahrt	9	21	8	56	12	38								
8	60.693	Bernsdorf	„	9	45	9	20	1	10	2	88	2	16	1	44	—	96
8.5	64.487	Königshain	Ankunft	9	53	9	28	1	21	3	6	2	30	1	53	1	2

Anschluss in Josefstadt:

Zug 9. An den Personenzug 1 von Wien, Olmütz und Prag:
Abf. von Wien . . 7 Uhr — Min. Abends.
„ „ Brünn . 11 „ 45 „ Nachts.
„ „ Olmütz . 12 „ 5 „ „
„ „ Pardubitz 5 „ 18 „ Morg.
Abf. von Prag . . 9 „ 30 „ Abends.
Ank. in Pardubitz 3 „ 5 „ Morg.

Zug 11. An den Personenzug 3 von Wien, Olmütz und Prag:
Abf. von Wien . . 6 Uhr 30 Min. Morg.
„ „ Brünn . 10 „ 53 „ Vorm.
„ „ Olmütz . 8 „ 20 „ „
„ „ Pardubitz 4 „ 53 „ Nachm.
Abf. von Prag . . 12 „ 15 „ Mitt.
Ank. in Pardubitz 4 „ 3 „ Nachm.

Zug 13. Von dem Personenzuge 2:
Abf. von Reichenberg 4 Uhr 10 Min. Früh.

Von der Direction der k. k. p. Süd-Nord-Deutschen Verbindungs-Bahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

100 Stück vierrädrigen offenen Arbeitswagen, davon 25 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,
150 Stück 5 Zoll starken Achsen mit Schaalengussrädern aus Gusseisen, die Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl,
50 Stück 5 Zoll starken Achsen mit Rädern, die Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl, die Naben, Speichen und Unterkranz aus Schmiedeeisen, die Bandagen aus Puddelstahl, und
420 Stück $3^1/_2$ Fuss langen, aus 8 Lagen bestehenden Tragfedern aus bestem zähen Stahle

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Arbeitswagen, Achsen und Tragfedern"

versehen, bis zu dem auf

Montag, den 5. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht aus, und werden auf portofreie an unsern Ober-Maschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt. Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 2. September 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Die Herstellung der Fundamente und des unteren Theiles vom aufgehenden Mauerwerk vom Josia-Viaducte im Loos III, nahe der Bayerischen Grenze, mit circa 634 Schachtruthen Mauerwerk soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Zeichnungen, Massenberechnungen und Bedingungen sind im Abtheilungs-Büreau zu Schlüchtern während der Dienststunden einzusehen. Submissions-Formulare nebst Massenverzeichniss werden auf portofreies Ansuchen kostenfrei mitgetheilt.

Die versiegelten und mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung der Fundamente etc. des Josa-Viaducts"

versehenen Offerten sind bis spätestens zu dem am

16. September a. c. Vormittags 12 Uhr

in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Schlüchtern, den 31. August 1868.

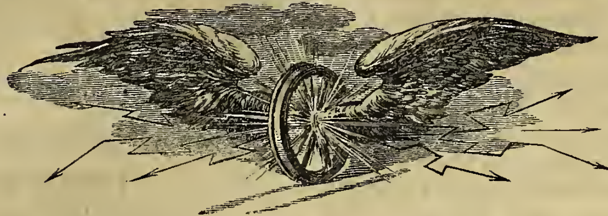
Der Königliche Eisenbahn-Bauinspector.
Behrend.

PRIVAT-ANZEIGEN.

N°. 38.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 18. September 1868. (Schluss der Nummer: 17. September Vormittags 11 Uhr.)

Bayern's Industrie- und Verbindungs-Bahnen.

Zusammengestellt von Franz Frhrn. von Seckendorf-Aberdar aus München.

Wenn auch im „Hauptlande" Bayern's, nämlich in dem Theile diesseits des Rheins, die erste Grundbedingung für ein verzweigtes Industriebahnnetz, wie solche in Westfalen, in den Rheingegenden und in Oberschlesien existirt — nämlich ein zusammenhängendes Kohlengebiet — fehlt, so kommen doch mehrere bedeutendere aber zerstreute Kohlenbezirke wie Peissenberg, Penzberg, Stockheim, das Miesbacher Revier etc. dort vor. Ueberhaupt ist der südliche Theil des Bayer. Hauptlandes der Kohlen-Industrie und der Moorbearbeitung aufgeschlossen; es giebt dort 181 Stein- und Braunkohlenwerke mit einer Productivfähigkeit von ca. 6 Millionen Centnern jährlich, die ein Capital von beinahe 1 160 000 fl. = 662 857 Thlr. repräsentiren. Dieselben kommen aber, wie gesagt, meist sporadisch vor und leiden an dem Uebelstand der zerstreuten Lage, wie auch ihre Qualität und Quantität verschieden ist. Von diesen allen sind zwar bis jetzt nur die Kohlenbergwerke Stockheim, Penzberg und die Plutzer Grube bei Miesbach direct von der Bahn aufgesucht; Hausham und Peissenberg, nach welchen hin bereits Zweigbahnen gebaut oder doch im Bau begriffen sind, werden aber in kürzester Zeit ebenfalls direct mit solchen und zwar wie jene mittelst Schleifbahnen verbunden sein. Ebenso sind Industriebahnen zur Ausbeutung bedeutender Torflager, welche ein billiges Heizungsmaterial für Locomotiven liefern, in der Nähe von Schienensträngen in Haspelmoor, Kolbermoor, Werthensteiner Moor etc. mit grossem Erfolge angewendet.

Ganz anders liegen die Verhältnisse, was Kohle anlangt, in der Bayerischen Rheinpfalz. Bayern besitzt in diesem jenseits des Rheins gelegenen Landestheil ein sehr ergiebiges, reiches, grossartiges Kohlenlager, das Kohlen bester Qualität zu Tage fördert, nämlich St. Ingbert, das, wenn auch etwas spät, doch in der Neuzeit ebenfalls durch eine Zweigbahn in das Bahnnetz gezogen ist und am 1. Septbr. 1867 durch die Eröffnung der Verbindungsbahn der Kohlenhalde mit dem Bahnhofe St. Ingbert selbst in unmittelbare directe Verbindung mit der Pfälzischen Ludwigsbahn gesetzt wurde.[1]

[1] Durch diese directe Verbindung der Schachte erhielt die Kohle ein noch grösseres Absatzgebiet; denn berechnet man, was der Transport per Achse vom Werke bis zum Bahnhof Kosten verursachte oder gar früher bis zur nächsten Station, um wieviel Meilen weiter kann um denselben Frachtpreis diese Kohle per Bahn gebracht werden! Zieht man ferner in Betracht, dass der Centner I. Qualität dieser Kohle 23 kr. = $6\frac{4}{7}$ Sgr., II. Qual. 18 kr. = $5\frac{1}{7}$ Sgr. und III. Qual. 14 kr. = 4 Sgr. incl. Ladegeld kostet, so wird man daran nicht zweifeln, dass sie concurrenzfähig ist und einen bedeutenden Markt zu erwarten hat.

Neben der Kohlen-Production haben die verschiedensten Fabrikationen Veranlassung zum Bau von Industriebahnen in Bayern gegeben.

Jedoch sind in Bayern Fabriken an den Stationen noch nicht in dem Maasse entstanden, als es die Aussichten der besseren Rentabilität[2] solches erwarten liessen. Ob Mangel an Unternehmungslust und verfügbaren Mitteln, oder der Umstand, dass Bayern ein vorzugsweise Ackerbau treibendes Volk hat, die Ursache dieser Thatsache ist, wollen wir dahin gestellt sein lassen. Es wurden zwar grosse bedeutende Fabriken an den Bayerischen Bahnstrecken — wie die nachfolgenden Notizen ergeben — besonders in den letzten Jahren ins Leben gerufen, doch erscheinen sie im Allgemeinen nur als vereinzelte Erscheinungen[3] noch nicht im Verhältniss zu der grossen Industriefähigkeit des Landes und des sich daran knüpfenden Vortheils.[4]

[2] Etablissements, direct an der Bahn liegend, sind mit ihrer Fabrication — mag dieselbe einen Namen haben, welchen sie will — fast stets im Vortheile gegen die der Bahn entfernter liegenden, da sie einerseits die zu verarbeitenden Rohstoffe und diejenigen Artikel, die sonst zum Betriebe der Fabrik nöthig sind, um eine billigere Fahrtaxe per Bahn als per Achse beziehen, andererseits die gefertigten Fabrikate billiger versenden können, wenn sie auch das Anlagecapital des gewöhnlich auf ihre eigenen Kosten errichteten Zweiggeleises zu verzinsen haben. Sie können daher voraussichtlich die Fabricate billiger als concurrirende, nicht mit der Bahn in directer Verbindung stehende Etablissements an den Bestimmungsort liefern.

[3] Als ein solches Beispiel wollen wir hier nur die berühmte Fabrik von Cramer-Clett in Nürnberg erwähnen, welche in richtiger Würdigung der Vortheile einer unmittelbaren Verbindung der Fabriken mit den Eisenbahnen für genanntes Etablissement, welches selbst zu weit von der Bahn entfernt ist, um ohne zu bedeutende Kosten mit dem Bahnhofe verbunden zu werden, eine Filiale an der Ostbahn gegründet und in Betrieb gesetzt hat.

[4] Man bilde Zuckerfabriken, wo der Bau von Zuckerrüben gedeiht; man rufe Tabakfabriken ins Leben, wo die Production schon mehr entwickelt ist, die Pflanze fortkommt und wie in der Nürnberger Umgegend Nachfrage besteht; man errichte Maschinenfabriken, wo Kohlen und Eisenwerke in der Nähe sind (Oberpfalz); Spinnereien, wo man billige Arbeitskräfte erhalten kann, d. i. in armen Gegenden, um sich durch lohnende Beschäftigung emporzuhelfen; auf diese Art — durch richtige Ausnutzung des Bodens und der Ar-

Insbesondere Bayern's Hauptstadt München, welche durch ihre günstige Lage in verhältnissmässig kurzer Zeit ihre jetzige Ausdehnung erlangt hat, und bereits von einem wohlausgebildeten Eisenbahnnetze umsponnen ist, zeigt keineswegs eine ihrer räumlichen Ausdehnung und der günstigen Lage als Eisenbahn-Centralpunct entsprechende industrielle Entwickelung.[5]

Indem wir nach diesen allgemeinen Angaben nachfolgend nunmehr die speciellen Notizen wiedergeben, welche Seitens der betreffenden Behörden und Etablissements gütigst uns mitgetheilt worden sind, bemerken wir, dass die Geleise-Längen der in Bayern besonders im Gebiete der Bayerischen Staatsbahnen mit letzteren verbundenen Etablissements etc. nach folgenden drei verschiedenen Kategorien angegeben sind:

a) die Längen der auf Königl. Bahneigenthum ausgeführten Strecken, bei welchen die Anlage für das zu verbindende Etablissement durch Verlängerung, Erweiterung etc. einen Neubau hervorgerufen hatte;

b) die Länge der nutzbaren Strecken, wobei zu bemerken ist, dass dieselben bei den Staatsbahnen speciell als Hauptlänge meistentheils sich vorgetragen finden;

c) die Längenmaasse, die auf fremden Eigenthum (d. i. auf dem der Fabrik) neu gebaut werden mussten; hier ist die Ausscheidung der nutzbaren Längen nicht mehr nothwendig, weil diese Geleise im Fabrikhofe selbst selten Wechsel zählen und meisentheils als durchgehend betrachtet werden müssen.

Ueber die Anlagekosten schicken wir noch die allgemeine Bemerkung voraus, dass dieselben bei den Bayerischen Industriebahnen sehr verschieden sind, da deren Oberbauanlage unter sehr verschiedenen Umständen stattgefunden hat[6]; über die Steigungsverhältnisse, dass da, wo solche bei den einzelnen Bahnen sich nicht angegeben finden, die Bahn durchweg horizontal liegt.

Die Anlage auf Bahneigenthum geschah meistens auf Ruf und Widerruf, um bei Bahnhofserweiterungen nicht gebunden zu sein. — Auch in der Richtung zeigen sich Verschiedenheiten, dass bei verschiedenen Terrainerwerbungen Grund und Boden förmlich erworben wurde, während in anderen und zwar in den meisten Fällen nur die Mitbenutzung des Terrains gestattet worden ist. Andererseits wurden hie und da alte Schienen benutzt oder Oberbaumaterialien, z. B. Schwellen aus den Vorräthen der mit der Bahn zu verbindenden Etablissements in Benutzung genommen. Aus den verschiedenen Baucontos ergiebt sich als Durchschnitt der Anlagekosten pro lfd. Fuss für breitspurige Geleise 2—4 fl. = 1 Thlr. $4\frac{2}{7}$ Sgr. bis 2 Thlr. $8\frac{4}{7}$ Sgr., bei schmalspurigen 36 kr. bis 1 fl. 25 kr. = $10\frac{2}{7}$ Sgr. bis $24\frac{2}{7}$ Sgr.; schlägt man weiter den Werth von Grund und Boden, für altes zur Benutzung überlassenes Oberbaumaterial den Eisenwerth an etc. (welche Bautheile bei der leihweisen Ueberlassung im Bauconto als reine Ausgabe nicht in Ansatz gebracht werden konnten), so erhält man bei ersteren eine Durchschnittssumme von 3 fl. 30 kr. = 2 Thlr., bei letzteren 1 fl. = $17\frac{1}{7}$ Sgr.

I. Im Gebiete der Bayerischen Staatsbahnen.

a) an der Ludwigs-Süd-Nordbahn (Lindau-Hof).

Vom Bahnhofe Lindau.

1) Verbindungsbahn[7] (schmalspurige[8] Rollbahn) in die städtische Schrannenhalle. Wurde auf Kosten des Stadtmagistrats zu Lindau erbaut und wird auch von demselben betrieben. Dieses Geleise wird nicht mit Bahnwagen der Eisenbahnverwaltungen, sondern nur mit Rollwagen befahren.

Die Länge beträgt 3700 Fuss. Das Anlagecapital beläuft sich auf 5000 fl. = 2857 Thlr. $4\frac{2}{7}$ Sgr. Dasselbe wurde zum erstenmale im Februar 1863 benutzt. Die Steigungsverhältnisse sind 1 : 33 max. Der Transport ist pro Jahr ca. 1 Million Ctr. — Zweck desselben ist, das mit der Bahn ankommende Getreide auf Rollwagen vom Bahnhof zur Schranne und von da zum Seehafen zu bringen.

2) Geleise an den Seehafen. Obwohl dieses Geleise keine eigentliche Industriebahn, sondern vielmehr ein auch dem allgemeinen Verkehr dienendes Bahnhofgeleise ist, so wollen wir doch dasselbe als einem internationalen Zwecke dienend hervorheben. Die Herstellung erfolgte im December 1867 auf Kosten der Eisenbahnverwaltung und läuft im Innern des Seehafens, an der Westseite längs der Quai-Mauer bis zum neuen Leuchtthurme. — Die Anlagekosten betrugen ca. 1500 fl. = 857 Thlr. — Die Länge des Geleises beträgt 400 Fuss. — Um über die Grösse des Transportes bestimmte Angaben machen zu können, ist es noch zu kurze Zeit (seit Ende 1867) im Betrieb. — Zweck desselben ist vorzugsweise: Getreidesendungen aus den Bahnwagen unmittelbar in die Schiffe verladen zu können; überhaupt werden durch dasselbe die Lastwagen bis unmittelbar vor die Schleppboote gebracht und so deren Einladung rasch bewerkstelligt.[9]

3) Verbindungsbahn von der Station Hergatz in die Torflager des Degermoores. Dieses Moor ist Staatseigenthum und wird zur Torfgewinnung für den Eisenbahnbetrieb benutzt. Eine 4285′ lange, mit der Doppelbahnfläche neben der Hauptbahn angelegte grosse Spur (demnach 8570′ = $0{,}_{67}$ Std. lang) vermittelt die Verbindung des Degermoores mit dem in der Station Hergatz bestehenden Torfmagazin. — Die Bahn wurde vom Staate hergestellt; Anlagecapital ca. 16000 fl. = ca. 9142 Thlr. — Schmalspurige Bahnen bestehen nicht. Im Jahre 1853 wurde es zum erstenmale benutzt. — Zweck dieser Verbindung ist: den in dem Moore gewonnenen Torf, wovon jährlich 7—10000 Schachtruthen zum Transport kommen, für den Bahnbetrieb durch directen Bezug nutzbar zu machen. Verbraucht wurden im Jahre 1866/67 auf den Bayerischen Bahnen von diesen Torf 675400 c′ Stichtorf und 20262 fl. = 11578 Thlr. $8\frac{4}{7}$ Sgr. und 8800 c′ Modeltorf um 308 fl. = 176 Thlr., in Summa 684200 c′ um 20570 fl. = 11754 Thlr. $8\frac{4}{7}$ Sgr.

Von der Station Röthenbach besteht eine 2700′ = $0{,}_{21}$ Std. lange Doppelbahn für Kiestransport; ebenso noch eine 3970′ = $0{,}_{31}$ Std. lange Doppelbahn zur Kiesgrube am Rentershofer Damm.

4) Verbindungsbahn in die Torflager des Werthensteiner Moor, zwischen den Stationen Immenstadt und Oberdorf in freier Bahn einmündend. Die Torfgeleise hängen mittelst eines breitspurigen Geleises mit dem Hauptgeleise Lindau-Augsburg zusammen. Die eigentliche Doppelbahn hat nunmehr eine Länge von 1270 810 und 590′ = 2670′ = $0{,}_{19}$ Std. (früher nur 400′) und 2140′ (früher 1150′) Geleise, die ins Torf selbst führen. Gesammtsumme 4810 Fuss = $0{,}_{37}$ Std. — Es bestehen im Werthensteiner Moor keine Rollbahnen, sondern nur Geleise wie für die Staatsbahn überhaupt. Sie wurden im Jahre 1854 zum erstenmale benutzt. Anlagecapital beträgt ca. 18000 fl. = 10285 Thlr. Hergestellt wurden auf Staatskosten 2670′ à 12 kr. Arbeitslohn = 534 fl. = 305 Thlr. $4\frac{2}{7}$ Sgr., Summa 10000 fl. = 5714 Thlr. $8\frac{4}{7}$ Sgr., auf Privatkosten 2140 Fuss à 6 kr. Arbeitslohn = 214 fl. = 122 Thlr. $8\frac{4}{7}$ Sgr., Summa 8000 fl. = 4571 Thlr. $12\frac{6}{7}$ Sgr. — Die Steigungsverhältnisse sind 1900′ horizontal, sonst 1:100 bis 1:300. Der Transport beläuft sich pro Jahr auf ca. 1500—1600 Schachtruthen = 150000 bis 160000 Cubikfuss. Verbraucht wurden auf den Bayerischen Bahnen hiervon im Jahre 1866/67: 1040301 c′ Stichtorf um 28452 fl. 15 kr. = 16258

---

beitskräfte — wird auch in Bayern die Industrie sich immer mehr entfalten und sich zum Wohle des Landes entwickeln.

[5] Eine Ursache hiervon möchte darin liegen, dass die grösseren Geschäfte mit den Bahnen noch nicht in directe Verbindung gesetzt sind. München zählt erst ein einziges Werk (die Krauss'sche Locomotivfabrik), das direct mit der Bahn verbunden ist, während die Fabrikgeschäfte auf dem rechten Ufer der Isar, welche aus einer solchen Verbindung grossen Nutzen ziehen könnten, solche noch nicht bewerkstelligt haben. Es kann die Wichtigkeit solcher Bahnanlagen, besonders „allgemeiner Industriebahnen" nach Art der bereits in Kaiserslautern und Ludwigshafen (siehe Nr. 17 S. 201 des lfd. Jahrg. d. Ztg.) bestehenden nicht genug betont werden, da letztere, welche die Verbindung der Fabriken mit der Hauptbahn vermitteln, zu den befruchtendsten Elementen der Entwickelung der Industrie zählen. Aber abgesehen hiervon, hat man die günstige Lage München's noch nicht genügend zur Anlage von Fabriken benutzt. Würden von den benachbarten Stationen Thalkirchen, Sendling, Haidhausen Schienenstränge gezogen, so stünden die hier zu errichtenden Werke mit den Kohlenlagern Miesbach, Peissenberg und Penzberg in directer Verbindung. Die Kohlen könnten ohne Umladung sogleich in die Fabrik gebracht werden. Der directe Bezug Ungarischen Getreides ermöglicht besonders die Anlage grosser Brennereien mit Milch- und Mastwirthschaft; ebenso würden Malzfabriken zu den lohnendsten Geschäften München's gehören, seitdem die Bier- und Malzfabrication gesondert betrieben werden. Der grosse Holzreichthum des Landes ermöglicht die Anlage von Dampfsägen, wobei alle Handelswaare ohne weitere Kosten sogleich wieder weiter verfrachtet werden kann. Das Slavonische Daubenholz gestattet die Anlage grösserer Büttnereien, denn München hat grossen Bedarf an Fässern; Waarenhäuser in unmittelbarer Verbindung mit der Bahn haben eine Zukunft in dem Maasse, in welchem in Mitte der Stadt Grund und Boden theuerer wird. Die Verbindung solcher in der Nähe von München gelegener Plätze durch Schienen müsste in Kurzem eine blühende Industrie hervorrufen.

[6] Es wurden einestheils die auf Bahneigenthum hergestellten Geleisestrecken entweder vom Staate selbst aus altem Material beschafft und an die Fabrik verpachtet, oder es wurden die Oberbaumaterialien resp. ein Theil derselben leihweise sammt dem Grund und Boden zum Bau überlassen und nur die Arbeitslöhne in Ansatz gebracht, anderntheils wurden auf Privat-Eigenthum grösstentheils sämmtliche Bauarbeiten auf Rechnung des zu verbindenden Etablissements hergestellt.

[7] Die Benennung „Verbindungsbahn" ist gebraucht, wenn die Verbindung eine längere oder aus mehreren Geleisen bestehende ist, als „Geleise" sind nur einfache und kürzere Verbindungen aufgezählt.

[8] Die Bemerkung, ob diese Geleise „schmalspurig" wurde jedesmal speciell beigefügt, wo diese fehlt, sind sie durchweg „breitspurig".

[9] Es bestand früher bereits ein kurzes Geleise, von welchem aus die Eisenbahnwagen sofort in die Schiffe verladen werden konnten und das zum Seehafen direct führte; dasselbe wird nun aber durch Herstellung des vorstehenden überflüssig geworden, in Folge einer weiteren Bahnhofänderung nächstens abgetragen.

Thlr. 10⁵/₇ Sgr. und 58000 c' Modeltorf um 1798 fl. = 1027 Thlr. 12⁶/₇ Sgr., demnach Gesammtsumme: 1098301 c' um 30250 fl. 15 kr. = 17285 Thlr. 23¹/₇ Sgr.

5) Die Verbindungsbahn vom Bahnhof Donauwörth ans linke Donauufer zur Ladehalle läuft in nordöstlicher Richtung aus dem Bahnhof an die Donaulände und Ladehalle. Die Verbindungsbahn besteht aus 5 Geleisen: a) Hauptgeleise 875' (Steigung 1:42), b) an Ladehalle 300' = 600' (horizontal, c) 315', d) 250' und e) 195' = 2235 Fuss Gesammtlänge. Kosten betrugen 12000 fl. = 6857 Thlr. 4²/₇ Sgr. und wurden vom Staate als Eigenthümer getragen. — Die Kosten für Erweiterung des Ländeplatzes durch Ankauf von Grundstücken, Quaimauer, Pflasterung, 2 grosse Güterkrahnen, Güterremise, Kohlenschuppen, dann sämmtliches Inventar, Einfriedung des Ländeplatzes betrugen 70000 fl. = 40000 Thlr. Im Herbst 1855 wurde der Ländeplatz vollständig benutzt. — Der Güterverkehr betrug 1864: 146000 Ctr., 1865: 117000 Ctr., 1866: 173000 Ctr., 1867: 161000 Ctr. — Das Kriegsjahr 1866 verursachte einen erhöhten Transport wegen der Nähe der Festung Ingolstadt. Erbauer des Ländeplatzes war der Kgl. Betriebsingenieur Carl Popp. Zweck dieser Verbindung ist: Bewerkstelligung einer directen Verladung aus dem Schiffe in die Waggons und umgekehrt.

6) Verbindungsbahn vom Staatsbahnhof Nürnberg zum Canalhafen incl. 2 Ausweichgeleise mit 2 Drehscheiben, verbindet den Bahnhof Nürnberg mit dem Hafen des Donau-Main-Canals. Sie läuft mit der Bamberg-Würzburger Bahn bis nach dem südlich gelegenen Gostenhof in nordwestlicher Richtung. — Die Länge beträgt 2900 Fuss und wurde vom Staate hergestellt. Die Kosten beliefen sich auf 8000 fl. = 4571 Thlr. 12⁶/₇ Sgr. — Im Jahre 1846 zum erstenmale benutzt, wurde im Jahre 1866 eine Verlängerung längs des Canals im Canalhafen vorgenommen. Die Anlage der Nürnberg-Würzburger Bahn machte im Jahre 1864 eine kleine Aenderung (südlichere Lage) nothwendig. Steigungsverhältnisse auf 1900 Fuss 6' Gefälle und 1000' horizontal. Jährlicher Transport circa 240000 Ctr. Im Jahre 1865/66 betrug derselbe 256574 Ctr., wofür 2138 fl. = 1216 Thlr. vereinnahmt wurden. — Auf dem hergestellten Schienenstrang werden gegen Entrichtung von $0{,}5$ kr. = ¹/₇ Sgr. pro Zollcentner Güter und Gegenstände aller Art vom Hafen in den Königl. und Ostbahnhof und vice versa transportirt, wobei der Vortheil besteht, dass per Bahn ankommende und zu Wasser weitergehende Güter und umgekehrt Güter, welche die Canalwasserstrasse verlassen und den Schienenweg einschlagen, sogleich vom Eisenbahnwagen auf das Schiff oder vom Schiffe auf den Bahnwagen verladen werden.

7) Geleise vom Staatsbahnhof Nürnberg zur Ultramarinfabrik von Zeltner. Die Länge beträgt 1220 Fuss auf Bahneigenthum. Die Erdarbeiten wurden durch Zeltner, der Oberbau durch den Staat hergestellt. Das Anlagecapital betrug für ersteren 500 fl. = 285 Thlr. 21³/₇ Sgr.; für letzteren 3000 fl. = 1714 Thlr. 8⁴/₇ Sgr., Summa: 3500 fl. = 2000 Thlr. — Im Jahre 1853 wurde es zum erstenmale benutzt. Transport: Durchschnittszahl der letzten 3 Jahre 80000 Ctr. Zweck: Kohlentransport zur Fabrik.

8) Fünf (Sack-) Geleise auf dem Bahnhofe Nürnberg im Kohlenhofe mit Drehscheibe. Dieselben sind an das Etablissement Cramer-Clett und 4 Kohlenhändler verpachtet. Ihre Längen betragen 1620 Fuss auf Bahneigenthum und wurden durch den Staat hergestellt. Anlagecapital: 5000 fl. = 2857 Thlr. 4²/₇ Sgr. Erstmalige Benutzung: 1853. Jährlicher Transport: 560000 Ctr., wovon das Etablissement Cramer-Clett mittelst seines Geleises 260000 Ctr., die 4 Kohlenhändler den Rest mit 300000 Ctr. beziehen. — Zweck: directer Bezug von Kohlen sowie Lagerung derselben im anstehenden Vorrathsmagazine.

9) Geleise von der grossen Drehscheibe in die Gerberei des Elias Kohn. Die Länge desselben beträgt 488 Fuss, wovon 84' auf Bahneigenthum sich befinden. Dasselbe wurde durch Kohn hergestellt und belief sich das Anlagecapital auf 1200 fl. = 685 Thlr. 21³/₇ Sgr. Zum erstenmale benutzt: 1859. — Bis zur Höhe des Fischbaches auf einer Länge von 160' Steigung von 1:25, sodann horizontal. Jährlicher Transport: 15000 Ctr. Zweck: Transport einschlägigen Rohmaterials, als: Gerberlohe, Häute, Leder etc. von und zur Fabrik.

Von der Station Fürther-Kreuzung.

10) Verbindungsbahn an die Holzimprägnirungsanstalt des Johann Zeltner. Länge von der Wechselspitze bis zum Ende 318 Fuss, wovon 225 Fuss auf Bahneigenthum liegen. Die nutzbare Gesammtlänge beträgt 171 Fuss. Zweigt in nordwestlicher Richtung von dem Würzburger Ausweichegeleise ab und wurde auf Kosten des Fabrikbesitzers hergestellt. Anlagecapital im Ganzen 2280 fl., für den Theil auf Privateigenthum 380 fl. Erstmalige Benutzung: Januar 1862. — Transport pro Jahr 8400 Ctr. Kohlen zum Fabrikbetrieb und Hölzer zum Imprägniren.

11) Verbindungsbahn in das Magazin des Landproductenhändlers Jean Förster in Nürnberg. Senkrecht zu dem Ausweichegeleise der Station angelegt und kann nur mit kleinen Rollwagen befahren werden, auf welche die Güter von den Bahnwagen umgeladen werden. Länge 490 Fuss (35 Fuss auf Bahneigenthum), und wurden die Anlagekosten (ca. 1400 fl.) vom Besitzer getragen. — Zum erstenmale benutzt im April 1860. — Zweck: directer Transport von Getreide und Mehl vom Magazin in die Waggons oder in Schiffe des Ludwigscanals, zu welchem ebenfalls das Geleise führt.

12) Verbindungsbahn (Geleiseverbindung) zwischen der Staats- und der Ludwigs-Eisenbahn. Zweigt mit einem Wechsel von dem Verbindungsgeleise der Südnord- und Würzburger Bahn ab und mündet mittelst eines Wechsels in die Ludwigsbahn. Gesammtlänge 305 Fuss, wovon 60' nutzbar sind. — Zum erstenmale benutzt 1845; Herstellung erfolgte auf Staatskosten. Anlagecapital circa 3000 fl. — Jährlicher Transport ca. 120000 Ctr. Kohle. Das Geleise dient dazu, die von Fürth oder von Nürnberg mit der Ludwigsbahn oder überhaupt die mit der Staatsbahn auf dieser Kreuzung ankommenden oder dorthin abgehenden Güter, als Kohlen oder Kohlenwagen zur und von der Nürnberger Gasfabrik direct zu befördern.

Vom Bahnhof Erlangen.

13) Verbindungsbahn zur mechanischen Baumwollenspinnerei, an der Westseite des Bahnhofs gelegen, geht dieselbe von der äussersten Drehscheibe am südlichen Ende desselben ab, alsdann in westlicher Richtung und hat im Etablissement noch 2 Drehscheiben. Die Länge beträgt 1336 Fuss, wovon 39' auf Bahneigenthum. Wurde auf Kosten (5344 fl. = 3053 Thlr. 21³/₇ Sgr.) des Etablissements hergestellt. Das Geleis wurde im Juli 1863 zum erstenmale benutzt. Transport jährlich ca. 180000 Ctr. Mittelst des Geleises wird Kohle, Wolle etc. direct bezogen und die Producte letzterer direct verfrachtet.

14) Geleise in das Anwesen des Holzhändlers Schlicht. Befindet sich ebenfalls an der Westseite des Bahnhofes, zweigt wie No. 13 von derselben Drehscheibe ab und führt in südlicher Richtung in das genannte Anwesen. Die Länge beträgt 249 Fuss, wovon 85' auf Bahneigenthum. Wurde auf Kosten des J. Schlicht hergestellt und betrug das Anlagecapital 996 fl. = 569 Thlr. 4²/₇ Sgr. Wurde im October 1863 zum erstenmale benutzt. Jährlicher Transport ca. 150000 Ctr. Zweck des Geleises ist: erleichterte Lieferung von Bäumen, Hölzern, Brettern etc. zum Lagerplatz und von da wieder Verfrachtung nach auswärts.

15) Geleise zum städtischen Gaswerk. Auch an der Westseite des Bahnhofs gelegen, geht dasselbe von der zweiten im äussersten linkseitigen Bahnhofgeleise liegenden Drehscheibe aus in nordwestlicher Richtung rückwärts. Die Länge beträgt 177 Fuss, wovon 43' auf Bahneigenthum. Wurde auf Kosten des Gaswerkes hergestellt und betrugen die Anlagekosten 708 fl. = 404 Thlr. 17¹/₇ Sgr. — Im September 1864 wurde es zum erstenmale benutzt; Transport 13288 Ctr. im Vorjahre. Zweck des Geleises ist, das zur Gaserzeugung nothwendige Material, wie Kohlen, Coaks, Theer und andere diverse Materialien direct beziehen, ebenso die Abfuhr der Abfälle aus der Gasfabrik bewerkstelligen zu können. — Die Erlaubniss zur Herstellung der unter 13—15 aufgezählten Geleise wurde von der Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten nur in widerruflicher Weise ertheilt.

Vom Bahnhof Hochstadt.

16) Geleise (schmalspurig), 900 Fuss lang, in eine Bretterniederlage, an den Mainfluss in nördlicher Richtung abzweigend. Die Uebernahme, Spedition und Verwaltung geschieht durch den Flösser Friedrich Kleilein und wurde aus Privatmitteln, auf Kosten des Besitzers hergestellt. Das Anlagecapital betrug ca. 1000 fl. = 570 Thlr. Wurde im April 1863 zum erstenmale benutzt. Die Steigungsverhältnisse sind $1{,}5$ Proc. = 1:67. Jährlicher Transport pro Jahr 24000 Ctr. Zweck: die Bretter, welche aus der Oberpfalz und Böhmen nach Hochstadt per Bahn kommen, um als Flosswaaren nach dem Rhein spedirt zu werden, leicht von der Bahn an den Fluss bringen zu können. Eine Bretterhandlung ist hiermit nicht verknüpft.

17) Geleise in die Kohlen- und Eisenniederlage von Pfretschner und Pfaff. Das Hauptgeschäft ist in Kronach. Die Länge beträgt 150 Fuss und wurde auf Kosten des Besitzers hergestellt. Anlagecapital circa 620 fl. = 350 Thlr. — Dasselbe wurde im Jahre 1849 eröffnet. Transport jährlich ca. 50000 Ctr. Zweck: Kohlen und Eisenwaaren von und zur Bahn transportiren zu können.

Vom Bahnhof Culmbach.

18) Verbindungsbahn in die Baumwollenspinnerei; zwei Geleise mit Drehscheibe; in südlicher Richtung abzweigend. Die Länge desselben beträgt 574 Fuss und wurde auf Kosten der Spinnerei hergestellt. Anlagecapital betrug 4300 fl. = 2457 Thlr. 4²/₇ Sgr. Zeit der ersten Benutzung November 1864. Transport im Jahre 100000 Ctr. Zweck: Transport von Kohle, Wolle und Garn und diversen Materialien von und zur Spinnerei.

19) Geleise in die Gasfabrik. Dieses hat eine Länge von 315 Fuss und wurde auf Kosten der Gesellschaft für Gasindustrie in Augsburg erbaut. Anlagecapital 1600 fl. = 914 Thlr. 8⁴/₇ Sgr. Erstmalige Benutzung November 1863. Jährlicher Transport 8000 Ctr. Zweck: Transport von Kohle, Coaks, Theer und diversen Materialien von und zur Fabrik.

20) Geleise zur Kohlenremise der Strafanstalt Plassenburg bei Culmbach. Dasselbe hat eine Länge von 98 Fuss und wurde auf Kosten der Anstalt hergestellt. Anlagecapital betrug 461 fl. 54 kr. = 263 Thlr. 28²/₇ Sgr. und wurde im Jahre 1857 zum erstenmale benutzt. Jährlicher Transport ca. 3000 Ctr. Kohlen. Zweck: die im Bahnhof sich befindliche, der Strafanstalt Plassenburg gehörige Kohlenremise zu verbinden, von welchem Depôtplatze dann die Kohlen je nach Bedarf zum Gebrauche abgeholt werden.

Vom Bahnhofe Hof.

21) Verbindungsbahn an die Baumwollenspinnerei am Teufelsberg bei Hof. Dieses Geleise, das in das Gebiet der an die Sächsische Staatsbahn verpachteten Strecke Hof bis zur Landesgrenze bei Gutenfürst fällt, hat bis zur Abzweigung in die Fabrik selbst mit genannter Bahn ein und dasselbe Bahnareal, doch macht die im Bau begriffene Doppelstrecke Hof zur Sächsischen Grenze eine Verkürzung dieses Geleises nothwendig. — Diese Bahn hat vom Bahnhof Hof eine Länge von 2693 Fuss, wovon 1456' einfaches Geleise als Verbindung zwischen dem Bahnhof und den Besitzungen und 1237' Doppelgeleise mit Weichen innerhalb der Werke, demnach eine eigentliche Gesammtlänge von 3920 Fuss aufweist. Die Bahnen wurden im Jahre 1856/57 durch die ehemalige Oberfränkische Berg- und Hüttengewerkschaft, deren Besitzthum zur nunmehrigen Spinnerei acquirirt wurde und zwar das einfache Geleise von 1456' auf den Grund und Boden des Bayerischen Aerars gebaut. Die Kosten hierfür, also für die Verbindungsbahn und die Doppelgeleise innerhalb den Besitzungen beliefen sich zuzüglich einer Ueberbrückung auf 14000 fl. = 8000 Thlr. Das Geleise wurde im Frühjahre 1857 erstmals benutzt und ist seitdem das Hüttenwerk in eine Spinnerei umgeschaffen ist, immer im

Betrieb. Die Verbindungsbahn hat vom Bahnhof bis zu den Werken schwachen Fall, so dass die ankommenden Wagen einfach heruntergestossen werden. Wenn dann mehrere leere Wagen da sind, werden dieselben durch Sächsische Locomotiven gegen eine kleine Entschädigung hinaufgezogen. Im Jahre 1867 sind 60000 Ctr. Kohlen und 15000 Ctr. Baumwolle auf der Bahn zu den Magazinen gefahren worden. Die nicht in ganzen Wagenladungen ankommenden und abgehenden Güter werden per Achse von und zum Bahnhofe transportirt. Zweck des Geleises wie No. 18.

b. an der Ludwigs-Westbahn (Bamberg-Aschaffenburg.

Vom Bahnhof Schweinfurt.

22) Geleise in die Zuckerfabrik von Wüstenfeld und Comp. Die Länge desselben beträgt 300 Fuss und wurde auf Kosten der Fabrik hergestellt. Anlagecapital betrug 2000 fl. = 1142 Thlr. $25^5/_7$ Sgr. Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1853. Steigungsverhältnisse: 1:150. Transport ca. 25000 Ctr. per Jahr. Zweck: Rohmaterial zur Zuckerbereitung und die gewonnenen Producte und Abfälle direct zu befördern.

c) an der Maximiliansbahn (Ulm-Salzburg).

Von der Station Offingen.

23) Geleise in das Etablissement des Spediteurs Levelling. Dasselbe ist 70 Fuss lang und wurde auf Kosten des Levelling hergestellt. Zu diesem Geleise hat die Betriebsverwaltung das Eisenmaterial (Schienen, Nägel etc.) aus dem Vorrath von abgenütztem Material leihweise überlassen. Die Anlagekosten betrugen ca. 120 fl. = 68 Thlr. und wurde im Jahre 1865 zum erstenmale benutzt. Transport unbestimmt. Zweck: directe Beförderung von Gütern.

Von der Station Burgau.

24) Verbindungsbahn in den Torfstich des Torflieferanten Bosch in Augsburg. Von der Station Burgau ab sich zwischen Bahn und den Torfstichen hinziehend; in ein Moor führt dieses Geleise eigentlich nicht, läuft vielmehr längs der Grenze des Torfmoores hin. Die Länge beträgt 4040 Fuss und wurde vom Torflieferanten Bosch in Augsburg hergestellt. Die Betriebsverwaltung hat zu diesem Geleise ebenfalls die Eisenmaterialien leihweise überlassen. Das Anlagecapital betrug ca. 6200 fl. = ca. 3542 Thlr. — Dieses Geleise wurde gegen das Ende des Jahres 1860 zum erstenmale benutzt und ist ohne alle Regel auf den natürlichen Boden hingelegt; es kann jedoch als in einer Steigung von 1:250 liegend betrachtet werden. Jährlicher Transport unbestimmt. — Es dient ausschliesslich zum Transport des Torfes aus dem Moore in die Station Burgau.

Zur Erlangung des ganzen Anlagecapitals musste bei den Geleisen No. 23 und 24 der Werth des Eisenmaterials und auch die Herstellungskosten geschätzt werden, wobei die für altes Eisenmaterial gewöhnlich erlösten Werthe zu Grunde gelegt sind. Diese Geleise No. 23 und 24 liegen auf Bahneigenthum und sind nicht eingekiest.

Von der Station Haspelmoor.

25) Verbindungsbahnen in die ärarialischen Torfstiche[10]: a) südliches Moor, b) rothes Moos. Dieses Torflager ist eines der interessantesten der mit der Bahn verbundenen. Das Haspelmoor war vor Anlage der Eisenbahn ein undurchdringlicher sumpfiger Moorgrund, auf welchem nur mit grossem Aufwande die Anlage eines festen Bahnkörpers ermöglicht wurde. Durch Erwerb dieses grossen Complexes ist dem Bahnärar ein unberechenbarer Vortheil erwachsen. Auf dem hier fast durchschnittlich 20 Fuss tiefen Moorgrund wurden massive Gebäude und desgleichen grosse Magazine zur Aufbewahrung des aus dem Moore gewonnenen Brennmaterials construirt. Die Torfbereitung geschieht mittelst Dampfmaschinen zur Erzielung vorzüglich dichten, zur Locomotivfeuerung verwendbaren Torfes und wird dieses Geschäft ebenso vortheilhaft als in ausserordentlich grossartigem Maassstabe betrieben und Tausende von Händen sind jetzt hier beschäftigt (siehe Nr. 28 S. 335 Jahrg. 1864 und Nr. 46 S. 633 d. Z. 1867), die seit Jahrtausenden abgelagerten Torfmassen zu stechen, zu trocknen etc. Die zuerst entstandenen Staatsbauten führten alsbald zu einer solchen Frequenz, dass die Errichtung einer Kgl. Torfverwaltung etc. nöthig wurde.

Die zum Theil sehr verwickelten Schienengeleise zerfallen in 2 Hauptbestandtheile, welche

1) in das südliche Moor (das Hauptmoor) und
2) in das rothe Moos führen.

Das Augsburg-Münchener Schienengeleise trennt dieselben, welche aber durch eine diese Linie durchkreuzende Schmalspur unter sich verbunden sind und ist die Communication von einem in das andere Moor nicht gehindert. Es bestehen 6 Torfmagazine auf der Seite des südlichen Moores, wovon 4 längs der Bahn, die 2 vorderen in der Verlängerung und Seitenrichtung des ersteren auf der Südseite gelegen sind. Die Torfmagazine sind mit den Hauptbahnen mittelst breitspuriger Geleise, die Stiche selbst nur mit Schmal- oder Hilfsspuren verbunden.

Auf der nördlichen Seite (rothe Moos) befinden sich quadratförmig mit ziemlich gleichen Seiten Geleise von a) 2000, b) 2000, c) 2000, d) 1150, e) 1100 und f) 1100 Fuss Länge = 9750 Fuss Gesammtlänge. Auf der südlichen Seite (südliches Moor) befinden sich 3 Hauptlängen-Geleise, wovon 2 gerade, das dritte in der Diagonale sich an beide in südöstlicher Richtung anlehnen. Diese sind in der Quere 2 mal durchschnitten. Die Geleise haben Längen von a) 1000', b) 1300', c) 400', d) 3750', e) 4500', f) 1000', g) 1500' und h) 4500'. Gesammtsumme 17950 Fuss. — Dazu kommen noch ca. 2000' breitspurige Eisenbahngeleise zur Verbindung der Torfmagazine mit der Station und den Hauptgeleisen selbst zum Weitertransport des Torfes, so dass sich eine Hauptsumme von 27700 Fuss Schmalspuren, hierzu noch 2000' breite Spuren gerechnet, eine totale Summe von 29700' entziffern wird.

Das Anlagecapital, das von der Torfverwaltung, d. i. vom Staats-Aerar bestritten wurde, beträgt ca. 25000 fl. = ca. 14285 Thlr., d. i. Schienen und Holzwerth nebst Arbeitslöhnen; Terrain war frei.

Die Schienen sind lediglich auf den Torfboden hingelegt und sind verschiedene Steigungsverhältnisse vorhanden. — Seit 1844 ist das Moor nutzbar gemacht, es wurde damals mit der Benutzung der Schienengeleise begonnen und vom Jahre 1845 an datirt sich die Fabrication von Modeltorf. Der Torfstich entsprach in den ersten Jahren seines Bestandes wegen des bei diesem Torf stattfindenden grossen Abfalles und wegen der grossen Kosten des Transportes in die Umgegend nicht ganz den ursprünglichen Erwartungen, war aber doch im Ganzen befriedigend. Früher wurden z. B. 1846 ca. 14 Millionen, 1847 ca. 12 Millionen, 1848 ca. 13 Mill. Stücktorf geliefert, jetzt arbeiten 4 Maschinen, es wird nur Presstorf fabricirt (theilweise schon vom Jahre 1846 an) und hat sich die Fabrication und der Transport auf wöchentlich 4000 Ctr. Presstorf, d. i. jährlich 1460000 Ctr. gesteigert. — Im Jahre 1866/67 wurde hiervon auf den Staatsbahnen 139557 Centner Maschinen- und Presstorf um 52867 fl. 40 kr. Werth = 30210 Thlr. $2^6/_7$ Sgr. à Ctr. durchschnittlich $22{,}_{73}$ kr. = $6^1/_2$ Sgr. verbraucht. — Früher arbeitete auf der sog. schiefen Ebene, die aber später abgetragen wurde, eine alte Locomotive. — Haspelmoor bildet das Hauptdepôt des auf den Bayerischen Staatsbahnen, den Strecken Augsburg-Lindau, Augsburg-Ulm, Rosenheim-München, München-Peissenberg-Penzberg und München-Nördlingen eingeführten Torfheizungs-Materials.

Von der Station Holzkirchen.

26) Geleise zur Dampfsäge des Schmidtner hat vor der Drehscheibe eine Länge von 409 Fuss, wovon 305 auf Bahneigenthum. — Es wurde auf Kosten des Schmidtner, soweit es nicht Bahneigenthum war, hergestellt und betrug das Gesammtcapital ca. 1600 fl. = ca. 914 Thlr. Die erste Benutzung fällt in den Herbst 1864. Transport: ca. 10000 Ctr. per Jahr. Zweck: Transport von Schnittwaaren von und zur Bahn.

27) Geleise in der Holzniederlage des Holzhändlers Schuhmacher von Köln. Dieser benutzt das frühere (ehe die Miesbacher Bahn bestanden) behufs der Kohleneinladung von der Miesbacher Kohlengewerkschaft inne gehabte Geleise und hat dasselbe eine Länge von 190 Fuss auf Bahneigenthum (von der Bahnverwaltung gebaut) und eine nachherige Verlängerung von 152 Fuss, auf Kosten des jetzigen Eigenthümers hergestellt; demnach Gesammtlänge 342 Fuss. — Anlagecaptal betrug im Ganzen ca. 1250 fl. = circa 714 Thlr. Die Herstellung des anfänglichen Geleises fällt ins Jahr 1857, die Verlängerung desselben ins Jahr 1861. Jährlicher Transport ca. 10000 Ctr. — Zweck: Holztransport von und zur Bahn.

28) Geleise in die Schnittwaarenhandlung von Berger (Anfang Juli 1868) genehmigt, aber noch nicht ausgeführt, wird sich dasselbe in nordwestlicher Richtung an den Endpunct ziehen. Der Erbauer will das von der Bahnverwaltung zu bestreitende Anlagecapital verzinsen. Eröffnung im Herbst 1868 in Aussicht stehend. Länge noch nicht genau entschieden. Zweck: Bretter- etc. Transport.

Von der Station Heufeld.

29) Die Verbindungsbahn an das Etablissement der Bayerischen Actiengesellschaft für chemische und landwirthschaftlich-chemische Fabricate hat eine Länge von 1050 Fuss, wovon 550' auf Bahneigenthum. Die Herstellung erfolgte auf Kosten der Fabrik und betrug das Anlagecapital 4366 fl. 39 kr. = 2495 Thlr. $6^6/_7$ Sgr. Benutzt wurde es am 1. November 1861 zum ersten Male. Der Transport beträgt per Jahr ca. 3—400000 Ctr. und steigert sich mit jedem Jahre, so hat z. B. 1865/66 die Fabrik allein 28440 Ctr. Salz mehr bezogen; im Monat März 1868 haben sich die Bezüge und Versendungen auf 43387 Ctr. belaufen. Das Unternehmen hat im Jahre 1867 einen so bedeutenden Absatz erzielt, dass zu einer beträchtlichen Erweiterung der Fabrik geschritten werden musste. Der Zweck der Verbindungsbahn ist, allmögliche Utensilien, Kohlen, Knochen, verschiedene Salze etc. an die Fabrik und die Erzeugnisse wieder weiter zu transportiren.

Von der Station Kolbermoor.

30) Verbindungsbahn an die Baumwollen-Spinnerei zweigt von der Station in südlicher Richtung ab; sammt der neuen Streckenspur, die Anfangs Juni hergestellt wurde, hat sie eine Länge von 1150 Fuss, hiervon 100' auf Bahneigenthum. Die Kosten wurden ausschliesslich durch die Fabrik bestritten und belaufen sich auf 5000 fl. = 2857 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. Die erstmalige Benutzung geschah Ende Juni 1862. Der Transport auf diesem Geleise, der Anfangs nur ca. 10000 Ctr. per Jahr betrug, stieg im verflossenen Jahre auf 40000 Ctr. an Baumwolle und Garn und hat incl. Maschinen und Hülfsmaterialien ca. 45000 Ctr. erreicht.

31) Verbindungsbahn in die Torfgewinnungsanstalt des Grafen von Lodron. Von dem Hauptgeleise der Station (Linie München-Rosenheim) führt ein breitspuriges Geleise in die Torfschuppen zur directen Verbindung. Von der Ladestelle führen die schmalspurigen Geleise in den Torfstich selbst,[11] in nordwestlicher, nordöstlicher und wieder nordwestlicher Richtung. — Die Länge des breitspurigen Hauptgeleises beträgt 425 Fuss (hiervon auf Bahneigenthum 150') die der schmalspurigen (Rollbahnen), die ins Moor selbst füh-

[10] Der Umfang des in Arbeit befindlichen Moores beträgt:

a) beim rothen Moor 94 Bayer. Tagewerk (Morgen): [100 Decimalen à 400 □' oder 40000 □' Bayer. per Tagewerk enthaltend].

b) beim südlichen Moor 119 Bayer. Tagewerk, demnach Gesammtumfang 213 Tagewerk, excl. des schon beinahe ganz ausgebeuteten, um das Stationsgebäude und Torfmagazine liegenden Moorgrundes, der noch 40 Tagwerk enthält.

Eine kleine Abbildung der um die Kgl. Torfgewinnungs-Anstalten in Haspelmoor und Kolbermoor (siehe No. 30—32) sich gruppirenden Industriebahnen hoffen wir demnächst mittheilen zu können.

[11] Das auszubeutende Torflager hat einen Umfang von ca. 200 Tagwerken.

ren und zur Gewinnung des Torfes angelegt sind, beträgt 8200 Fuss; demnach Gesammtlänge 8625 Fuss. Die Geleise wurden sämmtlich auf Kosten des Besitzers hergestellt und hat das Anlagecapital von ersteren ca. 1700 fl. = 971 Thlr., von letzteren ca 6450 fl. = 3685 Thlr., Gesammtsumme ca. 8150 fl. = 4656 Thlr. betragen. — Die Geleise wurden im Jahre 1860 zum ersten Male benutzt. Das Moor liegt fast horizontal, das Gefäll der Bahnen gegen die Staatsbahn, also von Nord nach Süd, beträgt jedoch ca. 15 Fuss. — Der Transport ist per Jahr 8000 Schachtruthen = 120 000 Ctr. In den Jahren 1866 und 1867 ist die Production um ca. 2—3000 Schachtruthen geringer gewesen. Die Geleise dienen nur lediglich der Torfindustrie.

Ein weiteres Industriegeleis an dieser Station ist von einer Actiengesellschaft von Tafel- und Flaschenglas projectirt, welche unter der Benennung „Glasfabrik" mit dem Sitze in München und einem Grundcapitale von 350 000 fl. = 200 000 Thlr. unterm 30. October 1867 concessionirt wurde. Die zu gründende Glasfabrik wird mittelst der Graf Lodron'schen Ladespur nach den gegebenen Verhältnissen mit den Geleisen der Station Kolbermoor in Verbindung gesetzt werden. Der Gegenstand der Unternehmung ist der Betrieb einer Fabrik von Tafel- und Flaschenglas und wird das zukünftige Industriegeleise besonders dem directen Torfbezug, der direct an den Oefen abgeladen werden kann, sehr zu Statten kommen.

32) Verbindungsbahn an die Torfgewinnungsanstalt der Handelsgesellschaft Merkel und Consorten.[12] Oestlich vom obigen grenzen die Torfgründe dieser Gesellschaft gegen Westen an jene des Grafen Lodron, nordöstlich an jene der Kgl. Salinen und gegen Norden an jene der Gemeinde Grosscarolinenfeld, welche sämmtlich in unmittelbarem Zusammenhang stehen — Ein breitspuriges Eisenbahngeleise besteht nicht, sondern führen die Rollbahnen in die hart an der Eisenbahn stehenden 3 Magazine, aus welchen direct in die Waggons verladen wird. Die Rollbahnen führen von den Magazinen gegen Nordwesten in 3 Geleisen bis zu einem Vereinigungspunct, dehnen sich gegen Nordosten alsbald im Torflande wieder aus und werden durch 3 Quergeleise durchschnitten. Das westlichste führt nördlicher, erweitert sich wiederum in nordwestlicher Richtung in 2 Hauptgeleise. — Die Rollbahnen haben eine Gesammtlänge von ca. 14000 Fuss und wurden von obiger Gesellschaft mit einem Anlagecapital von ca. 11000 fl. = ca. 6285 Thlr. hergestellt. — In Benutzung bei 2 arbeitenden Dampfmaschinen sind ca. 11 000 Fuss Geleise seit 1859, 1200' seit 1865 und 1800' seit 1868. — Dieselben liegen, wie das Moor, so ziemlich horizontal mit dem Gefälle gegen 15 Fuss gegen die Bahn; das Gefäll wie auch bei dem Graf Lodron'schen Geleise von Nord nach Süd gegen das Ende (Anfang) des Moores beginnend, bis zur München-Salzburger Eisenbahn. Der Transport ist auf das Torfmaterial beschränkt und beträgt durchschnittlich per Jahr 200 000 Ctr.

Vom Bahnhof Rosenheim.

33) Verbindungsbahn an die Königliche Saline. Richtung: südwestlich. Länge: Hauptbahn 1393' und Weiche 846' = 2239 Fuss. Hergestellt auf Kosten der Saline betrug das Anlagecapital 32377 fl. = 10 501 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. Zum ersten Male benutzt 1859; der jährliche Transport beträgt ca. 250 000 Ctr. Zweck: Verfrachtung der Salzproducte.

[12] Der Flächeninhalt des Besitzes beträgt ca. 140 Tagewerke.

34) Verbindungsbahn an das linke Innufer (Innlände). Läuft in nordöstlicher Richtung. Länge: 4500'. Hergestellt auf Staatskosten. Anlagecapital: 34 400 fl. = 19 657 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. — Zum ersten Male benutzt 1859. Jährlicher Transport ca. 58 000 Ctr. Zweck allgemeiner wie No. 5, ausserdem noch Verladen von Flosshölzern oder Ueberladung von Gütern jeglicher Art auf Flösse.

35) Verbindungsbahn von der Saline zu den Torflagern in der Kolbermoorer und Carolinenfelder-Filze.[13] Diese schmalspurige Bahn (3 Fuss Spurweite) läuft mit der Staatsbahn (Rosenheim-München) in einiger Entfernung so ziemlich parallel in nordwestlicher Richtung — auf eine längere Strecke sich hart an der Strasse hinziehend, ohne den Fuhrwerksverkehr zu belästigen — durchschneidet bei Fünfstett im rechten Winkel die Staatsbahn und zieht gegen Norden in die Torffelder. — Die Länge derselben beträgt bis an den Torfstich 12 750 Fuss, also über $^1/_2$ Meile, die Geleise im Stiche selbst zerfallen in die nördliche Verzweigung mit einem nordöstlichen Seitenarme, mit Längen von ca. 1000', 1000', 900' und 900' = 4800 Fuss; in die Querbahn mit der südwestlichen Verzweigung von 900', 1000', 2400' und 2000' = 6300 Fuss; von dieser in der Mitte die transportable Rollbahn mit eben solcher Drehscheibe von Süden gegen Norden mit 700' und 700' = 1400 Fuss, in Summa ca. 12 500 Fuss. — Noch auszuführen (Anfangs Juli 1868) sind in nördlicher Richtung von Südwesten gegen Nordosten 1300'; in Verlängerung der Querbahn gegen West ca. 1800', gegen Osten ca. 1100' und von Norden gegen Süden ca. 1300'. Summa 5500 Fuss; so dass die Gesammtlänge ca. 18 000' betragen wird. Die Bahn wurde hergestellt auf Salinenkosten. — Anlagecapital 58 600 fl. = 33 485 Thlr. $21^3/_7$ Sgr. Die Bahn wurde im Jahre 1867 zum ersten Male benutzt. — Steigungsverhältnisse verschieden: 1:120, 1:1000, 1:75, 1:60, 1:45, 1:40, 1:45, 1:48, 1:120, 1:00. — Jährlicher Transport ca. 210 000 Cubikfuss Torf.

Die neue Rosenheim-Kirchseeoner Bahn übt auf die Anlage der Salinenbahn keinen Einfluss aus. Die jetzigen sämmtlichen im Moore gelegenen Rollbahnen werden auch nach Eröffnung der Eisenbahnstation Grosscarolinenfeld ihre jetzige Lage und Richtung beibehalten. Die Gemeindeglieder von Grosscarolinenfeld sind zu arm, um auf ihre Kosten eine Hülfsbahn zur künftigen Station bauen zu können; da deren Besitz sehr parzellirt ist und die Station fast in die Mitte der Torffelder zu stehen kommt, ist solches auch nicht sehr nothwendig. — Eine kleine Locomotive von blos 6 Pferdekräften, schwache Schienen, starke Steigungen (wie oben aufgezählt) und Curven, sehr geringe Herstellungskosten sind Eigenthümlichkeiten der Bahn. Die Bahn wurde nach den benachbarten grossen Torflagern deshalb hergestellt, da man schon vor Beseitigung des Salzmonopols eine Ersparung am Salinenbetrieb dahin angestrebt hatte, dass das Holz, welches die Saline Rosenheim seither verbrauchte, durch Torf ersetzt werde. Die Bahn macht den Verbrauch von Holz bei der Saline beinahe ganz unentbehrlich. In Folge dessen ist die Holztrift auf der unteren Mangfall bereits eingestellt und für die obere Mangfall ein grosser Holzhof bei Thalham erbaut worden. (Schluss folgt.)

[13] Der Umfang des in Bearbeitung kommenden Moores beträgt ca. 320 Tagewerk.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Güter- und Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 15. September. Der schlimmste Feind jeder Hausse-Bewegung, die „Politik" hat in den letzten acht Tagen ihren Einfluss geltend gemacht. Die Beunruhigung verpflanzte sich von Paris nach den anderen Börsen und lähmte überall mehr und weniger die Thatkraft der Speculation. Die Friedens-Versicherungen der Französischen Blätter haben jeden Glauben verloren und mit Recht, denn man will in Frankreich nicht den Frieden predigen, ohne gleichzeitig die Präponderanz der Kaiserlichen Politik festzustellen. Mit anderen Worten, man sagt dem gesammten Europa, dass der Kaiser den Frieden will, Frankreich desselben bedürftig ist und sich Handel und Industrie mit Vertrauen entwickeln können, aber man proclamirt gleichzeitig, Deutschland dürfe seine Einigkeit nicht vollziehen, Italien nicht seine Hand nach Rom ausstrecken und Russland nicht die orientalische Frage auf die Tagesordnung stellen. Die Vorbedingung für Aufrechthaltung des Friedens ist also gleichbedeutend mit einer Unterwerfung unter das von Frankreich entworfene Friedens-Programm. — Die Börsen empfinden die Doppelzüngigkeit dieser Sprache, sie wissen zwar, dass in diesem Augenblicke kein Grund vorliegt, jenes Programm zu fürchten, aber sie wissen auch die Gefahr der persönlichen Politik Napoleons zu würdigen. Die Folge ist eine tiefgehende Verstimmung, welche in einem mehr und weniger starken Coursdrucke zur Geltung kommt. Wie schon oft, so litten auch diesmal die inländischen Eisenbahn-Actien mehr, als fremdländische Papiere; weil diese einen grossen Markt für sich haben und für jene das Verkehrs-Gebiet fast allein auf Berlin beschränkt ist. „Frage und Angebot" reguliren die Preise; in je weiteren Kreisen sich diese Factoren bewegen, desto besser kommt das Uebergewicht des einen oder anderen zur Ausgleichung, besonders wenn, wie in diesem Augenblicke das Capital im Hintergrunde steht und die Speculation mehr, als sonst die Herrschaft führt, denn diese muss die Möglichkeit einer grösseren Bewegung durch die Arbitrage in Rechnung stellen.

Die August-Einnahmen haben nicht befriedigt, theilweise weil man Erwartungen rege machte, welche nach Lage der Verhältnisse nicht befriedigt werden konnten. Der Getreidehandel befand sich auch im August noch in jenem Uebergangs-Stadium, welches sich zwischen zwei Ernten immer entwickelt, in diesem Jahre aber ungewöhnlich lange Zeit in Anspruch nimmt. Die Ursachen liegen nahe, die 1867er Ernte hatte sehr hohe Preise veranlasst, die 1868er Ernte wurde in ihrer Totalität als sehr befriedigend anerkannt, aber der Mangel an Vorräthen, mit welchem die neue Saison eröffnete, machte sein Recht geltend, weil die Landleute mit Feldarbeiten beschäftigt, die neue Ernte nicht sofort in solchem Maasse auf den Markt führten, dass ein entsprechender Preisdruck eintreten konnte. Diese Situation kam bis auf die neueste Zeit, namentlich im Roggenhandel in der Differenz der Preise zwischen effectiver Waare und Terminen, in den Deports zum Ausdrucke. Am 29. August betrug hier die Differenz zwischen September-October und November-December Roggen 2, am 12. September $2^3/_4$ Thlr. Diese Verhältnisse begründen eine gewisse Unsicherheit; sie lähmen besonders die Beziehungen aus grösserer Entfernung und beeinflussen deshalb auch den Eisenbahn-Verkehr. Im Weizenhandel treten dieselben weniger scharf zu Tage, aber schon heute steht die Thatsache fest, dass im Widerspruche mit vorigem Jahre die der Zufuhr bedürftigen Länder sich mit Ankäufen weniger, als damals beeilen und also die Güterbewegung sich auch langsamer entwickelt. Im August machten sich diese Verhältnisse besonders geltend, der Beweis liegt in den Einnahmen der Oesterr. Bahnen, von denen die Westbahn sogar mit einem Minus abschloss. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat im „Frachten-Verkehr" im August 1 Proc., in den ersten sieben Monaten aber 42 Proc., die Theissbahn 4 Proc. und resp $47^1/_2$ Proc. Plus erzielt. Die Rückwirkung auf die Preussischen Bahnen blieb nicht aus, die Oberschlesische Bahn mit Breslau-Posen-Glogau und Stargard-Posen, nahmen im August 3, bis Ende August aber $17^1/_4$ Proc. mehr ein, die Cosel-Oderberger 28 und resp. $80^1/_2$ Proc. Genug, überall stand der August weit hinter den ersten sieben Monaten zurück. Die Börse trägt, weil sie ohnehin verstimmt

ist, diesen Verhältnissen in vollem Maasse Rechnung. Noch auf einen anderen Moment will ich hinweisen. Während auf den Sächsischen Märkten voriges Jahr das Ungarische Product dominirte, finden jetzt Roggen-Sendungen aus der Provinz Posen über Lissa und Glogau dahin statt, auch von hier sind feine Qualitäten abgeladen worden. Für die künftige Gestaltung der Verhältnisse wird die Grösse des Exports aus den Vereinigten Staaten einen bedeutenden Einfluss haben. Die Berichte entwerfen über den Ertrag der dortigen Ernte ein wirklich glänzendes Bild, aber die Erfahrung hat so viele Täuschungen mit sich gebracht, dass man wohl einiges Misstrauen hegen darf.

Ich habe, wie aus dem Vorgesagten leicht zu folgern ist, heute fast ausschliesslich neue Cours-Herabsetzungen zu melden. Zum Theil kommen dieselben auf Rechnung fixer Offerten, welche mit Rücksicht nicht allein auf die Möglichkeit politischer Eventualitäten, sondern auch auf die Lage des Marktes gemacht werden. Die auf dem Eisenbahn-Actien-Markte herrschende Stille spricht zugleich dafür, dass die Offerten von Cassa-Stücken eine grössere Ausdehnung nicht erreicht hatten und es schwierig war, fixe Verkäufe, d. h. solche, welche erst nach einer bestimmten Zeit lieferbar ist, zu realisiren. Vom 7. bis 14. sind u. A. Anhaltische 5, Potsdamer 2, Bergisch-Märkische, ungeachtet deren Einnahmen mit vollem Rechte sehr befriedigte 1¾, Cosel-Oderberger 3½ und Oberschlesische A und C 2¾ Proc. gefallen. Die Agitation gegen die Erweiterungs-Projecte dauert fort, wenn ich richtig unterrichtet bin, ist dieselbe aber etwas zahmer geworden und unter Bedingungen zu einem Compromiss geneigt, welche nicht mehr das vor acht Tagen erwähnte Programm aufrecht erhalten. Cosel-Oderberger erlagen dem Drucke getäuschter Erwartungen, man hatte Nachrichten der verschiedensten Art in Cours gesetzt, liess schon im August viele hundert Achsen mit Ungarischem Getreide beladen über die Bahn gehen und fand sich schliesslich in der an und für sich befriedigenden August-Einnahme getäuscht. Augenblicklich steht (natürlich von Staats- und Südbahn-Actien abgesehen) keine Eisenbahn-Actie auf der Tagesordnung, welche von der Speculation mit besonderer Vorliebe behandelt wird. Gestern machte man mit Nahebahn einen Versuch, aber ohne Erfolg.

Der Capitals-Markt ist sehr still, also auch das Geschäft in Prioritäten, welches unverkennbar Symptome einer sehr matten Haltung zeigt; inländische sind seit acht Tagen bis ½ Proc. und mehr gefallen; für Russische beträgt die Herabsetzung bis ¾ Proc., in letzteren war das Geschäft ungleich lebhafter, als in ersteren. Ich fürchte, dass die herrschende politische Beunruhigung auch die Ausführung der neuen Eisenbahn-Projecte gefährden wird.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 15. September. (Vom Eisenbahn-Actienmarkt. Bahnconcessionen. Verhandlungen über die Ungarischen Eisenbahnen. Südbahn, Personelles. Böhmische Nordwestbahn, Concession. Lemberg-Czernowitzer Bahn, Generalversammlung. Braunauer Bahn, Eisenbahn-Grenzbrücke. Kaschau-Oderberger Bahn, der Verwaltungsrath. Zur Reform der Eisenbahntarife. Tramway.)

Die Börse arbeitet gegenwärtig unter Kriegseindrücken, trotzdem war das Geschäft in Eisenbahnactien belebt. Der rege Verkehr auf allen Linien lässt nicht nur von den bestehenden älteren Bahnen einen günstigen Ertrag für das laufende Jahr vorhersehen, sondern auch für die neuen Strecken lässt sich Erfreuliches erwarten. Jede neue Linie schliesst sich den älteren Bahnen an und führt ihr Güter und Personen zu, und deshalb lässt sich mit der wachsenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Oesterreich auch eine höhere Bahnrente erwarten. Das Publicum wendet sich hier deshalb mit Vorliebe den Eisenbahnactien zu und würde es in noch höherm Grade thun, wenn die politische Situation günstiger wäre. Anlässlich der Eröffnung der Budweis-Pilsener Strecke wurden in Berlin die lange vernachlässigten Böhmischen Westbahnactien gekauft und der Cours von 151 auf 155 poussirt. Karl-Ludwigsbahnactien wurden in Folge der projectirten Ungarisch-Galizischen Bahnverbindung für Pester Rechnung von 209 bis 213½ gekauft, gingen dann aber wieder auf 210¾ zurück. Ebenso schwankten Nordbahnactien zwischen 185 und 188 und blieben 186. Die Nordbahn hat im abgelaufenen Monate einen Gesammtumsatz von fast 2 Millionen mit einer Mehreinnahme von 63 000 fl. angesichts des Riesenexports im Vorjahre erzielt. Die Mehreinnahme der abgelaufenen 8 Monate hat sich nunmehr auf $3{,}5$ Millionen erhöht. Staatsbahnactien von den Pariser Cursen beeinflusst drückten sich von 252 bis 250, stiegen durch neue Speculationskäufe wieder auf 253, fielen dann durch Realisirungen aus politischen Befürchtungen wieder auf 250 und schliesslich anlässlich des letztern abermals so günstigen Ausweises zu 252, um 1 fl. höher als vor acht Tagen. Die Wocheneinnahme von 604 837 fl., noch ehe das eigentliche Transportgeschäft begonnen hatte, giebt einen Beweis von dem enormen Verkehr auf allen Linien der Bahn. Man spricht, dass schon jetzt die Betriebsmittel mangeln, um die auf den Bahnhöfen lagernden Frachtmengen zu bewältigen.

Die Gesuche um Bahnconcessionen und Bewilligungen zu Vorarbeiten häufen sich beim Handelsministerium in einer Weise, dass zur Prüfung derselben das betreffende Personal bedeutend vermehrt werden musste. Der seltene Fall einer vollständigen Concessionsverweigerung ist dieser Tage bei dem Consortium für die Erbauung einer Bahn von Brünn nach Trentschin vorgekommen. Demselben wurde vom Handelsministerium bedeutet, dass auf die Ertheilung der Concession für eine Locomotiveisenbahn von Brünn, beziehungsweise Ober-Gerspitz über Hradisch bis zur Landesgrenze, ferner in die Gewährung finanzieller Begünstigungen nicht eingegangen werden könne.

Die Verhandlungen zwischen der Ungarischen und Oesterreichischen Regierung, jene Bahnen betreffend, welche theils Ungarisches, theils Oesterreichisches Gebiet durchziehen, sind hier im vollsten Zuge. Die Ungarn verlangen eine ganz stricte Zweitheilung, sowohl in der internen Verwaltung der betreffenden Eisenbahnen selbst, als in der staatlichen Beaufsichtigung derselben. Wie das „C. f. E. u. D." meldet, ist bezüglich der finanziellen Verhältnisse noch keine Einigung erzielt worden, der Theil jedoch hinsichtlich der Bau- und Betriebsangelegenheiten ist bereits geordnet und liegt auch schon ein provisorischer Uebereinkommens-Entwurf vor.

Die Meinungsverschiedenheiten in der Verwaltung der Südbahn zwischen den Oesterreichischen und Französischen Directoren haben in der Neuzeit zu verschiedenen Personalwechseln geführt. An Stelle des ausscheidenden und nach Frankreich zurückkehrenden General-Directors Hrn. Tostain soll Herr Director Bontoux treten und auf den Platz des Letzteren Herr General-Inspector Schüler vorrücken. Herr General-Secretär Dr. Grimm soll gänzlich ausscheiden wollen und der interimistische Leiter des General-Secretariats Herr Schreiner zum General-Secretär definitiv ernannt werden.

Die allerh. Entschliessung wegen Verleihung der Concession für die Oesterreichische Nordwestbahn an das Consortium Fürst Thurn und Taxis, Altgraf zu Salm Reiferschmid, Louis v. Haber und Friedrich Schwarz im Vereine mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist bereits erflossen. Dieselbe ist vom 8. September d. J. datirt. Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium bereits unter dem 6. d. M. den Concessionären dieser Bahn die angesuchte Bewilligung zur Emission von Interimsscheinen mit 25 Procent Einzahlung für die Actien und Obligationen der Nordwestbahn ertheilt.

Die Reise des Kaiserpaares fällt mit dem Termin zusammen, welchen die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft für die Einberufung der ausserordentlichen Generalversammlung, betreffs der Erwerbung der Concession für die Moldauischen Bahnen festgesetzt hatte und es ist begreiflich, dass viele Actionäre in Galizien, welche während des Aufenthaltes Ihrer Majestäten das Land nicht zu verlassen wünschen, eine Vertagung dieser Generalversammlung nachgesucht haben, was den Verwaltungsrath, welcher gleich dem General-Director während der Anwesenheit des Hofes sich an Ort und Stelle befinden muss, bewogen hat, diese Generalversammlung auf den 15. October ds. J. zu vertagen.

Zur Prüfung des Detailprojectes für die nach dem Staatsvertrag vom 4. Juni 1867 von der Königl. Bayerischen Verwaltung auszuführende Brücke wird demnächst eine aus politischen und technischen Organen der Regierungen Oesterreichs und Bayerns, dann aus Vertretern der sonst betheiligten Interessenten zusammengesetzte Localcommission abgehalten werden. Der Uebergang der Braunauer Bahn über den Inn, welcher die Landesgrenze bildet, soll nämlich durch eine Brücke geschehen, welche auf fünf gemauerten Mittel- und zwei Landpfeilern sechs Oeffnungen à $189{,}75$ Bayerische Fuss d. i. 29 Klaftern 1 Fuss Wiener Maass lichter Weite erhält. Diese Oeffnungen werden mit einer eisernen Fachwerks-Construction überspannt, deren Tragwände eine Höhe von $23{,}6$ Fuss erhalten und über die Fahrbahn $2{,}9$ Fuss als Geländer vorstehen. Der Oberbau ruht auf Quer- und Längenträgern von Eisen und erhält hölzerne Langschwellen unter den Schienen. Die Pfeiler werden nach Beseitigung der Schotterlage auf dem festen Untergrunde mittelst Beton fundirt. Das Maurerwerk wird für eine Doppelbahn hergestellt, vorläufig aber die Eisenconstruction nur für ein Geleise ausgeführt.

Der Verwaltungsrath der Kaschau-Oderberger Bahn hat sich am 10. d. M. constituirt. Zum Präsidenten wurde der ehemalige Belgische Minister Herr Adolf Dechamps, zum ersten Vicepräsidenten Herr Joseph von Justh und zum zweiten Vicepräsidenten Herr Ritter von Schäffer gewählt.

Die Oesterr. Eisenbahnverwaltungen lassen sich die Reform der Frachtentarife sehr angelegen sein. Es finden fortwährend Berathungen statt, deren Resultat bis jetzt darin besteht, dass man ein aus den Verwaltungen der Nordbahn, Staatsbahn, Südbahn, Carl-Ludwigsbahn und Böhmischen Westbahn gebildetes Comité mit der Ausarbeitung eines einheitlichen Tarifsystems für alle Oesterreichischen Eisenbahnen betraut hat. Dieses einheitliche Tarifsystem wird natürlich von der Genehmigung des Handelsministeriums abhängen, und man glaubt allgemein, dass die Abfassung des allgemeinen Tarifs den Wünschen des Handelsministers, welche den Bahnverwaltungen genau bekannt sind, in den Hauptpuncten entsprechen wird. Das erwähnte Comité ist bereits seit 1. d. M. in Wirksamkeit.

Tramway-Actien bilden noch immer den Gegenstand einer lebhaften Speculation. Pester Agenten versuchen durch persönliche Käufe mit Erzielung eines höheren Courses auch die Wiederherstellung einer guten Meinung, allein der Cours kann den Werth eines Papieres niemals alteriren und deshalb erfolgte auch ein Rückgang bis auf 152. Jemehr die Concessionsbedingungen zur allgemeinen Kenntniss

gelangen, desto mehr muss man sich wundern, wie man sich dazu hergeben konnte, dieselbe anzunehmen. Man glaubt daher, dass die Gründer nur auf eine Börsenspeculation losgingen. Mit der bei Ausdehnung des Netzes, das auf 33 317 Klafter zum Theil sehr unrentabler Strecken stipulirt ist, nöthige Kapitalsvermehrung dürfte daher auch bald das jetzt noch 90 fl. betragende Agio der Actie schwinden.

⊙ **München-Braunau.** Die ganze Strecke ist mit Ausnahme weniger noch nicht vergebener Loose im Bau. — Vor Kurzem wurde noch eine Bausection in Haidhausen unter dem Sections-Ingenieur Schmitt errichtet. — Die Arbeiten in der Nähe Münchens selbst sind schon weit gediehen und müssen aus dem Grunde eifriger als die weitere Strecke beschleunigt werden, weil die Linie München-Haidhausen der Braunauer Bahn zu der zweiten Rosenheimer Route (München-Kirchseeon-Rosenheim) Verwendung findet. — An dem Einschnitt an der Sendlinger Höhe, aus dem 23 000 Schachtruthen Erde zu nehmen waren, wird schon an der Ebnung der Böschung und der Sohle gearbeitet. Die gewölbte Wegbrücke an der Sendlinger Höhe in der Nähe der Bavaria mit einem grossen Bogen, der für drei Geleise berechnet ist, wenn der Verkehr, was voraussichtlich anzunehmen ist, zwischen der Station Thalkirchen und dem Bahnhofe die Anlage eines dritten Geleises erheischt, bereits fertig und weithin sichtbar. — An der Station Thalkirchen (Sendlinger Landstrasse) wurden bereits die Hochbauten vermessen. — Von den weiteren Arbeiten am linken Isarufer ist zur Zeit die Donauauffüllung bis an die Isar (Abschluss des 2. Looses) vollendet, die Correction des Dreimühlenbachs und der gewölbte Durchlass hierüber ausgefürt, die Durchfahrt über die Staubstrasse in der Vollendung begriffen, die Widerlager für die eiserne Brücke über den Stadtbach fertig. — An dem Brückenbau über die Isar wird fleissig gearbeitet und an beiden Ufern sind beträchtliche Correctionen — Quaibau ins Rinnsal und weiters Betterweiterung — vorgenommen. Die Brücke selbst erhält drei Oeffnungen à 166′, an beiden Ufern werden bei der erhöhten Brückenanlage als Durchfahrten je einer für Fuhrwerk und links und rechts davon, also je zwei Trottoirs, ebenfalls als Durchgänge für Fussgänger eingerichtet. — Zwischen der Isar und der Vorstadt Giesing ist man mit der Fundation der Kunstbauten beschäftigt. An dem Einschnitte an der Giesinger Höhe müssen 59 000 Schachtruthen entfernt werden. — An dem grossen Einschnitte bei Dorfen, aus dem 300 000 Schachtruthen entfernt werden müssen und bei dem Dampfkraft Anwendung findet, wird seit einem halben Jahre gearbeitet. Theilweise kann das Material nicht zur Dammauffüllung verwendet werden, sondern muss abgelagert werden. Dieser grosse Einschnitt wird nicht vor dem Frühjahre 1870 fertig gestellt sein. — An der grossen Inncorrection bei Marktl, zu welcher Aufdämmung eine mehr als ½ Stde lange Rollbahn in die benachbarten Steinbrüche behufs Erlangung der nothwendigen Steine angelegt wurde, werden die Arbeiten unausgesetzt fortgesetzt. — Mit dem Bau der Innbrücke bei Simbach, welche 6 Oeffnungen à 190′ erhällt, wurde noch nicht begonnen, doch scheint es, dass diese Verzögerung in dem jüngst abgeschlossenen Vertrag einen Abschluss gefunden hat. — Die durch die Braunauer Bahn, eventuell durch die Erweiterung des Münchener Bahnhofes nothwendig werdende Verlegung des Salzburger Bahnkörpers bis Untersendling ist bewerkstelligt und wird heuer noch benützt werden, sobald man mit der nothwendigen jedoch noch aufgehaltenen Schienenstrangerweiterung im Bahnhofe vorwärts schreiten kann, wovon die Cassirung des alten Salzburger Geleises abhängig gemacht wird. —

tz. — **Pfälzische Eisenbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Bayerische Pfalz hat hinsichtlich der Eisenbahnen einen nicht unbedeutenden Vorsprung gegen viele andere Provinzen Deutschlands. Sie besitzt folgende 3, besonderen Gesellschaften gehörige Eisenbahnlinien:

1) Die Pfälzische Ludwigsbahn, bestehend aus der Hauptbahn von der Preussischen Grenze bei Neunkirchen bis zur Grenze bei Worms ($16_{,86}$ M.) mit den Zweigbahnen: Schifferstadt-Speyer ($1_{,23}$ M.), Speyer-Germersheim ($1_{,83}$ M.), Homburg-Zweibrücken ($1_{,48}$ M.), Schwarzenacker-St. Ingbert ($2_{,75}$ M.) und der Brückenbahn zwischen Ludwigshafen und Mannheim ($0_{,25}$ M.), zusammen $24_{,40}$ geogr. Meilen, von denen $16_{,7}$ Meilen doppelgeleisig sind. Der mittlere Jahresdurchschnitt berechnet sich zu $23_{,99}$ Meilen.
2) Die Pfälzische Maximiliansbahn, bestehend aus der Hauptbahn Neustadt-Weissenburg ($6_{,32}$ M.) und der Zweigbahn Winden-Maximiliansau ($2_{,18}$ M.), zusammen $8_{,50}$ Meilen, von welchen $4_{,17}$ Meilen doppelgeleisig sind.
3) Die Bahn von Neustadt bis Dürkheim $2_{,10}$ Meilen.

Verwaltet werden diese 3 Eisenbahnen durch ein gemeinschaftliches Organ, die „Direction der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen a/Rh.“

Ausser den oben aufgeführten, im Betriebe befindlichen Eisenbahnen sind noch im Bau resp. in der Vorbereitung ca. 19 Meilen, so dass in der Pfalz nach 2—3 Jahren ein Bahnnetz von 54 Meilen, d. i. $0_{,50}$ Meilen per Quadratmeile, resp. auf je 11 500 Seelen eine Meile Eisenbahn dem Verkehre und der Industrie dienstbar sein werden. Erbaut sind die Eisenbahnen aus Mitteln Privater.

Das concessionirte Anlagecapital beträgt für die Ludwigsbahn 20 374 800 fl., wovon 11 659 000 fl. in Actien und 8 715 000 fl. in Obligationen bestehen. Von letzteren sind durch Rückzahlung 304 200 fl. amortisirt.

Für die Maximiliansbahn besteht dasselbe aus 6 500 000 fl. und für die Neustadt-Dürkheimer aus 1 450 000 fl. in Actien. Zinsgarantien hat der Staat bewilligt für das Anlagecapital der Maximiliansbahn zu 4½ Proc. und für dasjenige der Neustadt-Dürkheimer zu 4 Procent.

Verwendet sind für die älteren Strecken der Ludwigsbahn 19 854 565 fl., für die St. Ingberter Zweigbahn 1 135 157 fl. und für die Brückenbahn Ludwigshafen-Mannheim 641 826 fl., zusammen 21 631 548 fl. Für die Maximiliansbahn sind 6 447 991 fl. und für die Neustadt-Dürkheimer 1 705 442 fl. verwendet.

Der Erneuerungsfonds der Ludwigsbahn hatte einen Bestand von 37 909 fl., der Reservefonds für eventuelle Zuschüsse des Staats hatte einen Bestand von 923 714 fl.

Betriebsmitel waren vorhanden:

	bei der Ludwigsh.	bei der Maxhahn	bei der Neust.-Dürkh.
Locomotiven	51 *	15	3
Tender	50	15	3
Personenwagen	125	34	3
Plätze der Personenwagen	4237	1042	108
Diverse Lastwagen	1705	452	3
Ladungsfähigkeit der Lastwagen	229320	55100	600
Die Locomotiven haben Nutzmeilen durchlaufen	224501	70067	7868
Achsmeilen wurden von eigenen und fremden Wagen zurückgelegt	8219946	2219303	140365

Frequenz. Personen- wie Güterverkehr zeigten im Jahre 1867 eine steigende Tendenz. Vergleichungen mit dem Vorjahre, welches in Folge Veränderung der Rechnungs-Periode eine 15 monatliche Periode umfasste, sind aber nur von untergeordnetem Werthe und dadurch herbeigeführt, dass die Ergebnisse auf eine 12 monatliche Periode reducirt sind.

Hiernach hat sich der Personenverkehr auf den 3 Linien der Pfalz um 171 145 Personen = $7_{,91}$ Procent und der Güterverkehr um 5 398 527 Ctr. = $14_{,77}$ Proc. vermehrt.

Es wurden Personen befördert:

	auf der Ludwigsb.	auf der Maxbahn	auf der Neust.-Dürkh.
in der I. Classe	9368	4206	748
„ „ II. „	308113	90168	35927
„ „ III. „	1293178	375435	134888
Militärs	59895	18057	2157
zusammen	1670554	487866	173720
Im Durchschn. hat jede Person zurückgelegt	$2_{,71}$ Mln.	$2_{,42}$ Mln.	$1_{,71}$ Mln.
Die spec. Frequenz hat betragen Pers.-Mln.	182227	133946	139468
Pro Person und Meile sind eingekommen	$8_{,11}$ Kr.	$8_{,32}$ Kr.	$7_{,55}$ Kr.

Im Güterverkehre sind transportirt worden:

	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Güter I. Classe	568601	138473	15345
„ II. „	1652655	400091	97657
Wagenladungsclassen	11594607	3653906	534275
Eilgüter	164478	46943	13733
zusammen	13980341	4239413	661010
Durchschnittlich hat jeder Centner zurückgelegt	$6_{,32}$ Mln.	$5_{,44}$ Mln.	$1_{,37}$ Mln.
Die spec. Frequenz beträgt Ctr.-Mln.	3684225	2713983	431150
Pro Centner u. Meile sind eingekommen	$0_{,67}$ Kr.	$0_{,66}$ Kr.	$1_{,27}$ Kr.
An Kohlen und Coaks wurden Centner	14645970	8149027	271970
befördert, auf durchschnittlich	$8_{,93}$ Mln.	$5_{,24}$ Mln.	$1_{,90}$ Mln.
Dies ergiebt eine specifische Frequenz von Centnermeilen	5451792	5023635	257723
und eine Einnahme pro Ctr. und Meile	$0_{,47}$ Kr.	$0_{,45}$ Kr.	$0_{,70}$ Kr.

Ferner wurden befördert:

Gepäck	54788 Ctr.	18475 Ctr.	5983 Ctr.
Equipagen	39 Stück	19 Stück	2 Stück
Pferde	2497 „	279 „	107 „
Hunde	5607 „	1425 „	452 „
Ochsen und Stiere	3179 „	620 „	54 „
Kühe und Rinder	15739 „	9477 „	1934 „
Schweine (fette)	4252 „	655 „	56 „
Kleine Schweine, Kälber etc.	102604 „	24085 „	5652 „

Einnahmen. Bei der Ludwigsbahn resultirte im Personen- und Güterverkehre eine Mehr-Einnahme, welche in Summa 195 016 fl. = $7_{,26}$ Proc. grösser war als die vorjährige. Bei der Maximiliansbahn resultirte aus dem Personenverkehre eine Minder-Einnahme, aus dem Güter-, namentlich aber aus dem Kohlenverkehre eine Mehr-Einnahme. Gegen das Vorjahr berechnete sich eine Mehreinnahme von 101 669 fl. = $14_{,80}$ Proc. Die Neustadt-Dürkheimer Linie erzielte in Folge des Ausfalls im Personenverkehr, welcher durch die Mehr-Einnahmen aus dem Güter- und Kohlenverkehre nicht gedeckt wurde, eine Minder-Einnahme von 868 fl. = $1_{,20}$ Proc.

* Einschliesslich 4 der Landstuhl-Kuseler Eisenbahn gehörigen, welche von der Ludwigsbahn mithenutzt sind.

Die Einnahmen haben betrageu:

	bei der Ludwigsh.	Maxbahn	Neust.-Dürkh.
für Personen	612210 fl.	163819 fl.	37362 fl.
„ Reisegepäck	23791 „	7183 „	1674 „
„ Equipagen	350 „	99 „	4 „
„ Vieh	25328 ..	6459 „	862 „
„ Frachtgüter	1002702 „	255478 „	19495 „
„ Kohlen uud Coaks	1026136 „	320574 „	6307 „
„ Postsendungen	6389 „	2550 „	630 „
an Nebeneinnahmen (Pächte etc., Zinsen u. s. w.)	180425 „	32435 „	6354 „
zusammen	2877331 fl.	788597 fl.	72688 fl.
Durchschnittlich pro Meile . . .	119939 „	92776 „	34613 „
„ pro Nutzmeile . .	12 fl. 49 Kr.	11 fl. 15 kr.	9 fl. 14 kr.
Von der Einnahme kommen nach Proc. auf den Personenverkehr .	$23_{,22}$	$22_{,84}$	$55_{,76}$
„ „ Güterverkehr . .	$34_{,85}$	$32_{,40}$	$26_{,82}$
„ „ Kohlenverkehr . .	$35_{,66}$	$40_{,65}$	$8_{,68}$
„ sonstige Quellen . . .	$6_{,27}$	$4_{,11}$	$8_{,74}$

Die Ausgaben haben sich bei der Ludwigsbahn um 116 541 fl. = $10_{,20}$ Proc. uud bei der Maximiliansbahn um 22 658 fl. = $5_{,87}$ Proc. gegen diejenigen des Vorjahres erhöht und bei der Neustadt-Dürkheimer 1640 fl. weniger betragen.

Sie haben betrageu:

	bei der Ludwigsb.	Maxbahn	Neust.-Dürkh.
für die allgemeine Verwaltung . .	63793 fl.	27 41 fl.	13910 fl.
„ „ Bahnverwaltung	426850 „	93029 „	25786 „
„ „ Transportverwaltuug . . .	768262 „	287967 „	27315 „
zusammen	1258905 fl.	408137 fl.	67011 fl.
Durchschnittlich pro Meile . . .	52476 „	48016 „	31910 „
„ pro Nutzmeile . .	5 fl. 36 kr.	5 fl. 49 kr.	8 fl. 31 kr.
Nach Procenten kommen: auf die Bahnverwaltung	$33_{,91}$	$22_{,79}$	$38_{,48}$
„ „ Trausportverwaltung . . .	$61_{,02}$	$70_{,56}$	$40_{,76}$
„ „ allgemeine Verwaltung . .	$5_{,07}$	$6_{,65}$	$20_{,76}$
Sie absorbirten von der Brutto-Einnahme . . . . Proc.	$43_{,75}$	$51_{,75}$	$92_{,19}$
Der Ueberschuss hat betragen	1618426 fl.	380461 fl.	5677 fl.
pro Nutzmeile	7 fl. 13 kr.	5 fl. 26 kr.	43 kr.
„ Meile Bahnlänge . .	67463 fl.	44760 fl.	2703 fl.
gegen das verwendete Anlagecapital verglichen . . . Proc.	$7_{,826}$	$5_{,90}$	$0_{,383}$

Verwendet wurde der Ueberschuss der Ludwigsbahn wie folgt: zu Zinsen der Actien und Obligationen 824 959 fl., zur Amortisation der Obligationen 29 300 fl., zum Pensionsfonds 12 716 fl., zum Reservefonds 116590 fl., zum Erneuerungsfonds 5275 fl. und zu $5_{,4}$ Procent Superdividende 629 586 fl.

Zinsen und Dividende ergaben zusammeu $9_{,4}$ Proc.

Der Ueberschuss der Maximiliansbahn, zu welcher noch 1273 fl. Uebertrag aus dem Vorjahre hinzukommen, wurde wie folgt verwendet: zu $4^1/_2$ Proc. Zinsen des Actiencapitals 279 641 fl., Zuschuss zum Pensionsfonds 4081 fl., zur Rückzahlung auf geleistete Vorschüsse des Staats 65 000 fl., zu $0_{,5}$ Proc. Superdividende 32 500 fl. und als Uebertrag auf die nächste Rechnung 512 fl.

Die Zinsen und Dividenden betrugen zusammen 5 Proc.

Nach den geleisteten Rückzahlungen hatte der Staat noch 91676 fl. Zuschüsse, welche er in früheren Jahreu zur Verzinsung des Actiencapitals leistete, zu fordern.

Zur Verziusung des Actiencapitals der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn leistete der Staat einen Zuschuss von 54 126 fl.

Die Pensionscasse der Beamten der Pfälzischen Bahnen schloss ult. 1867 mit einem Bestande von 363 560 fl. ab. Ausserdem besteht noch eine Lebensversicherungs-Anstalt, welche pro 1867 bereits 1631 Mitglieder mit obligatorischer Versicherung à 100 fl. und 362 Mitglieder mit höherer Versicherung im Gesammtbetrage von 132 200 fl. zählte. Für 17 vorgekommene Sterbefälle wurden an obligatorischen Versicherungen 1700 fl. und an höheren Versicherungen 700 fl., zusammen 2400 fl. gezahlt.

† Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft. (Geschäftsbericht pro 1867/68.)

1) Betriebs-Ergebnisse. Dieselbeu haben sich im letzten Geschäftsjahre gegen die des Geschäftsjahres 1866/67, auf welches Krieg und Viehseuche nicht ohne merklichen Einfluss geblieben waren, wesentlich gehoben, denn mit Ausnahme des Vieh-, Pferde- und Wagenverkehrs haben die Einuahmen des Jahres 1867/68 im Allgemeinen höhere Beträge ergeben und selbst das seit Bestehen der Bahn günstigste Geschäftsjahr 1865/66 bedeutend überstiegeu.

Eine vergleichende Uebersichtstabelle bietetuns folgende (von uns zu Gulden abgerundeten) Zahlen:

Einnahmen	1865/66 Betrag	Auzahl	1866/67 Betrag	Anzahl	1867/68 Betrag	Anzahl
	fl.	Personeu	fl.	Personen	fl.	Personen
Personen (u. Gepäck)	1868220	1286311	1602730	1134564	1876920	1364616
	fl.	Tonnen	fl.	Tonnen	fl.	Tonnen
Eilgut: Localverkehr	211671	10698	213102	10713	219301	11191
„ directer Verk.	20907	1589	25521	1996	22771	1756
Frachtgut: Localverk.	318752	116163	386292	278060	341308	265857
„ directer Verk.	927561	346672	953511	358146	1037708	363385
Vieh, Pferde u. Wagen	146517		36929		65230	
Diverse	315375		328740		324226	
	3809003		3546825		3387464	
per Zugmeile	2 fl. 70 cent		2 fl. 65 cent		2 fl. 76 cent.	

Die Mehreinnahme gegen das Jahr 1865/66 betrug im letzten Geschäftsjahre: für Personen und Gepäck 8699 fl. 87 cent, für Eilgut 9493 fl. $60^1/_2$ cent, für Frachtgut 132 702 fl. $73^1/_2$ cent, in Summa 150 896 fl. 21 cent.

Während die Einnahmen betrugen:	pro Passagier	pro Tonne Gut
im Jahre 1865/66	1 fl. 45 c.	2 fl. 69 c.
so stellte sich die Einnahme des letzten Jahres auf	1 „ $37^1/_2$ „	2 „ 19 „
im Jahre 1866/67	1 „ 40 „	2 „ $10^1/_2$ „

Die Vermehrung der Anzahl der beförderten Personen ist im Verhältniss bedeuteuder als die Zunahme des Ertrages für dieselben zufolge der täglichen Ausgabe von Retourbillets von und nach allen Stationen.

2) Die Betriebs-Ausgaben betrugen:

	1865/66	1866/67	1867/68
	1404610 fl. $20\frac{1}{2}$ c.	1389269 fl. $63\frac{1}{2}$ c.	1515645 fl. $10\frac{1}{2}$ c.
per Zugmeile	1 „ 1 „	1 „ 4 „	1 „ 7 „
und in Procenten der Einnahme	$36_{,87}$%	$39_{,17}$%	$38_{,99}$%
Hiernach verblieb ein Saldo des Erträgnisses	2404392 fl. 98 c.	2157555 fl. 83 c.	2371819 fl. $53\frac{1}{2}$ c.
u. mit Hiuzurechnung des Saldos aus letzter Rechnung von	4135 „ $51\frac{1}{2}$ „	3056 „ $78\frac{1}{2}$ „	5712 „ 51 „
in Summa	2408528 fl. $49\frac{1}{2}$ c.	2160612 fl. $61\frac{1}{2}$ c.	2377532 fl. $4\frac{1}{2}$ c.
Hiervon ab an Zinsen etc.	439033 „ 86 „	456761 „ 14 „	418658 „ 44 „
bleibt Saldo von	1969494 fl. $63\frac{1}{2}$ c.	1703851 fl. $47\frac{1}{2}$ c.	1958873 fl. $60\frac{1}{2}$ c.

Die Betriebskosten betrugen nach Vorstehendem mehr gegen 1866/67: 126 375 fl. 47 c. und gegen 1865/66: 111 034 fl. 90 c.

Die Kosteu für Unterhaltung der Bahn stellten sich höher gegen 1866/67 um 45 768 fl. 88 c. uud gegen 1865/66 um 28 343 fl. 23 c., namentlich in Folge der Erneuerung der Geleise zwischen Utrecht und Rotterdam und Arnheim und Emmerich.

Für Locomotiven, welche im letzten Geschäftsjahre 66 210 Zugmeilen mehr zurückgelegt haben als im Vorjahre, betrug die Mehrausgabe gegen 1866/67: 31 011 fl. $43^1/_2$ c. und gegen 1865/66: 63 256 fl. 58 cent.

3) An Dividenden war bereits zu Aufange dieses Jahres abschlagsweise gezahlt worden: 10 fl. 65 c. auf eine Actie von 240 fl., $8_{,52}$ fl. auf eine Actie von 192 fl.; 35 cent für eine Actie von 24 fl. auf 2 Mouate und $17^1/_2$ cent auf eine Actie von 24 fl. auf 1 Monat. Von den Netto-Einnahmen kamen weitere 819 732 fl. 59 c. zur Vertheilung und zwar: 8 fl. 30 c. pro Actie von 240 fl., 7 fl. $5^1/_2$ c. pro Actie von 216 fl. und 1 fl. $24^1/_2$ c. pro Actie von 48 fl., mit Berücksichtigung der am 1. Februar cr. geleisteten Einzahlungen.

Für das auf volle 12 Monate eingezahlte Capital beträgt hiernach die Rente $7_{,90}$%, während sie in 1866/67 $7_{,80}$% und 1865/66 $8_{,83}$% betrug.

4) Finanzielle Verhältnisse. Bereits in der Generalversammlung der Actionäre vom 6. Mai 1867 war die Vergrösserung des Gesellschafts-Capitals um 25 000 Actien à 240 fl. = 6 Millionen beschlossen worden. In Folge dessen sind im Laufe des Jahres 1867 von 882 Actionären 46 832 neue Actien gezeichnet, und ist am 1. November pr. hierauf die erste Einzahlung geleistet worden. Das Gesellschafts-Capital wird nach bewirkter Einzahlung aus 100 000 Actien, worauf 240 fl., und aus 25 000 Actien, worauf 72 fl. gezahlt sind, bestehen, was eine Summe ergiebt von 25 800 000 fl., während auf die 25 000 Actien à 72 fl. noch zur Verfügung verbleiben 4 200 000 fl.

Der Reservefonds beträgt incl. des aus dem letzten Geschäftsjahre demselben zugeflossenen Betrages von 39 920 fl. $34^1/_2$ c. 197 042 fl. $27^1/_2$ cent.

5) Bauten, Verbessserungen etc. Für vorgenommene Bauten und Vermehrung des Materials wurden 1 510 805 fl. 90 cent ausgegeben. Hierunter waren 317 289 fl. $72^1/_2$ c. Kosten für die neu auszuführenden Liuien Gouda-s'Gravenhagen und Harmelen-Breukelen.

Der Grunderwerb für die genannten Linien wird eifrig betrieben. Für die Linie Gouda-s'Gravenhagen mit den Stationen s'Gravenhagen und Soetermeer-Zegwaard uud den Haltestellen Zevenhuizen-Moercappelle und Voorburg ist die hierzu erforderliche Summe auf 776 327 fl. $30^1/_2$ cent veranschlagt worden, während das für die Linie Harmelen-Breukelen erforderliche Terrain auf einen Werth von 134 672 fl. $5^1/_2$ cent berechnet worden ist.

6) Das laufende Material wurde im letzten Geschäftsjahre um 4 Locomotiven, 4 Personen-, 2 Gepäck-, 94 Güter- und Vieh- und 35 Kohlenwagen vermehrt.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Directer Verkehr: Zwischen Wildbad einerseits und Darmstadt und Frankfurt a/M. und Wien andererseits tritt mit dem 15. September für alle Classen der Schnell- und gewöhnlichen Personenzüge directe Abfertigung ein.

Die zur Zeit bestehenden, besonders ermässigten Ausnahmstarife für Getreide und Hülsenfrüchte von Wien und sämmtlichen Stationen der südöstlichen Linien als: a) nach Stationen der Westfälischen und Bergisch-Märkischen Bahn vom 15. April und 1. Mai 1868; b) nach Stationen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes, d. d. 15. April und 5. Juli 1868; c) nach Hamburg und Berlin d. d. August 1868 treten mit Ende September ausser Kraft. Dagegen kommen vom 1. October an wieder die in den bezüglichen directen Tarife enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung.

Westdeutscher Eisenb.-Verband. Das Reglement für den Güterverkehr erleidet vom 1. October ab Aenderungen (siehe Bekntm. S. 552).

Zwischen der Sächsischen Westlichen Staatsbahn und den hauptsächlichsten Stationen der Tiroler Linie findet vom 15. September ab ein directer Güterverkehr via Eger statt. Tarife à $2^1/_2$ Sgr. (Siehe Bekntm. S. 552).

Bezüglich der dem Grosshandel gewährten Erleichterungen hat der Zollbundesrath beschlossen: a) dass die Minimalquantität, in welcher auf Transitlagern befindlicher Wein in das Ausland versendet werden darf, auf $^1/_4$ Eimer herabgesetzt werde; b) dass bei Versendung von Wein in das Ausland in gleicher Weise wir solches schon jetzt für die Versendung von Waaren aus der Niederlage nachgelassen ist, von der Ausfertigung eines förmlichen Begleitscheines abgesehen und der wirkliche Ausgang des von dem Transitlager abgemeldeten Weines auf der mit entsprechendem Vordruck zu versehenden Abmeldung unmittelbar bescheinigt werde. —

Personalnachrichten.

Der Baumeister Stcltzer zu Oldenburg ist zum Kgl. Eisenbahnbaumeister ernannt und als solcher bei der Saarbrücker Eisenbahn mit dem Wohnsitze in Trier, angestellt, sowie der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Bayer von Trier nach St. Johann versetzt worden.

Der frühere Maschinenmeister bei der Wilhelmsbahn, W. Basson, ist seit dem 1. August d. J. als Ober-Maschinenmeister bei der Warschau-Wiener Bahn angestellt und in Warschau wohnhaft.

Der Justitiar der Kgl. Württembergischen Eisenbahn-Direction, Finanzassessor Weizsäcker, ist zum Finanzrath ernannt worden.

Der Ober-Ingenieur, dermalen Commissär bei der K. K. Oesterr. General-Inspection für Eisenbahnen in Wien, Johann Werner, ist am 23. August gestorben.

Ausland.

† Die Römischen Eisenbahnen (Geschäftsbericht pro 1866 und 1867.) Das Bahnnetz, welches sich in einem Umfang von 1700 Kilometer von Spezzia üher Pisa, Livorno, Florenz und Rom his nach Ancona und Neapel ausdehnt, zerfällt in 2 Hauptabtheilungen, und zwar in die Nord- und in die Süd-Abtheilung. Im Betriebe waren 1867

A. Nord-Abtheilung:

1) Linie von Florenz nach Foligno, genannt Umbro-Aretine (205 Kilom.), wovon die Section Florenz-Montevarchi (54 Kilom.) bereits seit 16. April 1863 eröffnet wurde, während die Strecke Montevarchi-Foligno successive sectionsweise in 1866 in Betrieb kam.

2) Die Linie von Florenz nach Pisa und Livorno (linkes Ufer) mit 98 Kilom.

3) Die Linien von Florenz nach Pisa üher Pistoja und Lucca und weiter an der Küste her nach Spezzia mit Zweigbahn von Avenza nach Carrara (180 Kilom.). (Die Zweighahn Avenza-Carrare [5 Kilom.] wurde am 10. Septbr. 1866 eröffnet.)

4) Die Maremmenbahn von Livorno üher Nunziatella zum Chiarone (Italien.-Römische Grenze) [214 Kilom.] mit Zweighahn von la Cecina nach den Salinen (30 Kilom.). Die Nunziatellaer Linie (ca. 61 Kilom. lang, eröffnet im Juni 1867) stellt in Verbindung mit der Linie sub B 2 eine neue Verbindung mit Rom her, während die östliche Linie Empoli-Siena-Orvieto (194 Kilom.) mit Zweigbahn Asciano-Grosseto (92 Kilom., wovon 22 Kilom. his Torrenieri in Betrieb sind) his jetzt keine Fortsetzung durch den Kirchenstaat nach Orte (wie projectirt war) erhalten hat.

B. Süd-Ahtheilung:

1) Rom-Ceprano (123 Kilom.) mit Zweigbahn nach Frascati (6 Kilom.).

2) Ceprano-Neapel (138 Kilom.), die Fortsetzung der vorigen Linie nach Südosten mit der Zweigbahn von Cancello nach Avellino (74 Kilom.), von der die Section Cancello-San-Severino (44 Kilometer) im Betriebe ist.

3) Rom-Civita-Vecchia (81 Kilom.). Die Fortsetzung dieser Linie nach Norden von Civita-Vecchia zur Römisch-Italienischen Grenze am Chiarone (siehe vorstehend unter A 4) wurde mit 50 Kilometer am 22. Juni 1867 dem Betriebe ühergehen, während

4) Rom-Orte-Falconara hei Ancona (286 Kilom.) bereits am 29. April 1866 vollständig eröffnet wurde.

5) Die Linie von Bologna nach Ancona mit Zweigbahn nach Ravenna (246 Kilom.) sind neuerdings der Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn-Gesellschaft abgetreten worden, worüber in 1867 die Verhandlungen noch schwebten.

II. Betriebs-Resultate in 1867. A. Auf der Linie von Rom nach Civita-Vecchia zum Chiarone (Römisch-Toscanische Grenze):

Einnahmen 1 023 193 fr. 25 c. oder 9653 fr. pro Kilometer
Ausgahen 820 443 „ 56 „ „ 7740 „ „ „
Ueherschuss 202 749 fr. 69 c. oder 1913 fr. pro Kilometer.

B. Auf der Linie von Rom nach Ceprano und Neapel mit Zweighahn nach Frascati und von Cancello nach Avellino:

Einnahmen 3 621 112 fr. 23 c. oder 11643 fr. pro Kilom.
Ausgaben 2 495 201 „ 33 „ „ 8023 „ „ „
Ueberschuss 1 125 910 fr. 90 c. oder 3620 fr. pro Kilom.

C. Auf der Linie von Rom nach Orte und nach Falconara:

Einnahmen 3 088 452 fr. 8 c. oder 10779 fr. pro Kilom.
Ausgahen 2 025 505 „ 85 „ „ 7082 „ „ „
Ueberschuss 1 062 946 fr. 23 c. oder 3717 fr. pro Kilom.

Die Gesammt-Einnahmen hetrugen hiernach
7 732 757 fr. 56 c. oder 11000 fr. pro Kil.
„ „ Ausgahen 5 341 150 „ 74 „ „ 7598 „ „ „
Der Ueberschuss hetrug 2 391 605 fl. 82 c. oder 3402 fr. pro Kil.

Im Jahre 1866 stellten sich die Gesammt-Einnahmen auf
9 007 523 fr. 67 c. oder 14096 fr. pro Kil.
die Gesammt-Ausgaben 5 412 702 „ 69 „ „ 8741 „ „ „
der Ueherschuss auf 3 594 820 fr. 98 c. oder 5625 fr. pro Kil.

Gegen 1866 hahen die Betriebs-Resultate in 1867 im Einzelnen auf den südlichen Linien sich folgendermaassen gestaltet. Eingenommen wurden in Francs auf den Linien:

		für Personen	für Eilgut	für Frachtgut	Total-Einnahme	Einnahme pr. Kilom.	Ausgabe pr. Kil.	Ueberschuss pr. Kil.	Mittlere Länge Kilom.
1) Rom-Civita-V.	1866	461992	113694	432545	1012113	12494	8975	3519	81
	1867	485662	99102	438264	1023193	9653	7740	1913	106*
2) Rom-Neapel	1866	2484500	225754	630583	3476735	11179	7678	3501	311
	1867	2682420	285267	534682	3621112	11643	8023	3620	311
3) Rom-Falconara	1866	1201451	236057	298332	1736642	6072	5402	670	286
	1867	2113760	387302	569943	3088452	10779	7082	3717	286

Von den nördlichen Abtheilungen des Römischen Eisenbahn-Netzes finden wir nur die Betriebs-Resultate von 1866 angegehen. Dieselhen hetrugen in Francs auf der Linie:

1) Florenz-Foligno	745385	85440	287586	1125075	8036	5932	2104	140*
2) Florenz-Livorno	2284742	300261	1386159	4005530	40873	14144	26729	98
3a. Florenz-Pisa	1360044	256052	505582	2104763	21623	12535	9088	99
3b. Pisa-Spezzia	482817	50265	176109	716253	9183	7380	1803	78*
4) Maremmenbahn	605316	74205	255984	942865	4209	6158	1949	224

Die Gesammteinnahme stellte sich für die unter 1—4 genannten Linien auf 9 007 524, die Gesammtausgahe auf 5 412 703, der Gesammtüherschuss auf 3 594 820 resp. pro Kilometer 5625 fr. — Die Einnahmen würden sich in 1866 günstiger gestaltet hahen, wenn nicht für die grossen Militär- und Marinetransporte dieses Jahres reglementgemäss 75% Rabatt ertheilt worden wären.

III. Finanzielle Verhältnisse der Bahn. Die schwehende Schuld der Süd-Ahtheilung betrug zu Ende 1866 26 761 670 fr. 90 c. Gezahlt wurden zu Anfang 1867 an verschiedene Gläubiger 7 653 859 fr.

Von der Nord-Ahtheilung wurden gezahlt 6 215 260 fr. 88 c. Die verbleihende Schuld hetrug 10 056 853 fr. Die Central-Toscannische E. tilgte Schulden im Betrage von 772 941 fr. und blieb helastet mit einer schwehenden Schuld von 3 333 283 fr.)

Die finanzielle Situation der Römischen Eisenbahn-Gesellschaft hat sich einigermassen günstiger gestaltet durch eine unterm 11. Octoher 1866 mit der Italienischen Regierung ahgeschlossene Convention. Nach dieser Convention leiht der Staat der Compagnie 30 Mill. francs (11 Mill. für Zahlung der Coupons pro Juli 1866 und Januar 1867, 8 Mill. zur Tilgung verschiedener Schulden der Compagnie, 4 600 000 fr., welche die Regierung für verschiedene Summen, welche ihr die Gesellschaft schuldete, compensando zurückbehalten hatte, endlich 6 400 000 fr., um die Linien Torricella, Orte, Nunziatella, Foligno auszuhauen und das nöthige Betriebsmaterial zu beschaffen), wogegen die Gesellschaft 100 000 Ohligationen (zum Course von 150 fr. verkäuflich) dem Staate übergiebt.

Den Bau der Ligurischen Bahnen übernimmt der Staat für die Summe von 74 Mill. Francs, wogegen die Gesellschaft ihrerseits, sohald eine Section vollendet ist, den Betrieh derselhen ühernimmt gegen Zahlung einer Rente an den Staat, welche der Höhe der Baukosten entspricht. Durch diese Convention wurde es möglich, die fälligen Coupons der Römischen Ohligationen zu zahlen, 40% den Hauptgläubigern der Gesellschaft zuzuwenden und die in Bau begriffenen Linien zu vollenden. Als Ergänzung dieser Convention setzte ein Königl. Decret vom 28. April 1867 ein Betriebs-Comité nieder zur Controle und Beaufsichtigung der finanziellen Verhältnisse der Bahn. Uehrigens zeigt der Geschäftsbericht, mit welchen Schwierigkeiten die Gesellschaft zu kämpfen hatte, wie an der durch die Concession gewährten Zinsgarantie (die Päpstliche Regierung hatte

* Die Länge der Linien unter A 1 hob sich in 1867 auf 181 Kilom., in 1866 die unter B 1 auf 205 Kilom., die unter B 3 b auf 81 Kilom.

ihr für die Linien Rom-Ancona-Bologna z. B. einen Nettoertrag von 20000 fr. per Kilom. garantirt) vielfach gerüttelt wurde etc. Weiter erwähnt der Geschäftsbericht, wie die Italienische Regierung durch ein Radicalmittel die misslichen Verhältnisse der Italienischen Eisenbahn-Gesellschaften zu lösen suchte, indem sie dem Italienischen Parlamente im Juni 1867 ein Gesetz vorlegte, wonach der Staat die sämmtlichen Italienischen Eisenbahnen übernehmen sollte, gegen Zahlung einer 3% Rente an die Actionäre. Die lange Discussion des Parlaments über den Verkauf der geistlichen Güter liess es nicht zur Berathung über diesen wichtigen und den Bahngesellschaften erwünschten Gesetzentwurf kommen, welcher, so viel bekannt, später von der Regierung zurückgezogen wurde.

IV. An Betriebsmaterial besass die Gesellschaft zu Ende 1867:

A. Auf der Nord-Abtheilung: 98 Locomotiven, 484 Personenwagen, 109 Gepäck-, Stall- und Equipagewagen und 1368 diverse Güterwagen.

B. Auf der Süd-Abtheilung: 103 Locomotiven, 373 Personenwagen, 54 Gepäck-, Stall- und Equipagewagen und 996 diverse Güterwagen.

Schweiz. Ligne d'Italie. Die Bahnstrecke Sitten (Sion) — Siders (im Canton Wallis) wurde am 6. Septbr. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Griechenland. Athen-Pyräus. Die eingestellt gewesenen Arbeiten an dieser Eisenbahn haben nunmehr wieder begonnen und in 3 Monaten soll das Werk beendigt sein. —

Australien. Auf der Insel Tahiti (Südsee) ist die erste Eisenbahn eröffnet worden, welche aus einer der fruchtbarsten Gegenden Punannia nach der Bucht Tarapeua führt.

Telegraphenwesen.

— **China.** Americanische Blätter veröffentlichen den Prospectus einer Chinesischen Telegraphen-Compagnie, welche bereits von dem Chinesischen Botschafter, Burlingame, die Concession erwirkt hat und zunächst die wichtigsten Chinesischen Hafenplätze durch eine Telegraphenleitung zu verbinden gedenkt. Die Linie soll 900 Meilen lang werden und über folgende Städte führen: Canton mit 1 Mill. Einwohner, Macao 60 000, Hongkong 250 000, Swahow 200 000, Amoy 250 000, Fu-Chow 1 250 000, Wan Chu 300 000, Ningpo 400 000, Hang-Tscheou-Fu 1 200 000, Shanghai 1 000 000, also im Ganzen 5 910 000 Einwohner, welche auswärtigen Handel im Betrage von 900 000 000 Dollars betreiben. Nach Legung des Cabels beabsichtigt die Gesellschaft die Landlinien zu errichten und so die Courier-Depeschen vollständig zu verdrängen. Schon nach zweijährigem Bestehen soll der Ertrag das Anlagecapital völlig decken. (Pr. St.-Anz.)

Miscellen.

Die landwirthschaftliche Lehranstalt zu Worms hat im Hinblick auf die Schwierigkeit, die sich gewöhnlich bei Damm-, Bahn- und anderen Bauten bezüglich der Abschätzung von Bäumen der Expropriation entgegenstellen, für die beste Anleitung zur Taxation von Obstbäumen einen Preis von 100 Thlrn. ausgesetzt. Die Concurrenzschriften sind bis 1. Juli 1869 einzureichen. —

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 16. September 1868. Das Metallgeschäft brachte in der letzten Woche wenig von Bedeutung. — **Kupfer** etwas fester. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches 26—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. — **Zinn** wegen bevorstehender Auction schwankend. Banca-Zinn 33—$33\frac{1}{2}$ Thlr., in Holland $54\frac{1}{2}$ fl. Lamm-Zinn $32\frac{2}{3}$—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Zink** mehrfach begehrt. Englische Berichte günstiger. W. H. Marke ab Breslau $6\frac{1}{3}$ Thlr., geringere Marken $6\frac{1}{5}$ Thlr., loco Waare im Detail 7—$7\frac{1}{2}$ Thlr. — **Blei** angeboten. Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer $6\frac{7}{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{12}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Roheisen** bleibt fest. 53 sh. $10\frac{1}{2}$ d. bis 54 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 54—55 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 46 Sgr., auf Lieferung 43—44 Sgr. Englisches $38\frac{1}{2}$—40 Sgr., vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. In Oberschlesischem Roheisen anhaltender Bedarf. Coaks-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $45\frac{1}{2}$—$46\frac{1}{2}$ Sgr. ab Hütte. **Stabeisen** höher gehend. Gewalztes $3\frac{1}{6}$—$3\frac{1}{4}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{3}{4}$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. **Schmiedeeiserne Träger** je nach Dimension von $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ per Ctr. **Eisenbahnschienen** werden in grossen Parthien weiter viel begehrt. Hiesige Notirungen 54—55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{2}$—3 Thlr. per Ctr. **Kohlen** und **Coaks** lebhafteres Geschäft. Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—$21\frac{1}{2}$ Thlr., Nusskohlen 18—19 Thlr., ordinäre Sorten 17 Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16\frac{1}{2}$—17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

Die auf den 28. d. M. einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Eisenb.-Ges. ist auf Donnerstag den 15. October d. J. vertagt.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
19. Sept.	zu Tuttlingen	Württemb. Stsb.	Bleilieferung	—
19. „	zu Calw	dieselbe	III. Loos Bausection Wildberg	—
20. „	zu Stuttgart	dieselbe	Eisern. Oberbau für Tauberbahn	553
20. „	zu Stuttgart	dieselbe	Eiserner Oberbau für untere Jaxtbahn	553
21. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Betriebs-Material	—
21. „	zu Osnabrück	Venlo-Hamburg. E.	Brückenbau bei Ems	—
25. „	zu Münster	Westfälische E.	Pappdach zum Locomotivschuppen Paderborn	—
30. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Laschen und Laschenhölzer	—
30. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten	553
2. Oct.	zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Eiserner Ueberbau über den Rhein bei Hamm	553
8. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Bauarbeiten auf der Zweigb. Diez-Zollhaus	—
21. „	zu Dresden	Telegr.-Direction	12 800 Telegraphenstangen	—

Berichtigung.

In No. 37 S. 535 sind in der ersten Anmerkung nach: „Wir bedauern, dass wir bei“ die Worte: „der Masse“ vom Setzer ausgelassen worden.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königlich Sächs. Westl. Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

directen Güterverkehr mit Stationen der Tiroler Linie betr.

Vom 15. dieses Monats ab findet zwischen den diesseitigen Stationen Altenburg, Annaberg-Buchholz, Chemnitz, Crimmitschau, Döbeln, Gera, Glauchau, Greiz, Hohenstein-Ernstthal, Leipzig, Meerane, Mitweida, Reichenbach, Riesa, Ronneburg, Schmölln, Schneeberg-Neustädtel, Schwarzenberg, Waldheim, Werdau, Zwickau und Plauen einerseits und den hauptsächlichsten Stationen der **Tiroler Linie** als Oesterr. Kufstein, Innsbruck, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo andererseits directer Güterverkehr via Eger statt.

Tarife und Transportbestimmungen für diesen Verkehr sind in den Fracht- und Eilgüter-Expeditionen der obengedachten diesseitigen Stationen für den Preis von $2\frac{1}{2}$ Ngr. zu erlangen.

Leipzig, den 5. September 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
von Craushaar.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Das Reglement für den Transport von Gütern, Thieren, Fahrzeugen, Leichen und aussergewöhnlichen Gegenständen auf den Bahnen des Westdeutschen Verbandes vom 1. November 1865 erleidet vom **1. October 1868** an folgende Zusätze und Abänderungen:

Zu § 3 A. Zu den vom Transporte ganz ausgeschlossenen Gegenständen gehören ferner
Zeitzünder.

Zu § 3 B. 1) Zündhütchen aus der Fabrik von J. P. Hösterey in Barmen, welche zu dem von dem Spielwaarenhändler A. Knappe fabricirten Spielzeuge gehören, werden unter den Bestimmungen zum Eisenbahntransport zugelassen, unter welchen der Transport von gewöhnlichen Zündhütchen stattfindet.

2) Streich- und Reibzünder werden in unterklebten, aber festen, dichten, hölzernen Kisten, unter Beobachtung der sonstigen, für Beförderung dieser Gegenstände maassgebenden reglementarischen Bestimmungen zum Transport zugelassen; Sicherheitszünder aber nach wie vor in Holzkisten, nur wenn diese sorgfältig verklebt sind, transportirt.

3) Zündschnüren aus der Fabrik G. Müller & Co. in Engis S/M. in Belgien werden unter den für den Transport von Sicherheitszündern bestehenden Beschränkungen zum Transport zugelassen.

Cassel, am 11. September 1868.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes:
Die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Berlin-Hannoversche Bahnen.

Die Ausführung eines Theiles der Erdarbeiten zur Herstellung der Berlin-Hannoverschen Bahn zwischen Rathenow und der Elbe auf circa 1 Meile Länge mit 57 000 Schachtruthen zu bewegender Masse soll im Wege der Submission an einen Unternehmer verdungen werden. Die specielle Nachweisung der zu leistenden Arbeit sowie die Bedingungen der Ausführung liegen im Central-Bau-Büreau zu Stendal aus und können von dort gegen Ersatz der Copialien bezogen werden. Offerten sind portofrei und versiegelt an den Bau-Director Stute zu Stendal mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung der Erdarbeiten für die XI. Section“ bis **zum 28. September** einzureichen, an welchem Tage die Eröffnung durch denselben Morgens 10 Uhr stattfindet.

Magdeburg, den 4. September 1868. **Directorium.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise der Strecke Schebitz-Gellendorf der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn sollen drei Loose, und zwar:

Loos No. 2 mit 2639 Schachtruthen zu bewegenden Bodens,
Loos No. 4 mit 5624 Schachtruthen wie vor,
Loos No. 6 mit 4121 Schachtruthen wie vor

im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer vergeben werden.

Die Pläne, Nachweisungen der Arbeiten in den einzelnen Loosen und die Submissionsbedingungen sind im Büreau der Betriebs-Inspection IV der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau in den Amtsstunden einzusehen, die Submissionsbedingungen und Nachweisungen der Arbeiten können auch gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten auf der Strecke Schebitz-Gellendorf“

versehen, bis spätestens zu dem am

30. September cr. Vormittags 10 Uhr

in dem vorbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Breslau, den 12. September 1868.

Die Königl. Betriebs-Inspection IV der Oberschles. Eisenbahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung und complete Aufstellung einer Eisenconstruction für die Ueberdachung eines polygonalen Locomotivschuppens zu 16 Ständen auf dem Bahnhofe zu Hannover soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Gewichtsberechnung und Zeichnungen sind auf dem Büreau der Eisenbahn-Betriebs-Direction hierselbst einzusehen, auch sind Abdrücke derselben auf portofreie Gesuche unentgeltlich von dort zu beziehen.

Anerbietungen hierauf sind versiegelt und unter der Aufschrift:

„Submission auf Anfertigung einer eisernen Dachconstruction für einen Locomotivschuppen“

an die genannte Betriebs-Direction bis zum **26. September c. a. Vormittags 11 Uhr,** an welchem Tage und an welcher Stelle die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen soll, einzureichen.

Hannover, den 4. September 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken und Durchlässe der unteren Jaxtbahn.

Für die Baubezirke Möckmühl und Adelsheim der unteren Jaxtbahn ist der eiserne Oberbau zu 17 Brücken und Durchlässen von 6 bis 74 Fuss Lichtweite mit im Ganzen

2104 Ctr. Schmied- und Walzeisen und
127 Ctr. Gusseisen

zu liefern. Die Aufstellung sämmtlicher Brücken hat im Laufe des Frühjahrs und Sommers 1869 zu geschehen und können die sonstigen Lieferungsbedingungen, sowie die Zeichnungen für die zu liefernden Brücken bei unserem technischen Büreau dahier eingesehen werden.

Lieferungsanerbietungen unter Angabe des Preises pro Centner Schmied- und Walzeisen und pro Centner Gusseisen der aufgestellten Brücken sind spätestens bis

20. September d. Js.

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 4. September 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
Für den Director:
Grundler.

Königl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken und Durchlässe der Tauberbahn.

Für den Baubezirk Schrozberg der Tauberbahn ist der eiserne Oberbau zu 23 Brücken und Durchlässen von 12 bis 72 Fuss Lichtweite mit im Ganzen

3358 Ctr. Schmied- und Walzeisen und
174 Ctr. Gusseisen

zu liefern.

Die Aufstellung sämmtlicher Brücken hat im Laufe des Frühjahrs und Sommers 1869 zu geschehen und können die sonstigen Lieferungsbedingungen sowie die Zeichnungen für die zu liefernden Brücken bei unserem technischen Büreau dahier eingesehen werden.

Lieferungsanerbietungen unter Angabe des Preises pro Ctr. Schmied- und Walzeisen und pro Ctr. Gusseisen der aufgestellten Brücken sind spätestens bis

20. September d. J.

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 4. September 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
F. d. D.
Grundler.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuss.

Die Anfertigung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die im Bau begriffene Eisenbahnbrücke über den Rheinstrom bei Hamm, oberhalb Düsseldorf, soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Bauwerk erhält 4 Oeffnungen von je 331 Fuss lichter Weite. Das Gesammtgewicht des Ueberbaues beträgt 55 270 Centner.

Die Bedingungen, die Gewichtsberechnung und die Constructionszeichnungen sind in dem Büreau des Eisenbahn-Bauinspectors Pichier zu Düsseldorf zur Einsicht ausgelegt; auch sind von Letzterem Abdrücke der Bedingungen nebst dem Submissionsformular zu beziehen. Anerbietungen, welche portofrei und versiegelt unter der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Rheinbrücke bei Hamm“

bei uns einzureichen sind, werden bis zum **2. Octocer d. Js.** entgegengenommen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung der eingegangenen Offerten hier stattfinden wird.

Elberfeld, den 10. September 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.

☞ Hierzu eine Beilage des **Bibliographischen Instituts** in Hildburghausen, betreff. **Ravenstein's** Specialkarte von Deutschland.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 39.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär:

J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,

an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 25. September 1868. (Schluss der Nummer: 24. September Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der **Pfälzischen** Eisenbahnen wird die $3_{,88}$ Meilen lange **Pfälzische Nordbahn Landstuhl-Cusel** mit den Stationen

Ramstein, Steinwenden, Niedermohr, Glan-Münchweiler, Rehweiler, Eisenbach-Matzenbach, Theisbergstegen, Altenglan, Rammelsbach* und Cusel

am 22. September d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Landstuhl (westl. Kaiserslautern) ist eine Station der Pfälzischen Ludwigsbahn (Ludwigshafen-Bexbach).

Ferner wird nach der Mittheilung der Königl. **Württembergischen** Eisenbahn-Direction von der im Bau begriffenen Schwarzwaldbahn die erste $1_{,0}$ Meile lange Strecke **Zuffenhausen-Ditzingen** mit den Stationen Kornthal und Ditzingen **am 23. September d. Js.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Zuffenhausen (1 Meile nördl. Stuttgart) ist eine Station der Bahnstrecke Bietigheim-Stuttgart.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen von diesen Betriebs-Eröffnnngen gefälligst Kenntniss nehmen. — Berlin, den 21. September 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

* Station Rammelsbach wird erst später dem Verkehre übergeben werden.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1866.

Die vor Kurzem erschienene Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1866 (XVII. Jahrgang) giebt uns nähere Kunde über den Stand der Eisenbahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins, ihre Verkehrs- und finanziellen Resultate in diesem denkwürdigen Jahre.

Wie bekannt, wurde der grösste Theil derselben in der gewöhnlichen Beschäftigung: dem Transporte von Erzeugnissen Millionen fleissiger Menschen gestört und periodisch zu Zwecken des Krieges verwendet. Die Nachtheile dieser Störung resp. dieser Verwendung zu kriegerischen Zwecken waren glücklicher Weise nicht so bedeutend, wie man befürchtete und mit Recht befürchten konnte.

Auf einer gesunden volkswirthschaftlichen Grundlage basirend, haben die Deutschen Eisenbahnen die über sie hereingebrochene Krisis glücklich überstanden; ihre Betriebsergebnisse waren während des Jahres 1866 nicht ungünstige, denn sie übersteigen in ihrer Gesammtheit diejenigen des Vorjahres. Wie sich diese Ergebnisse im Speciellen gestellt haben, werden wir, den Haupt-Abschnitten der Statistik folgend, nachstehend mittheilen.

In der Anlage und den Materialien der Statistik sind Veränderungen gegen den XVI Jahrgang nur insofern eingetreten, als unter den Betriebs-Ergebnissen auch der Depeschenverkehr ersichtlich gemacht ist.

Unserer vorhin erwähnten Aufgabe entsprechend haben wir zunächst zu constatiren, dass

I. Die Ausdehnung und das Anlage-Capital

der Deutschen Eisenbahnen weit grösser ist, als im Vorjahre und dass der Eisenbahnbau während des Krieges nicht geruht hat.

In der Statistik sind die Mittheilungen von 66 Verwaltungen mit 88 Bahnlinien enthalten. Ausserdem gehörten noch 3 Verwaltungen, von denen eine jede noch nicht eine Meile im Betriebe hatte, dem Vereine im Jahre 1866 an. Die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn ist mit der Bergisch Märkischen verschmolzen, wogegen die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn (später „Hessische Nordbahn") für das Jahr 1866 noch als selbstständige Bahnlinie erscheint.

Die Hannoverschen und Pfälzischen Bahnen haben ihr Rechnungs- und Betriebsjahr, welches bei den ersteren mit dem 1. Juli und bei den letzteren mit dem 1. October begann, geändert und dafür das Kalenderjahr eingeführt.[1] Aus diesem Grunde mussten die Betriebs-Resultate der Zwischenperiode besonders aufgestellt werden. Dieselben sind in der Statistik durch kleineren Zahlendruck dargestellt, kommen aber für unsere Vergleichungen nicht in Betracht.

Das Vereinsgebiet ist gegen das Vorjahr um 116 Meilen grösser; es standen unter einer Verwaltung (soweit dieselben für die Sta-

[1] Von dem Kalenderjahre abweichende Rechnungs-Perioden haben noch: die Württembergischen Bahnen (beginnend mit dem 1. Juli), die Bayerischen Staats- und die Bayerischen Ostbahnen, bei denen dasselbe mit dem 1. October beginnt (vom Jahre 1867 ab aber ebenfalls das Kalenderjahr umfassen wird), die Mohács-Fünfkirchener (beginnend mit dem 1. December) und die Niederländische Rhein-Eisenbahn (beginnend mit dem 1. April).

tistik in Betracht kommen) durchschnittlich 44,14 Meilen gegen 40,04 Meilen im Vorjahre.

Die Ausdehnung der in den Tabellen aufgeführten Bahnen, also derjenigen, auf welche sich die nachstehenden statistischen Notizen beziehen, betrug Ende 1866 . . . . 2758,510 Meilen[2]

Hiervon sind als verpachtet	18,036 „
und als gepachtet	84,853 „
aufgeführt, so dass sich eine Betriebslänge von . .	2825,397 Meilen[3]
ergiebt gegen	2706,969 „
im Jahre 1865, daher im Jahre 1866 mehr	118,428 Meilen
	= 4,375 Proc.

Auf mehreren Zweigbahnen, die eine Gesammtlänge von 8,61 Meilen ergeben, findet aber kein Personenverkehr statt.

Im mittleren Jahresdurchschnitte stand eine Betriebslänge
im Personenverkehre von . . . 2770,746 Meilen
und im Güterverkehre von . . . 2779,356 „
= 20 932,109 Kilometern

Nach den Eigenthums-Verhältnissen waren:
945,087 Meilen[4] Staatsbahnen,
209,450 „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung und
1670,260 „ Privatbahnen in eigener Verwaltung.

Die Betriebslänge der einzelnen Verwaltungen ist in No. 28 Jahrgang 1867 dieser Zeitung speciell mitgetheilt. Um Wiederholungen zu vermeiden, führen wir nachstehend nur diejenigen Verwaltungen auf, bei welchen im Jahre 1866 Veränderungen stattgefunden haben und welche nach ihrer Betriebslänge rangiren in die Gruppe

von über 100 Meilen	
Bayerische Staatsbahnen	213,483 Meilen
Oesterreichische Südbahn	213,17 „[5]
Preussische Ostbahn	111,85 „
von 75—100 Meilen	
Badische Staatsbahnen	95,34 „
Bayerische Ostbahnen	81,4 „
von 50—75 Meilen	
Köln Mindener	70,217 „
Bergisch-Märkische	70,14 „
Sächsische westliche Staatsbahnen	69,44 „
Rheinische	66,57 „
Niederschlesisch-Märkische . . .	64,81 „
von 30—50 Meilen	
Braunschweigische Staatsbahnen .	34,91 „
Altona-Kieler	31,50 „
von 20—30 Meilen	
Wilhelmsbahn	24,74 „
Pfälzische Ludwigsbahn	22,93 „
von 10—20 Meilen	
Leipzig-Dresdner	19,15 „

Die neu hinzugekommenen Bahnen haben im Betriebe

von 20—30 Meilen	
Schleswigsche	26,37 „
von 10—20 Meilen	
Ostpreussische Südbahn	13,67 „
Friedrich-Franz-Bahn	11,68 „
Turnau-Kralup-Prager	11,52 „
unter 10 Meilen	
Bebra-Hanauer	7,5 „
Gössnitz-Geraer	4,62 „
Greiz-Brunner	1,36 „

Die letzteren beiden stehen aber unter der Verwaltung der Sächsischen westlichen Staats-Eisenbahn-Direction.

Die Anzahl der doppelgeleisigen Strecken hat sich in Folge der nicht günstigen Verkehrs-Verhältnisse nur unerheblich vermehrt. Es waren ult. 1866 doppelgeleisig bei den

Staatsbahnen	311,382 Meilen	= 32,926 Proc.
Privatbahnen unter Staatsverw.	42,570 „	= 20,325 „
übrigen Privatbahnen . . .	371,215 „	= 22,225 „
zusammen	725,167 Meilen	= 25,666 Proc.
im Jahre 1865 dagegen . . .	713,007 „	= 26,850 „
im Jahre 1866 mehr	12,160 Meilen u. weniger 1,184 Pc.	

Auf die Verminderung des Procentsatzes hat der Umstand erheblichen Einfluss, dass die im Jahre 1866 neu hinzugekommenen Strecken durchweg eingeleisige sind.

---

[2] Die im Jahre 1866 dem Betriebe übergebenen Strecken sind in No. 1 Jahrgang 1867 dieser Zeitung mitgetheilt.

[3] Hiervon sind 21,57 Meilen Pferde-Eisenbahnen.

Zwischen Bahn- und Betriebslänge der Berlin-Stettiner Eisenbahn ist eine Differenz von + 0,07 Meile.

[4] Einschliesslich der von der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachteten Privatbahnen, deren Anlagecapital vom Staate amortisirt wird, und die hierdurch in das Eigenthum desselben erworben werden.

[5] Dies ist die Betriebslänge der unter der Verwaltung der Oesterr. Südbahn gestandenen Linien nach dem Wiener Frieden, vor demselben betrug dieselbe 288,48 Meilen.

Für die Kaiserin Elisabeth-Bahn ist das Anlagecapital concessionsmässig nicht beschränkt, ebenso bei der Südbahn der durch Anleihen aufzubringende Theil desselben. Einschliesslich derselben und desjenigen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beträgt das concessionirte Anlagecapital ult. 1866 1 213 847 968 Thlr.
ult. 1865 dagegen . . . 1 121 475 023 „
pro 1866 also mehr . . . 92 372 945 Thlr.

Die Unterbringung einer so grossen Summe, zu welcher noch Papiere der Russischen Eisenbahn-Gesellschaften, diverse Staats-Anleihen u. s. w. hinzutraten, hatte nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Es mussten mitunter weitgehende Concessionen gemacht und der Emissionscours herabgesetzt werden. Hieraus erklärt sich theilweise, dass die neueren Eisenbahnen nominell ein grösseres Capital zu ihrer Erbauung nöthig hatten, als die älteren, bei welchen die Coursverluste, Provisionen etc. in der Regel ganz unerheblich waren.

Von dem vorstehend aufgeführten concessionirten Anlagecapitale bestehen:
584 404 392 Thlr. in Stammactien,
13 879 735 „ in Prioritäts-Stammactien und
611 028 531 „ in Prioritäts-Obligationen.

Für die Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn sind Papiere der I. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft im Betrage von 4 535 310 Thlr. emittirt.

Zinsgarantien bestehen für ein Capital von 266 858 143 Thlr. zu verschiedenen Procentsätzen. In Folge Wegfalls der Zinsgarantie für 13 Millionen Thlr. Actien der Köln-Mindener Eisenbahn und in Folge Modification derselben bei einigen Oesterreichischen Bahnen ist diese Summe erheblich geringer als im Vorjahre.

Das verwendete Anlagecapital war bei der Bebra-Hanauer, den neuen Linien der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft und der Ostpreussischen Südbahn nicht festzustellen und für die sämmtlichen Linien der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft nur summarisch bekannt. Reducirt man Letzteres auf die zum Vereine gehörigen Linien, so erhält man für 2765,962 Meilen Locomotiv-Eisenbahnen ein Anlage-Capital von überhaupt . . . . . . 1 467 205 865 Thlrn.[6]

pro Meile Bahnlänge . . .	530 450 „
„ Kilometer „	70 426 „
Im Vorjahre betrug dasselbe:	
überhaupt	1 408 280 137 „
pro Meile Bahnlänge . . .	534 404 „
„ Kilometer „	70 951 „

Das verwendete Anlagecapital ist relativ geringer als im Jahre 1865, weil die Anzahl der doppelgeleisigen Strecken verhältnissmässig auch geringer ist und dasjenige der im Jahre 1866 hinzugekommenen Bahnen unter dem mittleren Durchschnittssatze sich bewegt.

Zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel sind aus den Betriebs-Ueberschüssen noch verwendet:
bis ult. 1865 . . . . . . 27 302 123 Thlr.
im Jahre 1866 . . . . . 4 293 269 „
zusammen 31 595 392 Thlr.

Nach den Eigenthümern hat das verwendete Anlagecapital betragen für die

Staatsbahnen	517 180 Thlr. pro Meile[7]
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	591 228 „ „ „
übrigen Privatbahnen	530 198 „ „ „

Die Anlagekosten der einzelnen Bahnen ändern sich, je nachdem Doppelgeleise gelegt, Betriebsmittel angeschafft, Neubauten etc. ausgeführt werden, von Jahr zu Jahr. Weil dasselbe aber mit der Rentabilität im innigsten Zusammenhange steht, halten wir es für geboten, dasselbe nachstehend nach der Höhe pro Meile geordnet, mitzutheilen.

Es sind pro Meile Bahnlänge verwendet bei der:

Zittau-Reichenberger	1020648 Thlr.	Sächsischen westlichen	622252 Thlr
Rhein-Nahe-Eisenb.	1015917 „	Böhmischen Westbahn	620877 „
Hamburg-Bergedorfer	1099522 „	Main-Neckarbahn	605309 „
Kais. Elisabeth (Loc.)	918031 „	Lüttich-Mastrichter	604272 „
Köln-Mindener	867888 „	Main-Weserbahn	604128 „
Berlin-Potsd.-Magdeb.	789200 „	Löbau-Zittauer	600537 „
Saarbrücker	778232 „	Galiz. Carl-Ludwigb.	595149 „
Niederländ. Rhein-E.	771102 „	Kurf. Fr. Wilh. Nordb.	593394 „
Sächsischen östlichen	766648 „	Württembergischen	586283 „
Bergisch-Märkischen	750611 „	Leipzig-Dresdner	587904 „
Nassauischen	732303 „	Hessischen Ludwigsbahn	569531 „
Rheinischen	716271 „	Mohács-Fünfkirchener	561300 „
Aussig-Teplitzer	704357 „	Thüringischen	560923 „
Frankfurt-Hanauer	687081 „	Badischen	557788 „
Niederschl.-Märkischen	673469 „	Süd-Norddeutschen V.-B.	534123 „
Oesterr. Südbahn	661657 „		
Kais. Ferdinands Nordb.	660805 „	Oberschlesischen	529312 „
Homburger	660557 „	Magdeburg-Leipziger	503376 „
Aachen-Mastrichter	639475 „	Pfälzischen Ludwigsb.	492871 „
Oesterr. nördlichen	630175 „	Bayerischen Staatsb.	491293 „

---

[6] Excl. 2 356 874 Thlr. Rückeinnahmen bei der Köln-Mindener Bahn.

[7] Einschliesslich der im Betriebe der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung stehenden Zweigbahnen.

Albertsbahn	489480	Thlr.
Brünn-Rossitzer	477132	„
Wien-Neu-Szönyer	476209	„
Westfälischen	475144	„
Taunusbahn	475127	„
Neustadt-Dürkheimer	470718	„
Hannoverschen	467730	„
Lübeck-Büchener	456607	„
Magdeburg-Wittenbergeschen	438100	„
Breslau-Posen-Glogauer	436680	„
Oesterr. südöstlichen	430840	„
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	429330	„
Magdeb.-Halberstädter	425034	„
Kralup-Kladnoer	423876	„
Pfälz. Maximiliansb.	423633	„
Preussischen Ostbahn	416825	„
Werrabahn	414503	„
Berlin-Stettiner	412560	„
Cöthen-Wegelebener	412229	„
Hinterpommerschen	408091	„
Tilsit-Insterburger	403492	„
Schlesischen Gebirgsb.	401820	„
Wilhelmsbahn	388432	„
Bayerischen Ostbahnen	382940	„
Braunschweigischen	374098	Thlr.
Graz-Köflacher	372946	„
Berlin-Hamburger	371229	„
Turnau-Kralup-Prager	368332	„
Theissbahn	363468	„
Vorpommerschen	333033	„
Friedrich-Franzbahn	332877	„
Berlin-Anhaltischen	327018	„
Mecklenburgischen	326829	„
Warschau-Bromberger	318750	„
Gössnitz-Geraer	313397	„
Stargard-Posener	293399	„
Altona-Kieler	290357	„
Greiz-Brunner	289706	„
Bayerischen Zweigb.	280417	„
Schleswigschen	270672	„
Niederschles. Zweigb.	262888	„
Oppeln-Tarnowitzer	247386	„
Glückstadt-Elmshorner	232376	„
Neisse-Brieger	205761	„
Warschau-Wiener	153788	„
Prag-Wejhybka	139492	„ [8]
Nürnberg-Fürther	124326	„ [9]
Kaiserin Elisabeth-Pferdebahn	173053	„
Buschtěhrader Pferdeb.	32727	„

Aus der vorstehenden Zusammenstellung ergiebt sich, dass das verwendete Anlagecapital bei den meisten Bahnen nur eine mässige Höhe hat und bei keiner Linie dass Doppelte des mittleren Durchschnittssatzes überschreitet. Dieser Umstand, verbunden mit einer soliden und zweckmässigen Ausführung der Anlagen, tragen aber nicht wenig dazu bei, dass die Deutschen Bahnen eine höhere Rente abwerfen als diejenigen der angrenzenden Staaten.

II. Transportmittel und Leistungen derselben.

Der Stand der Transportmittel Ende 1866 war folgender:

1) Locomotiven.

a) vierrädrige	34 Stück
b) sechsrädrige	4574 „
c) achträdrige	358 „
d) Tender-Locomotiven	331 „
zusammen	5297 Stück
Ende 1865 waren vorhanden	5008 „
Im Jahre 1866 sind also hinzugekommen	289 Stück

Die Anzahl der Tender betrug im Jahre 1866 . . 4904 Stück
„ „ 1865 . . 4616 „

Die effective Leistungsfähigkeit einer Locomotive zu durchschnittlich 250 Pferdekräften gerechnet, ergeben 1 324 250 Pferdekräfte gegen 1 252 000 im Vorjahre.

Durchschnittlich pro Meile waren vorhanden:
1866 . . . $1,_{889}$ Locomotiven
1865 . . . $1,_{865}$ „

es hat also auch relativ eine nicht unerhebliche Vermehrung der Zugkraft stattgefunden.

Die Anschaffungskosten der Locomotiven, mit Ausnahme derjenigen der Ostpreussischen Südbahn, Schleswigschen, Nordtiroler und Warschau-Bromberger, über welche keine Notizen vorhanden sind, betragen . . . . . . 90 351 623 Thlr.
gegen 85 274 566 „ im Vorjahre.

Geleistet haben die Locomotiven im Jahre 1866 zusammen 15 560 402 Meilen. Bringt man hiervon die leer gelaufenen, sowie diejenigen Meilen in Abzug, welche vor solchen Material- etc. Zügen zurückgelegt sind, die nicht als Nutzmeilen angesehen werden, so erhält man . . . . 14 615 600 Nutzmeilen
1865 betrugen dieselben 13 753 185.

Eine grosse Anzahl Nutzmeilen wurden im Jahre 1866 vor Militärzügen zurückgelegt; die Statistik ist aber nicht darnach eingerichtet, diese aussergewöhnlichen Leistungen darstellen zu können.

Von mehreren Verwaltungen wurde die Anzahl der abgelassenen Züge nicht notirt, es konnte daher deren Gesammtzahl wiederum nicht ermittelt werden. Die durchschnittliche Anzahl Wagenachsen in den Zügen betrug $43,_{71}$ gegen $43,_{36}$ im Vorjahre.

Zum Anheizen der Locomotiven wurden 35 048 Klafter Holz oder pro Nutzmeile wie im Vorjahre $0,_{26}$ Cbfss. verbraucht. Der geringste Verbrauch pro Nutzmeile betrug $0,_{01}$ Cbfss. bei der Köln-Mindener, der grösste dagegen $2,_{15}$ Cbfss. bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn.

Die Feuerung der Locomotiven mit Steinkohlen hat im Jahre 1866 an Ausdehnung gewonnen und es kamen Braunkohlen, Coaks und Torf nur noch bei einigen wenigen Bahnen in Anwendung.

Bei 9 632 463 Nutzmeilen sind brutto 18 793 656 Ctr. Steinkohlen, pro Nutzmeile daher $195,_{11}$ Pfd. verbraucht. Im Vorjahre betrug der Brutto-Verbrauch $194,_{17}$ Pfd., der Mehrverbrauch in Folge der schweren Militärzüge also nur unerheblich.

[8] Diese Linie wurde im Jahre 1863 von einer Pferdebahn in eine Locomotivbahn umgebaut.

[9] Die Bahn ist nun $0,_{8}$ Meilen lang.

Speciellere Vergleichungen über den Verbrauch bei den einzelnen Bahnen lassen sich nicht anstellen, weil die hierzu nöthigen Materialien nicht vorhanden sind, eine Anzahl Verwaltungen auch den Netto-Verbrauch — auf den es eigentlich ankommt — nicht notirt haben.

Der Maximalverbrauch betrug bei der
Brünn-Rossitzer . . . . . $388,_{26}$ Pfd. pro Nutzmeile
Galizischen Carl-Ludwigbahn $341,_{95}$ „ „ „
Mohács-Fünfkirchener . . . $300,_{0}$ „ „ „ [10]
Warschau-Wiener . . . . . $291,_{24}$ „ „ „

Der Minimalverbrauch dagegen bei der
Glückstadt-Elmshorner . . . $95,_{51}$ „ „ „
Mecklenburgischen . . . . $90,_{14}$ „ „ „
Friedrich-Franzbahn . . . . $67,_{08}$ „ „ „
Taunusbahn . . . . $62,_{83}$ „ „ „

Ausser der reinen Steinkohlen-Feuerung wurden noch verbraucht

bei	2 725 547	Nutzmeilen	5 586 326	Ctr. Steinkohlen und
			650 980	„ Coaks,
	1 288 071	„	5 133 294	„ Braunkohlen,
	45 050	„	121 270	„ Braun- und Steinkohlen,
	333 785	„	69 691	Klftr. Torf und
bei	714 586	„	3 830 955	Ctr. und 2959 Klftr. Torf.

Das pro Achsmeile verbrauchte Quantum Brennmaterial betrug $5,_{160}$ Pfd. gegen $5,_{061}$ Pfd. im Vorjahre.

Lässt man diejenigen Bahnen, welche mit Braunkohlen gefeuert haben, ausser Ansatz, dann hat der Maximal-Brennmaterial-Verbrauch pro Achsmeile betragen:
$10,_{161}$ Pfd. bei der Turnau-Kralup-Prager,
$9,_{327}$ „ „ „ Süd-Norddeutschen,
$9,_{071}$ „ „ „ Werrabahn und
$9,_{041}$ „ „ „ Buschtěhrader;

der Minimalverbrauch dagegen:
$2,_{558}$ Pfd. bei der Oesterr. südöstlichen Linie,
$3,_{156}$ „ „ „ Berlin-Hamburger,
$3,_{200}$ „ „ „ Kaiser Ferdinands Nordbahn,
$3,_{229}$ „ „ „ Taunusbahn und
$3,_{234}$ „ „ „ Schleswigschen.

Die Kosten des verbrauchten Brennmaterials haben betragen
überhaupt . . . . . . 7 048 582 Thlr.
pro Nutzmeile . . . . $14,_{47}$ Sgr.
pro Achsmeile . . . . $3,_{97}$ Pfge.

Im Vorjahre dagegen $13,_{90}$ Sgr. pro Nutzmeile und $3,_{84}$ Pfge. pro Achsmeile.

Dieselben sind im Jahre 1866 sowohl pro Nutz- als pro Achsmeile höher, weil die geförderte Last eine weit grössere war und in Folge Störungen des Verkehrs auf einigen Linien der Preis der Kohlen gestiegen ist.

Am erheblichsten waren die Brennmaterial-Kosten pro Nutzmeile bei der

	sie betrugen
Wien Neu-Szönyer Linie	$32,_{86}$ Sgr.
Brünn-Rossitzer	$30,_{92}$ „
Theissbahn	$30,_{28}$ „
Nordtiroler	$26,_{17}$ „

wogegen die geringsten betragen haben bei der

Graz-Köflacher	$5,_{60}$ „
Wilhelmsbahn	$6,_{42}$ „
Lüttich-Mastrichter	$6,_{49}$ „
Nassauischen	$7,_{40}$ „
Albertsbahn	$7,_{42}$ „
Oberschlesischen	$7,_{71}$ „
Bergisch-Märkischen	$7,_{75}$ „

Pro Achsmeile betrugen die Maximalkosten bei der

Friedrich-Franzbahn	$11,_{39}$ Pfge.
Cöthen-Wegelebener	$11,_{35}$ „
Lübeck-Büchener	$9,_{25}$ „
Werrabahn	$8,_{62}$ „
Tilsit-Insterburger	$8,_{38}$ „

und in minimo bei der

Oberschlesischen	$1,_{45}$ „
Wilhelmsbahn	$1,_{86}$ „
Sächsischen westlichen	$2,_{18}$ „
Oesterr. nördlichen Linie	$2,_{37}$ „
Bergisch-Märkischen	$2,_{49}$ „
Graz-Köflacher	$2,_{50}$ „
Kaiser Ferdinands Nordbahn	$2,_{50}$ „

Die Reparaturkosten der Locomotiven betrugen $10,_{33}$ Sgr. und die Kosten des Schmierens, Putzens etc. $3,_{51}$ Sgr. pro Nutzmeile, gegen $11,_{09}$ resp. $3,_{31}$ Sgr. im Vorjahre.

Personenwagen.

Der Reiseverkehr steigt bekanntlich nicht in demselben Verhältnisse wie der Güterverkehr, es ist daher die Anzahl der neu beschafften Personenwagen nicht erheblich. Ausser 54 den einzelnen Verbänden gehörigen, 38 Wagen der Pferdebahnen, sowie einigen Salonwagen (welche bei den nachstehenden Angaben ausser Ansatz geblieben sind) waren ult. 1866 vorhanden:

[10] Bei dieser Bahn wurden probeweise Fünfkirchener Kohlen verwendet.

5 506 vierrädrige,
4 265 sechsrädrige uud
793 achträdrige

zus. 10 564 Personenwagen mit 26 979 Achsen, gegen
10 182 „ „ 26 226 „ im Vorjahre

Im J. 1866 mehr 382 Personenwagen resp. 753 Achsen.

Die Personeuwagen enthielteu Plätze

I. Classe	28 015
II. „	112 540
III. „	275 060
IV. „	39 267
zusammeu	454 882 gegen
	435 623 im Vorjahre
1866 also mehr	19 259 Plätze.

Durchschnittlich kamen auf eine — d. h. jede — Meile Bahnlänge 9,65 Achsen Personenwagen mit 162,74 Plätzen, gegen 9,89 Achseu mit 162,797 Plätzen im Vorjahre. Die Anzahl der Plätze hat sich gegenüber der Achsenzahl vermehrt, weil die Wagen eine zweckmässigere Eiutheilung des Raumes erhielten. Die durchschnittlich auf eine Achse kommende Anzahl Sitzplätze betrug 16,86 gegen 16,86 im Vorjahre.

Pro Meile Bahnlänge waren Plätze vorhanden

bei der		resp. bei der	
Nürnberg-Fürther . . .	1221,25	Oppeln-Tarnowitzer . . .	30,43
Taunusbahn	638,99	Mohács-Fünfkirchener . . .	38,86
Homburger	496,26	Neustadt-Dürkbeimer . . .	52,30
Albertsbahn	453,04	Schleswigschen	60,49
		Brünn-Rossitzer	60,80
		Wilhelmsbahn	61,47

Die Anschaffungskosten betrugen 24 866 934 Thlr. gegen 23 917 319 Thlr. im Vorjahre.

In Folge der bedeutenden Truppen-Trausporte sind die Wagen zu weit grösseren Leistungen herangezogen worden, als im Vorjahre.

Während im Jahre 1865 jede Personenwagenachse durchschnittlich 3727 Meilen zurücklegte und die bewegten Plätze zu ca. 29 Proc. ausgenutzt wurden, legte jede Achse im Jahre 1866 durchschnittlich 3828 Meilen zurück und es fand eine Ausnutzung der bewegten Plätze zu ca. 36 Proc. statt.

Die Verschiedenheit in den Leistungen der Wagen bei den einzelnen Bahuen war auch im Jahre 1866 eine grosse, deun es legte jede Achse zurück

in maximo bei der		in minimo dagegen bei der	
Schleswigschen . . .	6021 Meilen	Bebra-Hanauer . . .	656 Meilen
Köln-Mindener . . .	5948 „	Aussig-Teplitzer . .	1195 „
Thüringischen . . .	5751 „	Frankfurt-Hanauer . .	1436 „
Warschau-Wiener . .	5713 „	Graz-Köflacher . . .	1812 „
Neustadt-Dürkbeimer .	5262 „	Lüttich-Mastrichter . .	1834 „

Im Vorjahre betrug die grösste Leistung 6138 uud die geringste 959 Meileu pro Achse. Lässt man die Bebra-Hanauer Bahn ausser Berechnung, weil dieselbe noch nicht ein volles Jahr im Betriebe war, so stellt sich das Verhältniss etwas günstiger als 1865, nämlich 6021 : 1195.

Ueber die Ausnutzung der Personenwagen sind auch für den vorliegenden Jahigang ganz vollständige Angaben nicht vorhanden. Nach den vorhandenen hat die Ausnutzung betragen

in maaimo bei der		in minimo bei der	
Theissbahn	51,44 Proc.	Zittau-Reichenberger .	15,0 Proc.
Lüttich-Mastrichter . .	49,83 „	Aachen-Mastrichter . .	16,63 „
Oesterr. südöstlichen .	48,39 „	Warschau-Bromberger	18,75 „
Stargard-Posener . .	45,46 „	Nassauischen	19,34 „
Neisse-Brieger . . .	43,75 „	Albertsbahn	19,51 „
Nordtiroler	43,71 „	Taunusbahn	20,0 „
Niederschles.-Märkischen	42,63 „		
Niederschles. Zweigbahn	42,40 „		
Kaiserin Elisabethbahn	41,7 „		
Wien-Neu-Szönyer . .	41,31 „		
Oberschlesischen . .	41,03 „		

Der Gruud dieser Verschiedenheit ist im Allgemeinen darin zu finden, dass der Verkehr in den Richtungen der resp. Bahnen ein ungleicher ist, und im Jahre 1866 speciell noch darin: dass die Militär-Beförderungen sich nicht gleichmässig auf alle Bahneu vertheilten.

Die specifische Achsen-Frequenz der Personenwagen — d. i. die durchschnittliche Anzahl Achsmeilen pro Meile Bahnlänge — betrug, wie im Vorjahre 37 369 Achsmeilen uud zwar

in maximo bei der		in minimo dagegen bei der	
Nürnberg-Fürther	19 3022 Achsm.	Oppeln-Tarnowitzer .	6352 Achsm.
Albertsbahn . .	12 8908 „	Mohács-Fünfkirchener	6577 „
Taunusbahn . . .	10 9224 „	Brünn-Rossitzer . .	7814 „
		Buschtêbrader . . .	8516 „

Gepäckwageu.

Relativ war die Anzahl der Gepäckwagen geringer, deren Leistungen aber erheblich grösser als im Vorjahre. Es erfolgt nicht immer eine strenge Trennung der Gepäck- von den Güterwagen, weshalb wir uns darauf beschränken, nur über die speciell in der Statistik aufgeführten. resp. über deren Leistungen Mittheilung zu machen.

Nach den statistischen Mittheilungen waren ult. 1866 vorhanden:

1531 vierrädrige,
710 sechsrädrige und
128 achträdrige Gepäckwagen;

zusammen 2369 Stück mit 5704 Achsen, gegen
2348 „ „ 5636 „ im Vorjahre

pro 1866 mehr 21 Stück resp. 68 Achsen.

Die resp. Verbände besassen ausserdem uoch 44 und die Pferdebahnen 8 Gepäckwagen.

Auf eine Meile Bahnlänge kamen durchschnittlich 2,04 Achsen gegen 2,07 Achsen im Vorjahre.

Die Ladefähigkeit betrug 321 541 Ctr. gegen 316 292 Ctr. im Vorjahre.

Ein Theil der Verwaltungen giebt die Anschaffungskosten der Gepäck- und Güterwagen in einer Summe an, es lässt sich deshalb der auf die ersteren kommende Theil für die Gesammtheit nicht zu ermitteln.

Während im Jahre 1865 von jeder Gepäckwagenachse im Durchschnitte 4982 Meilen zurückgelegt wurden, betrug diese Leistung im Jahre 1866 durchschnittlich 5149. Die specifische Achsenfrequenz stieg von 10 624 Achsmeilen im Jahre 1865 auf 11 864 Achsmeilen im Jahre 1866 und es hat die grösste Frequenz betragen

bei der		die geringste bei der	
Taunusbahn . . .	29349 Achsmln.	Buschtêbrader . .	2373 Achsmln.
Pfälz. Ludwigsb. .	27151 „	Mohács-Fünfkirchener	2624 „
Bergisch-Märkischen	26470 „	Brünn-Rossitzer . .	2629 „
Niederländ. Rbein-E.	25575 „	Tilsit-Insterburger .	2941 „
		Bebra-Hanauer . .	2975 „

Lastwagen.

Wie bekannt, wird der Bedarf an Güterwagen hauptsächlich nach der Frequenz der vorhergegangenen Jahre berechnet. Wenn nun auch der Verkehr im Jahre 1866 nicht in der Weise gestiegen ist, wie man aus den früheren Jahren schliessen konnte, so ist doch zu erwarten, dass die kommenden Jahre das Verlorene nachholen werden. Die Anzahl der Güterwagen ist im Jahre 1866 absolut wie relativ weit grösser als im vergangenen Jahre und es ist anzunehmen, dass in den folgendeu Jahren umfangreiche Neubeschaffungen nicht nöthig sein werden.

Vorhanden waren ult. 1866:

62 116 vierrädrige offene
33 718 „ bedeckte,
3 982 sechsrädrige offene,
3 116 „ bedeckte,
1 344 achträdrige offene und
2 776 „ bedeckte

zusammen 107 052 Wagen mit 229 442 Achsen gegen
97 630 „ „ 211 038 „ im Vorjahre,

1866 mehr 9 422 Wagen resp. 18 404 Achsen.

Ausserdem waren noch 842 Güter- und 82 Arbeitswagen der Pferdebahnen und 3859 Arbeitswagen der Locomotivbahnen vorhanden.

Hauptsächlich wurdeu vierrädrige Wagen angeschafft und sechs- und achträdrige aus dem Verkehre gezogen.

Im Verjahre kamen durchschnittlich auf eine — d. h. jede — Meile Bahnlänge 78,87 Achsen gegen 81,83 Achsen im Jahre 1866.

Dieser Durchschnittssatz betrug

in maximo bei der		gegen in minimo bei der	
Albertsbahn . . .	268,10 Achsen	Nürnberg-Fürther . .	2,50 Achsen
Saarbrücker . . .	210,33 „	Greiz-Brunner . . .	5,88 „
Bergisch-Märkischen	207,48 „	Glückstadt-Elmshorner	15,11 „
Köln-Mindener . .	202,47 „	Homburger	17,43 „

Die Ladefähigkeit betrug bei den

Gepäckwagen	321 541 Ctr.
Güterwagen	17 515 666 „
Equipage- und Viehwagen	640 193 „
Arbeitswagen	401 496 „
überhaupt	18 878 896 Ctr. und 6733 Ctr. pro Meile Bahnlänge
gegen	16 909 275 resp. 6319 Ctr. im Vorjahre.

Das Verhältniss bei den einzelnen Bahnen ist analog demjenigen der Achsenzahl.

Die durchschnittliche Leistung im Jahre 1866 war geringer als im Vorjahre, weil der Bestand an Wagen ein grösserer war. Es legte jede Güterwagenachse durchschnittlich 2081 Meileu gegen 2108 Meilen im Vorjahre zurück. Jede Achse war durchschnittlich mit ca. 30 Ctrn. = 38 Proc. ihrer Ladefähigkeit belastet.

Während jede Güterwagenachse der

Greiz-Brunner	4171 Achsmeilen
Oesterr. südöstlichen . . .	2963 „
Berlin-Hamburger	2874 „
Preuss. Ostbahn	2847 „
Oesterr. Südbahn	2813 „
Bayerischen Ostbahnen . .	2811 „
Saarbrücker	2800 „

zurücklegte, betrug diese Leistung bei der

Nürnberg-Fürther	168 „
Aussig-Teplitzer	198 „
Lüttich-Mastrichter . . .	540 „
Ostpreussischen Südbahn .	563 „
u. Homburger	585 „

Die Maximalleistung im Vorjahre betrug 3352 Achsmeilen bei der Löbau-Zittauer und die Minimalleistung 301 Achsmeilen bei der Aussig-Teplitzer.

Ebenso verschieden wie die vorhin aufgeführten Leistungen sind auch die Ausnutzungen der Wagen. Im Vorjahre war die grösste durchschnittliche Belastung einer Güterwagenachse bei der Böhmischen Westbahn 51,55 Ctr., im Jahre 1866 betrug dieselbe

in maximo bei der				
Saarbrücker	48,65 Ctr.	=	60,89	Proc. der Ladefähigkeit
Buschtêhrader	45,0 „	=	46,5	„ „ „
Turnau-Kralup-Prager	44,8 „	=	44,8	„ „ „
Friedrich-Franz-Bahn	44,15 „	=	47,76	„ „ „
Bergisch-Märkischen	44,08 „	=	53,78	„ „ „
Nassauischen	43,33 „	=	43,66	„ „ „
Kaiserin Elisabethbahn	41,58 „	=	49,71	„ „ „
Breslau-Schweidnitz-Freib.	41,56 „	=	46,63	„ „ „
Mohács-Fünfkirchener	41,35 „	=	48,91	„ „ „
Glückstadt-Elmshorner	39,93 „	=	61,99	„ „ „
gegen in minimo bei der				
Greiz-Brunner	ca. 10,5 Ctr.	=	ca. 20,0	Proc. der Ladefähigkeit
Sächsischen östlichen	ca. 16,0 „	=	ca. 25,0	„ „ „
Hinterpommerschen	18,29 „	=	17,47	„ „ „
Vorpommerschen	19,31 „	=	21,35	„ „ „
Löbau-Zittauer	19,7 „	=	27,65	„ „ „

Die specifische Achsenfrequenz der Güterwagen stieg von 171 306 Achsmeilen im Vorjahre auf 176 028 Achsmeilen im Jahre 1866 und es hat die grösste stattgefunden bei der

Niederschlesisch-Märkischen	mit	445 632 Achsmln.
Köln-Mindener	„	397 272 „
Oberschlesischen	„	383 813 „
Leipzig-Dresdner	„	352 504 „
Kaiser Ferdinands Nordbahn	„	338 173 „

die geringste hingegen bei der

Homburger	mit	10 692 Achsmln.
Friedrich-Franzbahn	„	12 962 „
Tilsit-Insterburger	„	15 544 „
Ostpreussischen Südbahn	„	17 891 „
Glückstadt-Elmshorner	„	20 176 „
Bebra-Hanauer	„	26 230 „

Die Anschaffungskosten der Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen betrugen (soweit dieselben bekannt) 112 381 434 Thaler gegen 106 218 130 Thaler im Vorjahre.

An „sonstigen Transportmitteln“ waren noch im Betriebe: 245 Post-, 607 Bahnmeister- und 8 Kranken- und Gefangenenwagen, sowie mehrere Dampfschiffe und Schalden.

Die Anschaffungskosten der sämmtlichen Betriebsmittel haben (soweit in der Statistik Nachrichten darüber enthalten sind) 230 321 714 Thlr. = 15,70 Proc. des bekannten verwendeten Anlagecapitals gegen 15,5 Proc. im Jahre 1865 betragen.

Die Gesammt-Leistungen der Wagen betrugen überhaupt 638 855 252 und pro Meile Bahnlänge 229 858 Achsmeilen, gegen 226 329 Achsmeilen im Vorjahre.

Im Speciellen hat die specifische Achsenfrequenz der sämmtlichen Wagen

in maximo betragen bei der		und in minimo bei der	
Niederschlesisch-Märkischen	534073 Achsm.	Friedrich-Franzbahn	37349 Achsm.
Köln-Mindener	490582 „	Behra-Hanauer	37591 „
Leipzig-Dresdner	438096 „	Tilsit-Insterburger	39235 „
Oberschlesischen	437126 „	Glückst.-Elmshorner	44026 „
Kaiser Ferdin. Nordb.	400119 „	Ostpreussischen Südb.	47013 „
		Brünn-Rossitzer	59749 „

Im Vorjahre hat die grösste Achsen-Frequenz bei der Niederschlesisch-Märkischen 536 346 und die kleinste 40 540 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge bei der Glückstadt-Elmshorner betragen. Die Nürnberg-Fürther ist bei diesen Durchschnittssätzen ausser Ansatz geblieben, weil die Verhältnisse dieser Bahn mit den übrigen Vereinsbahnen nicht vergleichbar sind.

Der Verbrauch an Schmier-, Putz- etc. Materialien der Wagen ist in der Statistik nicht angegeben, die Kosten derselben haben aber per Achsmeile 0,45 Pfge. gegen 0,47 Pfge. im Vorjahre und die Reparaturkosten 2,8 Pfge. pro Achsmeile gegen 3,2 Pfge. im Jahre 1865 betragen.

Die Berlin-Stettiner, Pfälzischen und Lüttich-Mastrichter Eisenbahnen haben den Betrag der Wagenmiethe nicht angegeben. Für die übrigen Vereinsbahnen berechnet sich dieselbe

in Einnahme zu . . . 4 708 729 Thlr. und
„ Ausgabe zu . . . 4 721 451 „

d. i. ca. 300 000 Thlr. mehr als im Jahre 1865. (Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Güter- und Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 22. September. Nur sechs Börsentage liegen zwischen meinem heutigen und letzten Referat und doch haben bedeutende Schwankungen stattgefunden. Zunächst war die Rede, welche Se. Majestät der König in Kiel gehalten, die Veranlassung einer theilweise nach Procenten abzumessenden Baisse. Man fand in Paris in dem Selbstbewusstsein, von welchem jene Rede getragen wurde, eine Herausforderung zum Kriege, weil man oft genug selbst mit dem Säbel gerasselt und vielleicht dadurch den Glauben gewonnen hatte, dass Niemand den Muth haben werde, der „grossen Nation“ entgegenzutreten. Glücklicherweise waren die Minister anderer Ansicht, sie liessen der Börse ihre friedliche Interpretation der Königl. Rede notificiren und so trat die Ruhe an Stelle einer Aufregung, welche Frankreich selbst verschuldet, weil es immer aufs Neue den Kriegslärm auf die Tagesordnung gebracht hatte. Die Ruhe war nur vorübergehend, Spanien revoltirt gegen Königin Isabella in demselben Augenblicke, in welchem diese mit dem Kaiser Napoleon eine Zusammenkunft halten wollte. Die Course fielen abermals, ungeachtet an der Börse die Ansicht viele Anhänger fand, es sei „für uns“, d. h. für Norddeutschland ganz gut, wenn die Aufmerksamkeit Frankreichs durch die Ereignisse in Spanien in Anspruch genommen würde. Genug, man nahm abermals allein die Politik für die Baisse in Anspruch, ungeachtet dieselbe noch durch andere Momente unterstützt wurde. In erster Linie muss ich hier der von mir wiederholt gedachten Verhältnisse in Oesterreich gedenken. Man begnügte sich dort nicht mit einer langsamen Entwickelung, sondern wollte im Glanze des Augenblicks, im Sturme das in Decennien Versäumte nachholen. Das Ausland reichte hülfreich die Hand, aber nicht die Hand eines in allen Stürmen ausharrenden Freundes, die Hülfe hatte vielmehr nur den Zweck, von den Früchten einer „Ueberspeculation“ mit zu profitiren. Ich spreche hier von „Oesterreich“ und „Ungarn“; der Dualismus hat die Solidarität der materiellen Interessen nicht aufgehoben und sicher muss „Wien“ mit Busse thun für die auch in Ungarn begangenen Sünden. Aber auch Wien ist nicht frei zu sprechen, man glaubte dort, die Producte der Börsenspeculation als den durch den massenhaften Getreide-Export gewonnenen Capitals-Reichthum betrachten zu können und übernahm durch Eisenbahnbauten u. s. w. eine Belastung, welche sogar in Zeiten eines ungetrübten politischen Horizonts leicht zu einer Krisis führen musste. Noch schlimmer treten die Consequenzen in Zeiten politischer Unruhe hervor, weil dann die im Auslande in den Händen der Speculanten liegenden Papiere den Weg nach der Heimath einschlagen. Diese Verhältnisse haben die Baisse gefördert, weil sie die Empfindlichkeit des Marktes steigerten. Leider besteht aber nicht blos eine Solidarität der Interessen zwischen Wien und Pest, sondern auch zwischen Wien und anderen Börsenplätzen und mittelst dieser Solidarität pflanzt sich die Empfindlichkeit in den weitesten Kreisen fort. In Paris hat man sich einem Pessimismus hingegeben, welcher überall die schlechtesten Seiten herausfindet und wie ein Zersetzungsprocess wirkt. Das Resultat der Zeichnungen auf die neue Anleihe wurde als das Werk des Capital-Reichthums des Landes, als ein dem Kaiserthum gegebenes Vertrauens-Votum der Nation, noch mehr als das, sogar als ein Votum für die neue Militär-Reorganisation gefeiert. Die Regierung konnte sich keine Blösse geben, sie wirkte direct auf die Börse ein und versuchte den Cours der Rente „zu halten“, sie wusste wohl, dass nicht das Capital, sondern die Börsen-Speculation das Gros der Zeichnungen gemacht hatte. Auf diese Weise entwickelte sich auch dort ein ungesunder Zustand, dessen Zusammenbruch nur eine Frage der Zeit war. Ohne den Einfluss der politischen Verhältnisse in Abrede zu stellen, spreche ich doch die Ansicht aus, dass die Baisse der letzten Tage bedeutend durch die von mir geschilderten Verhältnisse gefördert wurde.

Ich brauche kaum zu erwähnen, dass in Oesterreich mit den Effecten- auch die Valuta-Course gefallen sind. Es ist das immer die natürliche Folge des Rückflusses Oesterr. Effecten und jeder politischen Verstimmung; auch mag wohl die noch fortdauernde Stockung des Weizen-Exports aus Ungarn von Einfluss gewesen sein.

Mit einigem Rechte wird der Leser in den vorstehenden Zeilen das erwartete Referat über den Eisenbahn-Actien-Markt vermissen; aber es besteht eine Solidarität nicht blos zwischen Wien, Paris, Berlin u. s. w., sondern auch in Berlin zwischen Oesterr. Credit und den Eisenbahn-Actien. „Es ist flau“, so lautet die Parole, und damit ist ein genügendes Motiv gegeben, um „Köln-Mindener zu fixen“, d. h. in Blanco zu verkaufen, auch um den Käufer zu herabgesetzten Geboten, den Verkäufer zu Concessionen zu veranlassen. Auf diese Weise kann es leicht kommen, dass Köln-Mindener fallen, weil die Oesterr. Creditanstalt in Wien von einem ihrer „Bediensteten“ um eine bedeutende Summe betrogen worden ist. Für die Baisse der Eisenbahnactien kann ich also nur die oben mitgetheilten Gründe, mit denen, wie schon bemerkt, auch die stattgehabten Blanco-Verkäufe im Zusammenhange stehen, angeben. In letzteren spricht sich wenigstens speculative Theilnahme aus und ich gehöre zu der Zahl derer, welche auf eine solche einen bedeutenden Werth legen und nicht, wie es von gewisser Seite geschieht, „Börsen-Speculation“ und

„Hazardspiel“ auf gleiche Stufe stellen. Der Nachweis ist leicht zu führen, dass die Entwerthung der schweren Actien mit der Theilnahmlosigkeit der Speculation gestiegen ist. Das Geschäft hatte an Lebhaftigkeit gewonnen; im Vordergrunde standen Cosel-Oderberger, welche am 14. 113$^{1}/_{4}$, am 16. 110$^{1}/_{2}$, am 18. 115$^{1}/_{2}$ und gestern 111$^{1}/_{4}$ notirt wurden. Aehnliche Coursbewegungen, nur in bedeutend engerem Rahmen, unterlagen auch andere Eisenbahn-Actien. Höher als am 14. schlossen gestern Anhaltische, Potsdamer und Oberschlesische A und C, welche wegen vorliegender Kaufordres von den politischen Nachrichten weniger beeinflusst wurden. Oberschlesische fanden in der Voraussetzung eine Stütze, die Generalversammlung werde die neuen Projecte ablehnen, mindestens vertagen.

Inländische Prioritäten blieben vernachlässigt und haben sich abermals etwas gedrückt, auch einige Russische schliessen niedriger. Alle Nachrichten aus Russland bestätigen den Einfluss der neuen Eisenbahnlinien auf das gesammte Verkehrsleben des Landes.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 22. September. (Vom Eisenbahn-Actienmarkt. Ungarisch-Galizische Bahn. Zakany-Agram. Linz-Budweis. Theissbahn. Franz-Josefbahn. Siebenbürger B. Brünn-Rossitz, Eisenbahnzollämter. Kustendje-Czernavoda.)

Die jüdischen Feiertage, die beiden Reden der mächtigsten Potentaten des Continents und die Pester Börsenderoute wirkten baissirend auf die Course der Bahn-Actien. Tramway-Actien fielen um 14 fl., Nordbahnactien um 14 fl., Staatsbahnactien $^{1}/_{2}$ fl., Südbahnactien $^{3}/_{4}$ fl., Elisabeth-Westbahn-Actien 3$^{1}/_{2}$ fl., Karl-Ludwigsbahnactien 2 fl., Bömische Westbahnactien 3$^{1}/_{2}$ fl., Pardubitzer Bahnactien 2 fl., Graz-Köflacher Actien 6 fl., Siebenbürger Bahnactien 10 fl., Rudolfsbahnactien 2 fl., Franz-Josefsbahnactien 2 fl., Fünfkirchener Bahnactien 6 fl., Alföldactien 5 fl. und Ungarische Nordbahnactien um 3 fl. gegen die vorverflossene Woche.

Die commissionelle Verhandlung, welche in Angelegenheit der Ungarisch-Galizischen Bahnverbindung zwischen Vertretern der Cisleithanischen und der Ungarischen Regierung am 15. ds. Mts. im K. K. Handelsministerium hätte stattfinden sollen, wurde wegen Abwesenheit des Herrn Handelsministers von Plener vertagt und dürfte nun in den ersten Tagen des Monats October stattfinden. Bekanntlich ist für diese Bahnverbindung die Linie durch das Laborcs-Thal über Mezö-Laborcz, Lubkow, Lisko und Chyrow nach Przemysl in Angriff genommen, an welche sich später Abzweigungen von Lisko über Sanok nach Tarnow und von Chyrow über Sambor und Strji an die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn anschliessen sollen. Für die erwähnte Linie ist bereits ein Consortium vertreten durch die Grafen Adam Potocki und Aladár Andrassy thätig, auf dessen Anregung das Bauproject der Linie soeben ausgearbeitet wird.

Der General-Unternehmer der Ungarischen Nordostbahn, Dr. Stroussberg, erlässt in Wiener Blättern folgende Bekanntmachung: „Unternehmer, welche geneigt sind, grössere Strecken der Königlich privilegirten Ungarischen Nordostbahn zu übernehmen, werden ersucht, sich mit meinem Oberingenieur, Hrn. Lohausen in Pest, Donau-Dampfschifffahrtsgebäude, baldgefälligst in Verbindung setzen zu wollen. Bei gleichen Angeboten und gleicher Garantie wird inländischen Bewerbern der Vorzug gegeben.“

Bis Ende October werden die grossen Erdarbeiten auf der Eisenbahnlinie Zakany-Agram fast vollständig vollendet sein. Die Arbeiten auf der Linie Hatvan-Miskolcz sind im Gange.

In Ungarn wird jetzt in maassgebenden Kreisen auf das lebhafteste agitirt, dass die Theissbahn selbstständig nach Pest geführt und dort ein eigener Bahnhof gebaut werde. In der Generalversammlung vom 30. April d. J. hat bereits Graf Andrassy über die bevorstehende Weiterführung der Theissbahn bis nach Pest Mittheilung gemacht.

Eine Commission bestehend aus den Herrn k. k. Rath Ritter von Keissler, Bauinspector Dolezal*, Ober-Ingenieur Haufler und Betriebs-Inspector Bragauer* ist dieser Tage in Budweis angekommen, um die nöthigen Vorkehrungen zur Umwandlung der Linz-Budweiser Strecke in eine Locomotivbahn und die Bestimmungen über Anlage der Trace nach Budweis und den dortigen Bahnhof zu treffen.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grundlage des Resultates der am 30. Juni und 1. Juli d. J. abgehaltenen commissionellen Begehung der Flügelbahn Sct. Veit-Klagenfurt dem Verwaltungsrath der Kronprinz-Rudolfs-Bahn mit dem Erlasse vom 13. August d. J. die Bewilligung ertheilt, den Bau auf der genannten Strecke von Prof. No. 0—163 nach dem Projecte ausführen zu lassen. Die Errichtung der Haltestelle bei Maria-Saal wurde mit Rücksicht auf die in diesen Ort bestehenden gewerblichen Verhältnisse insbesondere auch deshalb gestattet, weil in dessen Nähe mehrere Verbindungen mit Seitenthälern in die Reichsstrasse einmünden. Wegen der gemeinschaftlichen Benutzung des Bahnhofs der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Klagenfurt wurde ein Uebereinkommen der beiden Bahnanstalten in Aussicht gestellt. Das Project für eine Variante in der Theilstrecke von Prof. No. 163 bis Klagenfurt wurde von dem Verwaltungsrathe bereits vorgelegt und die k. k. Landesregierung beauftragt, die politische Begehung derselben anzuordnen, nach deren Beendigung dann die commissionelle Begehung der Flügelbahn Launsdorf-Mösel stattfinden wird. Ausser Mösel, welches End- und zugleich Wasserstation ist, sind als Zwischenstationen Brückel und Eberstein projectirt.

Das Ministerium hat auf den Antrag der Commune Wien entschieden, dass der Bahnhof der Franz-Josefbahn innerhalb der Linien erbaut werde.

Der Eröffnungstermin der Siebenbürger Eisenbahn (Arad-Carlsburg) ist für den 1. Jänner 1869 festgesetzt und dürfte um so sicherer eingehalten werden, als im entgegengesetzten Falle für das Versäumniss ein Pönal von 30000 fl. per Tag von der Unternehmung zu zahlen wäre. Am 21. August hat die erste Locomotive an der Spitze eines Lastzuges im Totalgewichs von 9000 Ctrn. die bei Branieska erbaute Marosbrücke der Arad-Carlsburger Bahn passirt. Es ist demnach nunmehr möglich, den Verkehr der Materialzüge bis Déva auszudehnen.

Die zu Folge General-Versammlungsbeschlusses vom 28. April d. J. abgeänderten Statuten der Brünn-Rossitzer Eisenbahn sind auf Grund der allerh. Entschliessung vom 20. Juni l. J. genehmigt worden.

Die Südbahngesellschaft beabsichtigt, einen zu Eisenbahnzwecken nicht erforderlichen Grund nächst Meidling im Flächenraum von 1092 Quadratklaftern unentgeltlich zu dem Zwecke abzutreten, um daselbst mit Capitalien des gesellschaftlichen Pensionsfonds Arbeiterhäuser zu erbauen und dadurch gesunde, zweckmässige und billige Wohnungen für das zahlreiche untergeordnete Bahnpersonal zu schaffen, welches auf den Stationsplätzen Wien und Matzleinsdorf beschäftigt ist.

Die Theilstrecke der Kaiser Franz-Josefsbahn von Budweis bis Gmünd soll im August künftigen Jahres dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Die Gesellschaft beabsichtigt nach dieser Strecke jene von Pilsen nach Eger und erst zuletzt jene von Budweis nach Prag in Angriff zu nehmen. Auf der Strecke Pilsen-Budweis gestaltet sich bereits jetzt sowohl der Personen- als der Frachtenverkehr zu einem sehr lebhaften. — Im Einverständnisse mit der Böhmischen Westbahn wird die Franz-Josefsbahn zu Wenzeslai (čechisches Volksfest) einen Vergnügungszug von Budweis über Pilsen nach Prag zu ermässigten Preisen arrangiren.

Damit in jenen Fällen, wo Waaren dritter Staaten aus dem gebundenen Verkehre des Deutschen Zollvereins nach Oesterreich eingeführt werden, das Zollamt im inneren Zollgebiete, bei welchem die Eingangsverzollung geschehen soll, den Umstand, ob solche Waaren aus dem Vertragsstaate, als England, Frankreich u. s. w. herstammen, bei der Zollbemessung berücksichtigen können, wurde angeordnet, dass die Eisenbahn-Zollämter an der Grenze gegen den Deutschen Zollverein bei allen aus dem gebundenen Verkehre überwiesenen Waaren in der Ladeliste bei dem betreffenden Posten nebst der vorgeschriebenen Bemerkung „im gebundenen Verkehre von N. N. Begleitschein-Empfangregister No.“ auch den Ursprung der Waaren beisetzen, in soweit derselbe aus dem Begleitscheine und den Ueberweisungspapieren überhaupt ersehen werden kann.

Aus Küstendje wird berichtet, dass die dortige Eisenbahn-Direction in diesem Jahre ein Magazin baut, welches 4000 Quarter Getreide aufnehmen wird, auch erwartet sie aus England eine neue Locomotive mit 380 Pferdekraft und mehrere Waggons zum Transporte der Kornfrucht. Die Hafenreparaturen sind auf das nächste Jahr verschoben worden. Bis nun verkehren zwischen Küstendje und Czernawoda täglich zwei Trains, ausser diesen werden so viele Trains herbeigeschafft, als es der Bedarf erfordert, unwiderruflich jedoch findet jeden Tag eine Abfahrt und eine Ankunft statt. Die jetzigen Maschinen schleppen bis 52 Waggons und durchfahren die 48 Englische Meilen lange Strecke in 2$^{1}/_{4}$ Stunden.

Oberschlesische Eisenbahn. Der „St.-Anz.“ publicirt die vom 4. September datirte Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Ausdehnung ihres Unternehmens auf die Anlage einer Eisenbahn von Posen nach Thorn mit einer Abzweigung nach Bromberg, desgleichen den betreffenden Nachtrag zum Statut der Oberschlesischen Gesellschaft und ein Privilegium vom 4. September wegen Emission von 4$^{1}/_{2}$proc. Prioritäts-Obligationen behufs des Baues dieser Bahn bis zum Betrage von 13 Mill. Thlr. Diese Obligationen werden unter der Bezeichnung Lit. H. (Posen, Thorn, Bromberg) in Stücken à 1000, 500 und 100 Thlr. ausgefertigt, in halbjährlichen Raten am 1. Januar und 1. Juli verzinst und nach Fertigstellung der neuen Linie alljährlich mit dem über 4$^{1}/_{2}$ Procent des Anlagecapitals aufkommenden Reinertrage derselben bis zur Höhe von $^{1}/_{2}$ Procent des Anlagecapitals unter Zuschlag der ersparten Zinsen amortisirt. Für die Zahlung der Zinsen haftet nach Maassgabe des § 10 des Vertrages vom 30. November 1867: 1) für das erste $^{1}/_{2}$ Procent die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft, 2) für die weiteren 4 Procent der Staat mit seinen aus den Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen aufkommenden Intraden. Die Zinsgarantie des Staates hört jedoch auf, sobald die Bahnstrecke der projectirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschluss an die Ostpreussische Südbahn zehn Jahre hindurch im Betriebe gewesen sein wird. Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sind auf Höhe der darin verschriebenen Beträge Gläubiger der Oberschle-

* Wir bitten unseren Herren Correspondenten, die Eigennamen deutlicher zu schreiben, da Unrichtigkeiten sonst nicht zu vermeiden sind. Die Red.

sischen Eisenbahn-Gesellschaft. Sie haben in dieser Eigenschaft ein unbedingtes Vorzugsrecht vor allen Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen nebst deren Zinsen und Dividenden in Ansehung der Posen-Thorn-Bromberger Bahn und deren Betriebsmittel. Insoweit nicht der Staat, vermöge der von ihm geleisteten Garantie für die Zinsen aufkommen muss, haben sie auch vor allen Stamm-Actien der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft nebst deren Zinsen und Dividenden in Ansehung alles übrigen Gesellschaftsvermögens das Vorzugsrecht. Dagegen bleiben den auf Grund der Allerhöchsten Bewilligungen und Privilegien vom 7. März 1843, 8. Februar 1846, 24. März 1851, 24. Mai 1853, 20. August 1853, 26. Juni 1857, 22. October 1861 und 28. Mai 1866 emittirten Prioritäts-Actien und Obligationen Lit. A, B, C, D, E, F und G im Gesammtbetrage von 27 396 900 Thlrn. nebst Zinsen, die denselben in Ansehung des Gesellschaftsvermögens eingeräumten Vorzugsrechte vor den auf Grund des gegenwärtigen Privilegiums zu emittirenden Prioritäts-Obligationen ausdrücklich reservirt und gesichert. Eine weitere Vermehrung des Gesellschafts-Capitals durch Emission von Actien oder Prioritäts-Obligationen darf hiernächst nur dann erfolgen, wenn den auf Grund des gegenwärtigen Privilegiums emittirten Prioritäts-Obligationen nebst Zinsen das Vorzugsrecht eingeräumt wird.

Oberschlesische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Die am 22. September abgehaltene Generalversammlung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft war sehr zahlreich besucht. Angemeldet waren 1156 Actionäre mit 2556 Stimmen, repräsentirend die Summe von 4 209 100 Thalern, wirklich anwesend 1085 Actionäre mit 2420 Stimmen. Hierzu kamen noch 605 Stimmen des Staatsantheils. Nach langer stürmischer Debatte stellte Landrath Friedenthal-Giesmannsdorf einen Antrag auf Vertagung und motivirte denselben ausführlich. Der Wortführer des Berliner Comités bekämpfte diesen Antrag entschieden. Der Staats-Commissarius, Geheime Rath Lentze, wies in längerer Rede die dringende Nothwendigkeit der Bauten, sowie deren Rentabilität nach. Vor der Abstimmung erklärte der Vorsitzende des Verwaltungsraths, Geheime Rath Frank, dass der Verwaltungsrath dem Vertagungsantrage zustimme. Die Abstimmung über den letzteren durch Abgabe von Stimmzetteln ergab 1412 gegen und 1297 Stimmen für, 94 Stimmen waren ungültig. Der Vertagungsantrag war mithin abgelehnt. Die bekannten Anträge des Verwaltungsraths wurden darauf ebenfalls abgelehnt, und zwar mit 1427 gegen 1192 Stimmen. 21 Stimmzettel waren ungültig. (Pr. St.-Anz.)

Magdeburg-Leipzig. Die am 19. September abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft nahm den Antrag des Ausschusses auf Zulassung der präcludirten Actionäre zur Zeichnung neuer Actien einstimmig an. — In Folge dieses Beschlusses fordert das Directorium die säumig gebliebenen Inhaber von 35 000 Stück Stammactien auf, die Abstempelung zwischen dem 11. und 14. November bewirken zu lassen und zugleich 10 Procent einzuzahlen.

* **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** Vom 25. Septbr. ab ist die Haltestelle Grossbothen als Güterstation eingerichtet und können daher Francosendungen dort expedirt und Frachten, sowie Nachnahmen dahin überwiesen werden.

* **Thüringische Eisenbahn.** Die Dürrenberger Salinenbahn, 366 Ruthen = $0,_{183}$ Meile = $1,_{3783}$ Kilometer lang, ist nach Mittheilung der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 11. September am 22. Juni d. J. dem Betrieb übergeben.

—*tz.* **Hessische Nordbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Hessische Nordbahn (Gerstungen-Cassel-Grenze bei Warburg), welche mit Schluss des Jahres 1867 aus der Reihe der selbstständigen Bahnen tritt, ist mit dem Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft verschmolzen und wird vom 1. Januar 1868 ab für Rechnung derselben verwaltet und betrieben. Die Actionäre der Hessischen Nordbahn erhalten für die Folge eine feste jährliche Rente von fünf Thalern pro Actie.

Das concessionirte Anlage-Capital beträgt 11 600 000 Thlr., darunter 8 000 000 Thlr. in Stamm-Actien und es sind von den Prioritäts-Obligationen bis ult. 1867 amortisirt 291 900 Thlr.

Verwendet wurden pro Meile rund 595 000 Thlr.

Die Betriebsmittel bestanden aus 46 Locomotiven, 56 Personen- 14 Gepäck-, 336 Güter- und 21 Arbeitswagen. Die Leistungen der Locomotiven bestanden in 123 658 Nutzmeilen.

Frequenz. Die Verkehrs-Verhältnisse waren recht günstige, obgleich im Personen-Verkehre in Folge des Ausfalls der Militär-Personen überhaupt 46 713 Reisende weniger befördert sind.

Es kamen zur Beförderung 13 048 Personen in der I. Classe, 131 970 in der II. und einschliesslich der Militärs 252 554 in der III. Classe, zusammen 397 572 Personen, von welchen $62,_{31}$ Proc. auf den Localverkehr entfallen und jede im Durchschnitte $5,_{87}$ Meilen zurückgelegt hat bei einer Einnahme von 3 Sgr. $9,_{7}$ Pfg. pro Person und Meile.

Im Güter-Verkehr trat eine Steigerung um 3 191 071 Ctr. ein und es wurden im Speciellen befördert: 142 279 Ctr. Eilgüter, 1 381 219 Ctr. Frachtgüter I. Classe, 925 712 Ctr. II. Classe (ermässigte Fracht) und 7 722 649 Ctr. Rohstoffe in Wagenladungen, zusammen 10 171 859 Ctr., von welchen nur $9,_{34}$ Proc. auf den Localverkehr kommen. Durchschnittlich ist jeder Centner auf eine Entfernung von $11,_{585}$ Meilen befördert worden und es sind pro Centner und Meile $2,_{426}$ Pfg. vereinnahmt.

An Neben-Transporten kamen zur Beförderung 72895 Ctr. Gepäck, 1192 Hunde, 69 Equipagen, 1266 Stück und 4162 Achsen Thiere, 33 Leichen, 24 Locomotiven mit Tender, 1150 Achsen Eisenbahnwagen und 920 Achsen sonstige Fuhrwerke.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre sind um 45 443 Thlr. geringer als im Vorjahre, wogegen aus dem Frachtgutverkehre eine Mehr-Einnahme von 172 486 Thlr. hervorgegangen ist.

Ueberhaupt haben die Mehr-Einnahmen 36 498 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf betragen.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 316 904 Thlr., aus dem Güterverkehre 861 839 Thlr. und an sonstigen Einnahmen 32 089 Thlr., zusammen 1 210 832 Thlr., pro Meile Bahnlänge 59 794 Thlr. und pro Nutzmeile 9 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf.

Ausgegeben wurden 55 430 Thlr. überhaupt und $6,_{23}$ Sgr. pro Nutzmeile mehr als im Vorjahre. Im Speciellen betragen die Ausgaben 73 652 Thlr. für die allgemeine, 210 292 Thlr. für die Bahn- und 378 557 Thlr. für die Transportverwaltung, sowie an sonstigen Ausgaben 2000 Thlr., sind in Summa 664 501 Thlr., pro Meile Bahnlänge 32815 Thlr. und pro Nutzmeile 5 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf. Gegen die Brutto-Einnahme verglichen ergeben sich $52,_{59}$ Proc.

Als Ueberschuss verblieben 546 331 Thlr., d. i. 26 979 Thlr. pro Meile resp. $4,_{80}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals. Der Ueberschuss wurde verwendet: zur Verzinsung der Anleihen 109 300 Thlr., zur Amortisation derselben 25388 Thlr., Vergütigung an die Westfälische Verwaltung für Benutzung der Bahnstrecke Haueda-Warburg 12 382 Thlr., Einlage in den Reservefonds 30000 Thlr., zu 4½ Proc. Dividende der Stamm-Actien 360 000 Thlr., zur Steuer 5000 Thlr. und zur Abschreibung auf dem Conto der Kosten für angeschaffte Transportmittel 4261 Thlr.

—*tz.* **Theisseisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die $76,_{76}$ Oesterr. Meilen lange Theisseisenbahn Czegled-Kaschau mit den Flügelbahnen Szolnok-Arad und Püspök-Ladany-Grosswardein wurde mit einem Aufwande von rund 550 000 fl. pro Meile erbaut. Das Anlage-Capital wurde im Jahre 1867 auf 46 200 000 fl. (darunter 14 700 000 fl. in Stamm-Actien) festgestellt, welches zur Höhe von 42 726 117 fl. einer Zinsgarantie von $5,_{2}$ Proc. Seitens des Staats geniesst.

Betriebsmittel. Von den 77 Locomotiven wurden 5 an die erste Siebenbürgische Eisenbahn überlassen und im September 1867 auch 2 von denselben übergeben. Der Wagenpark bestand aus 145 Personen-, 53 Gepäck-, 1241 Last-, 200 Arbeits- und 21 Postwagen.

Die Locomotiven legten 132292 Nutzmeilen zurück.

Frequenz. Die Anzahl der Civil-Reisenden ist gegen das Vorjahr um $28,_{83}$ Proc gestiegen, dagegen resultirte bei den Militär-Transporten ein Ausfall von 243 221 Personen. Der Güter-Verkehr stieg um 1 575 840 Ctr. = $16,_{78}$ Proc., namentlich war es Getreide, welches die Transporte des Vorjahres allein um 1 458 761 Ctr. überstieg. Im Speciellen kamen zur Beförderung 8697 Personen in der I., 102295 in der II., 262 370 in der III. Classe und 64 743 Militärs, zusammen 438 105 Reisende. Ferner 52 856 Ctr. Gepäck, 39 974 Ctr. Eilgüter, 10 283 130 Ctr. Güter der I. Classe, 574 161 Ctr. der II. und 71 214 Ctr. der III. Classe, Eil- und Frachtgüter in Summa 10 968 480 Ctr.

Einnahmen. Diesen günstigen Verkehrs-Resultaten gegenüber resultirte eine Mehr-Einnahme von 222 823 fl. = $5,_{17}$ Proc. gegen die des Vorjahres, obgleich letztere eine bedeutende war. Es wurden eingenommen: für Personen-Transporte 1 075 282 fl., für Militär 63 370 fl., für Gepäck 42 674 fl., für Eilgut 66 808 fl., für Frachtgüter einschliesslich der Vieh-Transporte und Neben-Einnahmen 3 097 245 fl. und aus verschiedenen Quellen (einschliesslich 55 125 fl. Prioritäts-Obligationen-Einkommensteuer, welche später wieder als Ausgabe mit erscheint) 246 492 fl., zusammen 4 591 871 fl., d. i. pro Meile 59 821 fl.

Ausgaben. Den correspondirenden Ausgaben des Vorjahres gegenüber betrugen die Mehr-Ausgaben nur 32 919 fl. und es haben die eigentlichen Betriebs-Ausgaben nur $36,_{87}$ Proc. der Brutto-Einnahme absorbirt. Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 81 270 fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 569 221 fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 415 977 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 602 547 fl. und an Steuern und sonstigen Ausgaben (Neben-Conti) 179 273 fl., zusammen 1 838 288 fl., d. i. pro Zugsmeile 13 fl. 89 kr.

Als Ueberschuss verblieben 2 753 583 fl. = $6,_{5}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals, von welchem die Zinsen des Anlage-Capitals à 5 Proc. und die Amortisationsbeträge im Betrage von 2 221 758 fl. gedeckt und 531 825 Thlr. zur nachträglichen Verwendung reservirt wurden.

* **Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat Juli 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	befördert Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	vereinnahmt f. Güter Thaler	vereinnahmt in Summa Thaler
westl. Staatsb.	$70,_{5}$	321698	4159538	134503	328922	463425
östl. Staatsb.	$28,_{3}$	194422	2336812	72449	166854	239303
Privatbahnen	$13,_{7}$	75888	854887	15994	28607	44601
Summa	$112,_{5}$	592008	7351237	222946	524383	747329
im Juli 1867	$110,_{7}$	573684	6817938	230199	479770	709969
daher 1868	$+1,_{8}$	+18324	+533299	—7253	+44613	+37360

*** Württembergische Staatsbahnen.** (Juli-Einnahmen.)

		Befördert wurden		Die Einnahmen betrugen		
	Meilen	Personen	Güter Zoll-Ctr.	für Personen, Gepäck etc.	für Güter	in Summa
1868 Juli	$96,_2$	558 178	1 968 562	334 368 fl.	493 198 fl.	827 567 fl.
1867 Juli	$82,_7$	560 168	1 625 726	338 078 „	426 769 „	764 848 „
daher 1868	$+13,_5$	—1 990	+342 836	—3 710 „	+66 429 „	+62 719 „

Tarif- und Zollwesen.

Um den directen Güterverkehr zwischen Stationen der südöstlichen Staatsbahnlinie und Wien einerseits und Bremerhafen, Geestemünde, Bremen und Harburg andererseits zu erleichtern, hat die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit den übrigen betheiligten Verwaltungen eine Herabsetzung der Transportpreise vereinbart, und ist der diesbezügliche Tarif mit dem 15. September in Wirksamkeit getreten.

Zu den Tarifen für den Bayerisch-Tyroler Güterverkehr vom 1. Mai 1868 ist der 1. Nachtrag erschienen, welcher am 15. September in Kraft getreten ist. Derselbe enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Wein in Fässern und zwar für Sendungen unter 100 Ctrn. und für Sendungen von 100 Ctrn. und mehr. Exemplare 3 kr.

Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Posteffeeten, Thieren, Gütern u. s. w. auf der Bahnstation Zuffenhausen der Württemb. Staatsbahn findet vom 22. September l. J. ab auf dem neuen Bahnhofe Zuffenhausen statt, der je um $0,_1$ Ml. der Station Feuerbach näher und der Station Kornwestheim ferner liegt, als die seitherige Station Zuffenhausen.

Auf dem Bahnhofe der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Hamburg ist für die nach dem Zollverein gehenden und von dort kommenden Eilgüter eine Zollabfertigungsstelle errichtet worden. Es ist im Interesse der Beschleunigung der bezüglichen Eilgutsendung wünschenswerth, dass in den Begleitscheinen zu allen noch Hamburg, Altona und Wandsbeck (ausserhalb der Zolllinie) adressirten Eilgüter als Erledigungsamt die „Zollabfertigungsstelle auf dem Berliner Bahnhof zu Hamburg“ bezeichnet wird.

Zufolge einer Erklärung der Zollkammer in Alexandrowo der Russischen Grenzstation an der Bromberg-Warschauer Eisenbahn, können künftighin die auf offenen Wagen geladenen unverpackten Eisenwaaren, faconirtes Eisen, Schienen, Brückentheile u. dergl. m., sowie Petroleum in Fässern, sobald diese Güter für Warschau bestimmt sind, dahin auch mit directen Karten von den Verbandstationen abgefertigt werden und es bedarf keiner Vermittelungsadresse in Alexandrowo; dagegen müssen verpackte Waaren, welche nur auf offenen Wagen befördert werden können, in Alexandrowo durch Vermittelung eines Spediteurs verschnürt und plombirt werden.

Personalnachrichten.

Nekrolog des Königl. Preuss. Geh. Regierungsraths Costenoble, Vorsitzenden der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.* Am 25. Mai d. J. ist ein Mann aus dem Leben geschieden, dessen Verdienste um die Hebung und Förderung der modernen Verkehrsmittel seinen Namen nicht so bald erlöschen lassen werden.

Ernst Costenoble, Königl. Preuss. Geh. Regierungs-Rath und Vorsitzender der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, der vierte Sohn des Geh. Justizraths Costenoble zu Magdeburg, wurde daselbst am 10. Juni 1804 geboren. Er erlernte zuerst die Kaufmannschaft. Um den Kreis seiner Handelskenntnisse zu erweitern, begab er sich nach Ableistung seiner Militärpflicht im Jahre 1826 nach Westindien. Von dort im Jahre 1828 zurückgekehrt, etablirte er sich bald darauf mit einem seiner Jugendfreunde in Hamburg. Diese Geschäftsverbindung löste sich jedoch im Jahre 1837 wieder auf und trat Costenoble in die Direction der damals eben in Angriff genommenen Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn ein. Damit trat in seinem Leben ein Wendepunct ein; er befand sich jetzt in einem Wirkungskreise, in welchem er seine organisatorische Begabung besonders entwickeln konnte. Gerade seine kaufmännischen Kenntnisse, verbunden mit einem practischen Blick, setzten ihn in den Stand, sich bei der Organisation des damals noch ganz neuen Verkehrsmittels zu betheiligen, die Tarifsätze für den Güter- und Personenverkehr festzusetzen, überhaupt den ganzen Bahnbetrieb mit zu leiten, wofür es damals noch keine Bildungsschule gab. In den Jahren 1841 und 1842 war er neben seiner Beschäftigung als Director der Leipziger Bahn bei der Inbetriebsetzung der Magdeburg-Halberstädter Bahn mit thätig. Im Jahre 1843 übernahm er den Vorsitz der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn, um deren Anlage und Betrieb er sich ebenfalls grosse Verdienste erwarb, so dass er, der doch keine eigentliche Verwaltungscarriere aufzuweisen hatte, von dem damaligen Handelsminister in den Staatsdienst gezogen und als Regierungs-Rath* mit der Stelle des Vorsitzenden des Directoriums der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn betraut wurde. In dieser Stellung verblieb er bis an sein Lebensende und kam diese Bahn unter seiner Leitung derartig in Schwung, dass sie die rentabelste Staatsbahn Preussens wurde. Unter seiner Verwaltung wurde auch der Betrieb der Berliner Verbindungsbahn und der von seinem Collegen Geh. Regierungs-Rath Malberg erbauten Schlesischen Gebirgsbahn eingerichtet. Im Jahre 1866 erhielt er vom Herrn Handelsminister den ehrenvollen Auftrag, die Leitung der Kgl. Sächsischen östlichen Staatsbahn und der Sächsisch-Böhmischen Bahn bis Reichenberg zu übernehmen, ein Auftrag, dem er sich mit der grössesten Gewissenhaftigkeit und Aufopferung seiner Kräfte unterzog. Bald darauf entwickelte sich der Keim zu seiner Krankheit, einem schweren, schmerzvollen Nervenleiden, wovon ihn am 25. Mai d. J. der Tod erlöste.

Costenoble war ein uneigennütziger und aufopferungsfähiger Patriot und suchte mit rastlosem Eifer seinen Ehrgeiz darin, auf den unter seiner Verwaltung stehenden Bahnen die neuesten und besten Einrichtungen in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung zu treffen und mit Energie auf die grösste Pünctlichkeit im Dienst hinzuwirken. Seine grosse persönliche Liebenswürdigkeit lassen ihn seine vielen Freunde schmerzlich vermissen. Sei ihm die Erde leicht.

* Wir bedauern, dass wir erst kürzlich, nachdem ein Vierteljahr seit dem Ableben des Herrn Geh. Raths Costenoble verflossen ist, den nachstehenden Nekrolog erhalten haben. Die Redact.

* Im Jahre 1857 ward er zum Geh. Regierungs-Rath und 1866 zum Rath 3. Classe ernannt und wie auch schon früher mit mehren Orden geschmückt.

Ausland.

Russische Eisenbahnen. Die Eisenbahnlinie Moskau-Kursk ist am 19. September eröffnet worden. Die Fortsetzung der Arbeiten auf der Linie von Kursk nach dem Asow'schen Meere, die 700 Werst beträgt, wird noch in diesem Herbste dem Betriebe übergeben werden können. — Der für die Finnische Eisenbahn Riihimäki-Wiborg-Petersburg nothwendige Boden wird, soweit man ihn nicht durch vortheilhafteren Kauf oder durch Schenkung (der Generalmajor Fürst Galizin z. B. hat allen Ansprüchen auf Ersatz für die Strecke von 22 Werst entsagt, auf welcher die Bahn durch seine Besitzung Pällilä im Län Wiborg läuft) unter der Hand erhalten hat, durch Expropriation auf Grundlage der Verordnung vom 12. December 1864 beschafft. Am 30. Juli betrug die Zahl der Arbeiter an der Bahn 4505.

Technisches.

*** Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** (Versammlung am 8. September 1868; Vorsitzender: Herr Hagen.) Herr C. Hagen machte Mittheilung von einer nach seinen Angaben in der Werkstatt zu Stargard ausgeführten und durch längere Benutzung als sehr bewährt befundene Construction von Dampfkolben für Locomotivcylinder. Der Kolben ist an seiner im Ganzen $2^1/_8$" breiten Umfangsfläche mit zwei Nuthen versehen, in welche aus 2 Hälften bestehende Ringe von ganz weichem Messing, durch innere Federn an den Cylinder angepresst, eingelegt sind. Diese Kolben functionirten nach zehnmonatlichem Gebrauche bei ca. ca. 3500 durchlaufenen Meilen noch sehr gut, obgleich sich bei Revision derselben ergab, dass die Ringe mehrfach beschädigt, auch zerbrochen waren, ohne dass letzterer Umstand einen merkbaren nachtheiligen Einfluss durch Dampfverluste etc. zur Folge gehabt hätte. Hieran wurde die Bemerkung geknüpft, dass sogar schon die Absicht ausgesprochen worden wäre, Kolben ohne irgend welche Dichtung, nur durch Kolbenstangen an beiden Seiten geführt, anzuwenden, welche Absicht, wie Herr Wedding bemerkte, in America bereits zur Ausführung gebracht sein soll. Herr Wiebe erwähnte mit Bezug auf die Anordnung der Nuthen die ähnliche Einrichtung, nur mit einer grösseren Anzahl von Nuthen, jedoch mit gänzlicher Fortlassung der Ringe, wie sie angewendet ist bei den Kolben der Luftpumpen für die atmosphärische Eisenbahn von St. Germain.

Herr Franz trug über die von ihm im Anfange des Monats Juli d. Js. besuchten Eisenbahnen über die Alpen beim Mont-Cenis und beim Brenner vor. Nach einer Beschreibung der Fahrt auf der damals erst seit einigen Wochen in Betrieb gesetzten Fell-schen Eisenbahn über den Mont-Cenis-Pass, sowie einiger Details der durch mannichfache Mittheilungen bekannten Einrichtungen dieser Bahn, wurde das System, mittelst welchem bei derselben die bis zu einem Verhältnisse von 1 : 12 angewendeten starken Steigungen durch Anpressung zweier Paare horizontaler Klemmräder an eine Mittelschiene überwunden werden, einer Erörterung unterzogen. Bei voller Würdigung der richtigen theoretischen Grundlage des Systems, und der im Ganzen gelungenen Ausführung desselben bei der Mont-Cenis-Bahn, konnte eine ähnliche Ausführung anderwärts bei Uebersteigung hoher Gebirgsrücken doch nicht empfohlen werden, da die Bahn weder für Personen noch für Güter einen unmittelbaren Anschluss und ununterbrochenen Verkehr zwischen den Bahnen, deren Mittelglied sie bildet, vermittelt und musste als erstes Haupterforderniss gleiche Spurweite mit den anschliessenden Bahnen statt der jetzigen engen Spurweite von $1,_1$ Meter bezeichnet werden, wodurch die in Anwendung gebrachten Curven mit sehr kleinen Radien (bis zu 40 Meter) ausgeschlossen werden würden. Ueber die Fortschritte des Baues des grossen Tunnels beim Mont-Cenis wurde aus der amtlichen vom Directionsbüreau in Turin herausgegebenen Monats-Nachweisung mitgetheilt, dass am 1. Juli d. J. von der ganzen zu durchbohrenden Länge von 12 220 Metern bereits 8498 Meter (5045 M. auf Italienischer, 3453 M. auf Französischer Seite) ausgeführt waren, so dass gegründete Hoffnung vorhanden ist, den Rest von 3722 Metern nach dem Durchschnittsfortschritte der letzten vier Jahre, 1212 Meter, bis zu Ende des Jahres 1871 vollendet zu haben. Von der durch meisterhafte Führung der Bahnlinie bei umsichtigster Benutzung des Terrains im höchsten Maasse sich auszeichnenden Brennerbahn existiren eben-

falls bereits vielfache specielle Beschreibungen. Der Vortragende beschränkte sich darauf, einige Mittheilungen über Vorkommnisse bei der Bahn in der Gegend von Patsch, nahe bei Innsbruck zu machen, wo reissende Berggewässer und ein Terrain von sehr ungünstiger geologischer Beschaffenheit mannichfache Beschädigungen an Bauwerken, Verdrückung von Tunnels etc. herbeiführt, ja sogar im verflossenen Frühjahr durch eine umfangreiche Bergabrutschung eine mehrtägige Störung des Betriebes bewirkt hatten.

Nachdem die Herren Ober-Berg- und Baurath Treuding, Dr. Grossmann, Professor an der Königl. Gewerbe-Academie und Baumeister Siemsen durch übliche Abstimmung als einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen waren, wurde die Sitzung geschlossen.

t. — **Restaurations-Wagen.** Die Chicago, Burlington and Quincy Eisenbahn hat kürzlich in ihren Werkstätten vollständige Restaurations-Wagen, construirt von Mr. Pullmann, bauen lassen, die zwischen New-York und Chicago laufen und sich durch ihre zweckmässige Einrichtung, freilich auch durch ihren hohen Preis, auszeichnen. Ein solcher Wagen kostet nämlich nicht weniger als 20000 Dollars. Die Wagen sind 60 Fuss lang, 10 Fuss 8 Zoll breit, mit einer 9 Fuss langen Küche in der Mitte, so dass an beiden Enden des Wagens 2 getrennte Speisesalons, für die feinere und gröbere Gesellschaft, übrig bleiben. Eine Trennung der Passagiere in 2 verschiedene Classen scheint nämlich in Nordamerica immer mehr Eingang zu finden. In den Zügen muss also der Restaurationswagen in der Mitte, die Wagen I. Cl. an einer Seite und die Wagen II. Cl. an der anderen Seite desselben stehen.

Die Speisesalons in den Restaurationswagen sind sehr geräumig, luxuriös und behaglich eingerichtet, auch gut ventilirt; die beweglichen Tische sind seitwärts an den Wänden befestigt, jeder Tisch mit 4 Sitzen, 2 zu jeder Seite, versehen. Der Spiegel zwischen den Fenstern bildet die Thür eines Wandschranks, der das erforderliche Tischzeug, Porzellan etc. enthält. In der Küche befindet sich ein Eisbehälter zur Aufbewahrung von Fleisch etc.

Das Essen soll recht gut und die Preise dabei mässig sein, was allerdings zu bewundern ist.

Der Wagen soll so gut gebaut sein, dass selbst dann, wenn er über eine schlecht unterhaltene Bahnstrecke rollt, die Bewegung sehr sanft bleibt. (Nach dem Engineering.)

t. — **Der Solway-Viaduct.** Kürzlich ist der grosse Viaduct über den Solway Firth vollendet, ein Theil der wichtigen Solway Junction Bahn, welche dazu bestimmt ist, die Schottischen Eisendistricte in Lanarksbire und den benachbarten Grafschaften auf möglichst directem Wege mit den reichen Eisenerzen von Cumberland zu versorgen. Die Schottischen Eisenwerke, die bereits grosse Massen von diesen Erzen beziehen, werden in Zukunft durch diese directe Bahn etwa 1 Sh. pro Tonne Erz, oder im Ganzen jährlich etwa 10000 £ sparen.

Der Solway-Viaduct ist wahrscheinlich der längste Viaduct, der in ganz Grossbritannien existirt; seine Länge beträgt 6820 Engl. Fuss. Er enthält 1800 Tons Schmiedeeisen und 2900 Tons Gusseisen. Obwohl der Solway-Meerbusen eine sehr reissende Fluth- und Ebbeströmung hat und daher die baulichen Schwierigkeiten sehr gross waren, so wurden doch die Pfeiler-Fundirungen vollständig solide ausgeführt und kein Arbeiter verunglückte bei diesem grossartigen und schwierigen Bau, ein Beweis von einer äusserst sorgfältigen Bauleitung. Die Pläne zu diesem Bau wurden von Mr. Brunlees geliefert.

Die von der Solway Junction Bahn durchschnittene Gegend ist sehr schön, reich an historischen Erinnerungen aus den alten Grenzkriegen zwischen Schottland und England, und wird im Sommer voraussichtlich manchen Touristen anlocken.

(Nach dem Engineering.)

Telegraphenwesen.

✝ **Preussen. Statistische Nachrichten über den Telegraphen-Betrieb für das Jahr 1867.**

I. An Depeschen sind befördert worden:

a) im internen Verkehr:

	Stückzahl I. Zone	II. Zone	III. Zone	in Summa
1) Staats-Depeschen . .	54 860	20 120	6 380	81 360
2) Telegr. Dienst-Depeschen	28 580	32 030	10 020	70 630
3) Eisenb. „ „	1 360	1 600	300	3 260
4) Privat-Depeschen . .	1 102 160	934 160	307 920	2 344 240
Sa.	1 186 960	987 910	324 620	2 499 490

b) Im Verkehre zwischen Preussen und dem Auslande:

	aus Preussen	nach Preussen	Summa
A. Zwischen Preussen u. den Staaten des Deutsch-Oest. Telegr.-Vereins	383 560	371 220	754 780
B. Zwischen Preussen und den Nicht-Vereins-Staaten	351 830	350 340	702 170
			1 456 950

C. Im Transit durch Preussen . . . 473 000.

II. Die Gesammtzahl der Telegraphen-Stationen belief sich am Schlusse des Jahres 1867 auf 830, darunter 627 mit Post-Anstalten combinirte Stationen.

III. Das Betriebs-Personal der Telegraphen-Verwaltung, excl. der Beamten bei den combinirten Stationen, bestand ult. 1867 aus 1559 Beamten incl. Telegraphen-Candidaten und 435 Unterbeamten.

IV. Die Gesammtlänge der Linien und Leitungen am Schlusse des Jahres 1867 betrug $2965_{,41}$ geographische Meilen der Linien, $9762_{,64}$ geogr. Meilen der Leitungen.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 23. September 1868. Grössere Aufträge kamen in der vergangenen Woche zur Effectuirung unter Berücksichtigung der eingetretenen Preisverbesserungen. **Kupfer** feste Tendenz. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $25\frac{1}{2}$—27 Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. — **Zinn** angeboten. Banca-Zinn $32\frac{1}{2}$—33 Thlr., Lamm-Zinn 32—33 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Zink** etwas Nachfrage. Englische Berichte günstiger. W. H. Marke ab Breslau $6\frac{1}{3}$ Thlr., geringere Marken $6\frac{1}{5}$ Thlr., loco Waare im Detail 7—$7\frac{1}{2}$ Thlr. — **Blei.** Notirungen am Platze: Sächsisches und Harzer $6\frac{7}{12}$ Thlr., Tarnowitzer $6\frac{3}{4}$ Thlr., Spanisch $6\frac{5}{6}$—$7\frac{1}{12}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Roheisen** steigend. Warrants 54 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 55 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 46 Sgr., auf Lieferung $43\frac{1}{2}$—$44\frac{1}{2}$ Sgr. Englisches 38—40 Sgr., vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. In Oberschlesischem Roheisen Bedarf. Coaks-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $45\frac{1}{2}$—$46\frac{1}{2}$ Sgr. ab Hütte. — **Stabeisen.** Gewalztes $3\frac{1}{6}$—$3\frac{1}{4}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{3}{4}$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. **Schmiedeeiserne Träger** je nach Dimension von $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ per Ctr. **Eisenbahnschienen.** Bedarf vorhanden. Die Frachtermässigung auf directen Touren der Stargard Posener und Oberschlesischen Bahn gewähren eine günstigere Verladungsweise gegen die unzuverlässige Beförderung wegen des ungünstigen Wasserstandes auf der Oder. Hiesige Notirungen 54—55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{2}$—3 Thlr. per Ctr. **Kohlen** und **Coaks** lebhafteres Geschäft. Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—$21\frac{1}{2}$ Thlr., Nusskohlen 18—19 Thlr., ordinäre Sorten 17 Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16\frac{1}{2}$—17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

30. Septbr. Kronprinz Rudolfsbahn 10% = 20 fl.
30. „ Buschtěhrader Eisenbahn 10%.
1. Octbr. Köln-Mindener Eisenbahn-Actien Lit. B.
9. „ Halle-Guben-Sorauer Eisenbahn: 20% auf die Stamm-Actien und 10% auf die Stamm-Prioritäts-Actien.
15. „ Märkisch-Posener Eisenbahn: 20% auf die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien.
30. „ Kronprinz-Rudolfsbahn 5% = 10 fl.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Finnland. Die Lieferung der erforderlichen Werkzeuge, Materialien u. s. w. zum Bau der Linie Riihimäki-Petersburg wird, wie „H. D." der „Finnl. Allg. Ztg." entnimmt, einheimischen Fabricanten und Eisenwerkbesitzern übertragen, ausser wenn das Erforderliche billiger und besser aus dem Auslande bezogen werden kann. Der Hammerherr K. J. Lönegren hat die Lieferung von 58 Passagier- und 218 Güterwaggons verschiedener Art übernommen; ausserdem sind 32 Passagierwaggons zu ungefähr gleichem Preise, wie ihn Herr Lönegren fordert, bei der Firma The Railway Plant Company in Leeds bestellt worden. Die übrigen noch erforderlichen Waggons werden erst nach gewonnener Erfahrung über den Vorzug einer der genannten Firmen bestellt werden. Was die Lieferung von Rails betrifft, so sind nicht weniger als 29 verschiedene Angebote gemacht worden. Nach genauer Prüfung derselben hat man sich für die Belgische Firma de Dolodot frères entschieden. Die von derselben verfertigten Schienen sind bei verschiedener Qualität nicht blos die billigsten, sondern werden auch frei theils nach Helsingfors, theils nach Trongsund gestellt. Die Verfertigung selbst, worüber eine detaillirte Instruction festgesetzt worden ist, wird am Fabrikorte (Acoz in Belgien) von dem Bergrichter H. Furuhjelm und dem Ingenieur-Lieutenant A. Theslew überwacht.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
25. Sept.	zu Schlüchtern	Bebra-Hanauer E.	Nebenbau Bahnhof Elm	—
25. „	zu Cannstatt	Württemb. Stsb.	7000 Schachtruthen Kies	—
26. „	zu Tübingen	dieselbe	Austattung der Bahnhöfe der Hohenzollern'schen Bahn	—
30. „	zu Göttingen	Kgl. Eisenb.-Maschinen-Inspection.	3 Karren - Feuerspritzen	—
1. Oct.	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf eines Dampfboots; Länge 105'	—
1. „	zu Köln	dieselbe	Verpachtung der Kohlenlagerplätze Station Soetenich	—
5. „	zu Bromberg	Kgl. Ostbahn	40 Arbeitswagen, Tragfedern und Achsen	—
5. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Materiallieferung, Oele etc.	—
10. „	zu Mainz	Hessische Ludwigsb.	Schwellen	564
20. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Steinkohlen	564
28. Nov.	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Betriebsmaterialien	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Die mit den Kundmachungen vom 15. und 25. Juli d. J. bestimmten Fristen und zwar:

a) zur Zusammenlegung und Präsentation der Scheine sowohl auf Actienantheile als auch auf ganze Actien III. Emission bei Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag**, oder den Herren **Robert & Co.** in **Wien**,

b) zur Anmeldung des Bezugsrechtes auf Actien IV. Emission gegen Präsentation der Actien früherer Emissionen oder deren Genussscheinen unter Einzahlung der ersten Rate von 10% im **Büreau der Gesellschaft Prag** No. 995/I oder den Herren **Robert & Co.** in **Wien**

werden bis **30. September d. J.** erstreckt.

Prag, am 11. September 1868. **Die Direction.**

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit bevorstehendem **1. October** tritt der Winterfahrplan, wie er in letztverflossener Winter-Saison mit der am 1. Februar 1868 eingetretenen Abänderung des Zuges I. gültig gewesen, wieder in Wirksamkeit und werden sämmtliche Züge von Aussig bis Dux und zurück bis 30. April 1869 darnach verkehren.

Das Nähere enthalten die auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Teplitz, den 20. September 1868. **Die Direction.**

Hessische Ludwigsbahn.

Die Lieferung von

5 000 Stück eicheuen Stossschwellen,
45 000 „ „ Mittelschwellen,
60 000 „ kiefernen oder lärchenen Mittelschwellen

soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aufgelegt und können dieselben auf frankirte Anfragen bezogen werden.

Die Offerten müssen portofrei und verschlossen längstens bis zum **10. Octzber l. J. Vormittags 10 Uhr** auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes dahier abgegeben werden und ist auf dem dem Umschlage zu bemerken: „Submission für Lieferung von Schwellen."

Mainz, den 22. September 1868.

Im Auftrage des Verwaltungsraths.
Der Ober-Ingenieur
F. Kramer.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

100 Stück vierrädrigen offenen Arbeitswagen, davon 25 Stück mit Bremse und Schaffnersitz,
150 Stück 5 Zoll starken Achsen mit Schaalengussrädern aus Gusseisen, die Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl,
50 Stück 5 Zoll starken Achsen mit Rädern, die Achsen aus ungehärtetem besten Gussstahl, die Naben, Speichen und Unterkranz aus Schmiedeeisen, die Bandagen aus Puddelstahl, und
420 Stück $3^1/_2$ Fuss langen, aus 8 Lagen bestehenden Tragfedern aus bestem zäheu Stahle

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Arbeitswagen, Achsen und Tragfedern"

versehen, bis zu dem auf

Montag, den 5. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die Submissions- und Contracts-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht aus, und werden auf portofreie an unsern Ober-Maschinenmeister Graef hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt. Letzterer wird auch auf etwaige sonstige Anfragen bezüglich der in Rede stehenden Lieferung Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 2. September 1868.

Königl. Direction der Ostbahn.

Königliche Preussische Ostbahn.

Der Bedarf an Steinkohlen für die Königliche Ostbahn pro 1869 soll mit

132 000 000 Pfund Maschinen- (Stück-) Kohlen und
2 520 000 Pfund Schmiedekohlen

in öffentlicher Submission in Lieferung verdungen werden. Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

den 20. October cr. Vormiitags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungs-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Königsberg in Pr., Danzig und Breslau, sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 18. September 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuss.

Die Anfertigung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für die im Bau begriffene Eisenbahnbrücke über den Rheinstrom bei Hamm, oberhalb Düsseldorf, soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Bauwerk erhält 4 Oeffnungen von je 331 Fuss lichter Weite. Das Gesammtgewicht des Ueberbaues beträgt 55 270 Centner.

Die Bedingungen, die Gewichtsberechnung und die Constructionszeichnungen sind in dem Büreau des Eisenbahn-Bauinspectors Pichier zu Düsseldorf zur Einsicht ausgelegt; auch sind von Letzterem Abdrücke der Bedingungen nebst dem Submissionsformular zu beziehen. Anerbietungen, welche portofrei und versiegelt unter der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Rheinbrücke bei Hamm"

bei uns einzureichen sind, werden bis zum **2. Octocer d. Js.** entgegengenommen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung der eingegangenen Offerten hier stattfinden wird.

Elberfeld, den 10. September 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Berlin-Hannoversche Bahnen.

Die Ausführung eines Theiles der Erdarbeiten zur Herstellung der Berlin-Hannoverschen Bahn zwischen Rathenow und der Elbe auf circa 1 Meile Länge mit 57 000 Schachtruthen zu bewegender Masse soll im Wege der Submission an einen Unternehmer verdungen werden. Die specielle Nachweisung der zu leistenden Arbeit sowie die Bedingungen der Ausführung liegen im Central-Bau-Büreau zu Stendal aus und können von dort gegen Ersatz der Copialien bezogen werden. Offerten sind portofrei und versiegelt an den Bau-Director Stute zu Stendal mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung der Erdarbeiten für die XI. Section“

bis **zum 28. September** einzureichen, an welchem Tage die Eröffnung durch denselben Morgens 10 Uhr stattfindet.

Magdeburg, den 4. September 1868. **Directorium.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise der Strecke Schebitz-Gellendorf der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn sollen drei Loose, und zwar:

Loos No. 2 mit 2639 Schachtruthen zu bewegenden Bodens,
Loos No. 4 mit 5624 Schachtruthen wie vor,
Loos No. 6 mit 4121 Schachtruthen wie vor

im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer vergeben werden.

Die Pläne, Nachweisungen der Arbeiten in den einzelnen Loosen und die Submissionsbedingungen sind im Büreau der Betriebs-Inspection IV der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau in den Amtsstunden einzusehen, die Submissionsbedingungen und Nachweisungen der Arbeiten können auch gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Die versiegelten Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten auf der Strecke Schebitz-Gellendorf“

versehen, bis spätestens zu dem am

30. September cr. Vormittags 10 Uhr

in dem vorbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Breslau, den 12. September 1868.

Die Königl. Betriebs-Inspection IV der Oberschles. Eisenbahn.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende August 1868.

1 Stück Stabeisen lagert in Wiesloch.
Adresse Johann Jacobi in Baden. 1 Koffer mit Effecten lagert in Baden.

Bayerische Ostbahnen. 1. September 1868.

TL 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.)
O K 4. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 70 Pfd.)
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.)
J S 3654. 1 Fass Wein (68 Pfd.)
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.)
J S 18. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 17 Pfd.)
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.)
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.)
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.)
} lagern in Passau.
Barbara Riegholz. 1 Koffer Hadern (51 Pfd.) lag. in Niederlindhart.
C F 932. 1 Kistl (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
F S. 1 Sack Getreide lagert in Amberg.
F S R. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.)
H 3926. 1 Stück Roheisen (1 Ctr. 8 Pfd.)
} lagern in Nürnberg.
V 5. 3 Stück Ofentheile (56 Pfd.)
1 Stück eiserner Pflugtheil (15 Pfd.)
} lagern in Lauf.
München-Eger 147. 1 schwarzer Handkoffer (20 Pfd.)
1 braunlederne Handtasche (20 Pfd.)
1 braunlederner Handkoffer mit Krägen, Manschetten (25 Pfd.)
} lagern in Eger.
K H 1. 1 Koffer Kleider (55 Pfd.) lagert in Freising.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende Juli 1868.

7683. 1 Ballen Reis (28 Pfd.) lagert in Rosenheim.
G H 108. 1 Ballot Drucksachen (35 Pfd.) lagert in München.
v E. 1 Sack Getreide (147 Pfd.)
P F. 1 Sack Getreide (145 Pfd.)
G G 173. 1 Ballot Garn (45 Pfd.)
G E G. 1 Sack Gerste (135 Pfd.)
} lagern in Augsburg.
J B G. 1 Kistchen Drahtstifte (74 Pfd.) lagert in Neu-Ulm.
Pschorrbräu. 1 Sack Lumpen (119 Pfd.) lagert in Augsburg.
S 5320. 1 Fass Cichorien (69 Pfd.) lagert in Pleinfeld.
C S 35. 1 Kistchen Drahtstifte (17 Pfd.) lagert in Pleinfeld.
6 25. 1 Kiste Glas (128 Pfd.) lagert in Hassfurt.
K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.)
F S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.)
C E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.)
280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.)
C E 412. 1 Kiste eiserne Achse (14 Pfd.)
L Reinitz. 1 Sack leere Säcke (31 Pfd.)
T. 10 Stück Eisentheile (165 Pfd.)
W 531. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.)
E M C 350. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
M C 2599. 1 Kiste Farbe (38 Pfd.)
M K. 1 Pack Kleider (39 Pfd.)
} lagern in Aschaffenburg.
F G. 1 Bund Bandeisen (1 Ctr.) lagert in Bayreuth.
1 Korbkrug (54 Pfd.) lagert in Bayreuth.
S J 2608. 1 Kiste Mineralwasser (36 Pfd.)
B 1. 1 Pack leere Säcke
N P. 1 Kiste Kleider
} lagern in Bamberg.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. August 1868.

I rother Strich. 6 Stück Kaminschieber (22 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Düsseldorf.
2 Stück Roheisen von der Schuppenrevision lagern in Düsseldorf.
G L 1265. 1 Fass kleine Schrauben (165 Pfd.) lagern auf der Eilgut-Expedition Düsseldorf.
II roth. 1 Bürde Stahl (140 Pfd.) lagert in Solingen.
7 Bürden Breiteisen (862 Pfd.) von Letmathe lagern in Steinbeck.
B 2 Kisten Quercitronensaft (108 Pfd.)
M R 2821. 1 Kübel Pech (145 Pfd.)
W S & C 5738. 1 Korb Liquer (55 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Barmen.
W C 1509. 1 Korb Mineral-Wasser (127 Pfd.) von Deutz lag. in Hagen.
1 Schraubstock (20 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Herdecke.
1 Pack 2 neue Körbe (17 Pfd.)
C F & C 1732. 1 Fass Soda (240 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Witten.
L C 9974. 1 Fass Branntwein (97 Pfd.) von Werl lagert in Witten.
B 36. 1 Kiste Feuerzeug (20 Pfd.)
F 4. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.)
6 Stäbe Eisen (205 Pfd.)
1 Bürde Eisen (52 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.
962. 1 Ballen Korken (17 Pfd.) lagert in Hamm.
2 Pack Eisendraht (55 Pfd.) auf der Strecke gefunden lag. in Letmathe.
WS 401. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 315 Pfd. von der Schuppenrevision lagert in Altena.
R S 720. 1 Pack 2 Ringe Draht (102 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Altena.
2620. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 520 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Altenhundem.
X X 2 Platten Eisenblech (94 Pfd.) lagern in Siegen.
N K C 7591, 708. 2 eiserne Deckel (208 Pfd.) lagern in Siegen.
R 4. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Bochum.
J M 105. 1 Ohm Wein (346 Pfd.) von Heissen lagert in Essen.
E S & C 2024. 1 Pack Strohpapier (36 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Essen.
HR 49. 1 Fass 1 Wage enthaltend (27 Pfd.) lagert in Oberhausen.
C M 2. 1 Pack Strohpapier (25 Pfd.) von Iserlohn lagert in Duisburg.
W 6841. 1 leere $\frac{1}{2}$ Ohm (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ruhrort.
C 2531. 1 Korbflasche (15 Pfd.) lagert in Ruhrort.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats
Berlin:
111. 1 Stange Eisen (1 Ctr. 7 Pfd.).
980. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
980. 1 leere Kiste (27 Pfd.).
Röderau:
S T.
A F. 10 Pack leere Körbe (11 Pfd.).
L F.
Wegen der früheren überzähligen Güter vergl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.
Berlin, den 15. August 1868. Die Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats.
Berlin:
4/O # 284. 1 Kiste leere Flaschen (79 Pfd.).
B J # 56. 1 Kiste leere Flaschen (10 Pfd.).
Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.
Berlin, den 14. September 1868. Die Direction.

Verzeichniss
der im Monate August 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.
Station Braunschweig. Güterexpedition:
4113. 1 Ballot Manufacturwaaren (27 Pfd.).
Station Schöningen:
1 Holzstange, 19½′ lang, 1½″ Durchmesser.
Station Börssum.
1 Sack Weizen (199½ Pfd.).
Station Seesen:
C F 43. 1 Pflugschaare (9 Pfd.) ab Hagen lagert s. 10. August c.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro August 1868.
M 1 leeres Oelfass (35 Pfd.) lagert in Hannover.
V. 2 Stangen Stabeisen (44 Pfd.) lagern in Arenshausen s. 13. Aug.
G M 9435. 2 Säcke altes Schuhwerk (108 Pfd.) lagern in Hannover.
M 20. 1 gusseis. Ofenstück (3 Pfd.) lagert in Minden seit 26. August.
(Cfr. die Verzeichnisse der früheren Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. September 1868.
H. 33. 1 Kiste Geschirr (81 Pfd.)
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
1 Stück alte Decke
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
4 eiserne Kippstöcke
} lagern in Mainz.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
1. August 1868.
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 12. Septbr.
E E 630. 1 Kiste Männerhüte (57 Pfd.) von Schönbrunn lagert in Wien seit 11. Februar. (Beklebt Bodenbach-Wien.)
Lichtenthal. 10 leere Fässer (350 Pfd.) von Lundenburg lagern in Wien seit 11. April.
6 Stück Häute (120 Pfd.) von Stettin lagern in Wien seit 8. Juni.
1 Korb leere Glasflaschen (15 Pfd.) lagert in Lundenburg s. 1. April.
10 Buschen Eisen (1230 Pfd.) lagern in Brünn seit 18. December.
V J S 188. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Brünn seit 27. August.
2 Stück Rundeisen (355 Pfd.) lagert in Brünn seit 27. August.
4 Stück Fauteuil (50 Pfd.) von Wien lagern in Brünn seit 27. Juli.
G T 819. 3 Pack Sessel (45 Pfd.) von Bisenz lagern in Göding seit 5. Juli.
H. 1 leeres Fass (37 Pfd.) von Troppau lagert in Bisenz s. 7. Novbr.
1 Stück Schmiedeeisen, 13′ 5″ lang, 6″ breit, 4‴ dick (111 Pfd.) lagert in Prerau seit 11. Mai.
2 Stück Rundeisen (190 Pfd.) von Ostrau lagern in Olmütz s. 27. Mai.
K 1/2. 2 Ballen Fenchel (442 Pfd.) lagern in Petrowitz seit 19. April.
W Z F 158. 1 Kiste leere Plutzer (115 Pfd.) lagern in Petrowitz seit 3. Mai.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 31. August 1868.
J K 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 2. März.
1 Kiste Eisenwaaren von Salzburg lagert in Wien seit 5. März.
R L. 17 Busch Stahl (2380 Pfd.) von Passau lagern in Wels s. 6. März.
J B 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Wels lagert in Wien seit 24. April.
7 Colli Eisenblech mit diversen Zeichen (27 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 30. Mai.
E A 383. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 226 Pfd.) von Hanau lagert in Wien seit 13. Juli.
W 196. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) von Eger lagert in Wien seit 19. Juli.
Ritter Sohn 4. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) von Linz lagert in Pöchlarn.
1 Busch Eisen (62 Pfd.) von Salzburg lagert in Wels seit 19. Juli.
F 168/72. 5 Pack Papier (365 Pfd.) von Hörsching lagern in Wien seit 24. August.
F S 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) von St. Peter lagert in Passau seit 6. August.

Köln-Mindener Eisenbahn. August 1868.
2 Pack Pappdeckel (48 Pfd.) lagern in Pluto seit 11. August.
2 Pack Strohpapier (100 Pfd.) lagern in Mengede seit 11. August.
H. 1 Stab Flacheisen (47 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Wesel s. 13. Aug.
F H K. 1 Fass Branntwein (81 Pfd.) lagert in Duisburg s. 15. August.
M. 4 gusseiserne Beine
2 gusseiserne Aschenkasten } (18 Pfd.) lagern in Rheda s. 18. August.
Brandb. 1 Pack Säcke (85 Pfd.) ab Mülheim lagert in Rheda seit 21. August.
HK 13. 1 leere Kiste (33 Pfd.) ab Emmerich lagert in Minden seit 24. August.
O H 60331. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Deutz seit 26. August.
Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. August 1868.
(Cfr. Verzeichniss in Nr. 34).

Nachweisung
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** im Monat August cr. überzähligen Güter- und Gepäckstücke.
1 Nothkettenhaken mit 1½ Gliedern (11 Pfd.) lagert in Magdeburg, M.-H. Güter-Expedition, seit 31. August cr.
1 Rohrstuhl lagert bei der Eilgut-Expedition Magdeburg H. B. seit 22. August.
Magdeburg, den 7. September 1868. Directorium.

Main-Neckar-Bahn. Revision am 1. September 1868.
1) auf Station Darmstadt:
S. 4 Stäbe Winkeleisen (104 Pfd.).
B 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
1 Sack Knochen (87 Pfd.).
1 Sack Lumpen (52 Pfd.)
K 40. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
H J 83. L. } 1 leere Kiste 40 Pfd.).
H A 147. H. } 1 leere Kiste (130 Pfd.).
W. 7 Ofenkapseln (3 Pfd.).
J S G Z F. } 1 Kiste Weissblech (143 Pfd.).
D R. 1 Ballen Wollwaaren (59 Pfd.).
S 2. 1 Fass Guano (150 Pfd.).
2) auf Station Frankfurt:
2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
7 Ringe Draht (105 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs September 1868.
S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
1 Ballen Schaffelle (42 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
1 Rolle Packleinen (32 Pfd.) lagert in Treysa seit Juni 1868.
M O D R J N. 1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt s. Mai 68.
K 3/4. 2 eiserne Ofentheile (36 Pfd.) lagern in Nauheim s. August 68.
2 Stück tannene Dielen lagern in Frankfurt seit April 1868.
S. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit Juli 1868.

Nassauische Eisenbahn. 17. August.
1 schwarzer Koffer ohne Adresse und Zeichen (90 Pfd.) lagert in Ems. Derselbe trägt alte Eilgut-Beklebzettel von Dresden.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende August 1868.
H. 1 Collo mit 8 Stück leeren Waschkörben (55 Pfd.) lag. in Frankfurt.
10 Stück Roststäbe (62 Pfd.) lagern in Dittersbach.
1 Ballen Lumpen (132 Pfd.) lagert in Halbau.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende August 1868.
1 Stück gusseisernes Rohr (48 Pfd.) lagert in Glogau seit 2. Aug. 1867.
G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.

Kgl. Preussische Ostbahn. Seit Mai 1868.
HH 2063. 1 leeres Fässchen (9 Pfd.).
F B 10 Comp. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.).
602. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. August 1868.
D 468. 1 Stab Flacheisen (118 Pfd.) lagert in Aachen.
A H 625. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Hochfeld.
1 Tasche Effecten lagert in Bonn.
H 5106. 1 Stab Modell lagert in Boppard.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der **Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro September 1868.

Cfr. Verzeichniss pro Juli cr. excl. der Kiste K 489 in Bingerbrück, welche bereits Verwendung gefunden.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. August 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit Juni 1864.
1 Bund 2 Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stück Flacheisen lagern in Bischofswerda } seit November 1865.
10 Stück □Eisen lagern in Bischofswerda } seit November 1865.
Ollendorf. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) lagert in Görlitz.
N 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
Von Löbau nach O. Oderwitz 911. 1 Packt leinene Waare (25½ Pfd.) von Löbau lagert in O. Oderwitz seit 5. Juli 1868.
1 Ballen rohe Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.
1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.
2 leere Fässer lagern in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat August 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

R 26736. 1 leerer Ballon } (66 Pfd.) lagern bei der Güterexpedition Altenburg.
26742. 1 leerer Ballon } (66 Pfd.) lagern bei der Güterexpedition Altenburg.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat August 1868.
E W 3255. 1 leeres Fass (108 Pfd.) aus Wagen 585 Th. lagert in Weissenfels seit 14. August 1868.
Bezettelt Meiningen-Eisenach 62. 1 Kiste Wäsche Schuhe etc. (50 Pfd.) lagert in Eisenach seit 31. August 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat August 1868.

1 Fussack lagert in Eisenach seit August 1868.
R. 1 Bund Stahl (50 Pfd.) } vom Güterboden lagern in Wernshausen seit August 1868.
1 Bund Stahl (50 Pfd.) } vom Güterboden lagern in Wernshausen seit August 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** am 4. September 1868 überzählig lagernden Güter.

D 3030/31. 2 Tonnen Seife (325 Pfd.) lagern in Altenbeken seit 3. Februar 1868.
H 208. 1 Fass Linzen (16 Pfd.) lagert in Leer seit 18. April.
2 Korbflaschen Säure von Soest lagern in Warburg seit 22. April.
F R. 2 Pack [11] Körbe (126 Pfd.) lagern in Rheine s. 23. Mai.
636. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Emden seit 2. Juni.
L P 550. 1 Sack Saamen (46 Pfd.) lagert in Münster seit 15. Juni.
S X. 1 Sack Lumpen (65 Pfd.) lagert in Leer seit 16. Juni.
3 leere Butter-Küfen (23 Pfd.) lagern in Leer seit 18. Juni.
H V Hinrich. 1 Pack Stahl (21 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Juni.
J W. 1 Pack Säcke (114 Pfd.) lagert in Rheine seit 3. Juli.
1 Kiste ohne Deckel (83 Pfd.) lagert in Leer seit 31. Juli.
1 eiserne Thür (10 Pfd.) lagert in Rheine seit 13. August.
 1 Collo Ofenringe (22 Pfd.) lagern in Leer seit 13. August.
W W 103. 1 leeres Fass (35 Pfd.) von Gladbach lagert in Münster seit 21. August.
B 2363. 1 Kiste Bier von Werl lagert in Altenbeken seit 27. August.
W H 41. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 27. Febr.
S 2148. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Siegen lag. in Münster s. 4. Febr.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. August 1868.

1 leeres Fass (177 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. März.
S J. 1 Packet Nägel (2 Pfd.) lagert in Maulbronn seit 11. April.
1 Bund Gypserrohr (15 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 9. März.
G L & C 9. 1 Koffer Muster (56 Pfd.) lagert in Mühlacker s. 2. Aug.
B L 116, 117. 2 leere Bierfässchen (15 u. 18 Maass) } lagern in Stuttgart seit März.
R C 76, 291. 2 leere Bierfässchen (13 u. 16 Maass) } lagern in Stuttgart seit März.
J N Sautter 1461. 1 leeres Bierfässchen (22 Maass) } lagern in Stuttgart seit März.
C S S 38B. 1 Kiste Drahtstifte (40 Pfd.) } lagern in Stuttgart seit März.
H. 1 Stück Gusseisen (58 Pfd.) } lagern in Stuttgart seit Juli.
A 4017. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) } lagern in Stuttgart seit Juli.
Dampfmühle der P. Haltenberger in Caschau No. 295. 1 Stumpen leere Säcke (42 Pfd.) } lagern in Stuttgart seit Juli.
Carl Fischer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) } lagern in Stuttgart seit Juli.
A F 3. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) } lagern in Stuttgart seit Juli.
1 eiserne Zugstange (4 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 30. März.
K R. 1 Packet Schustergarn (2 Pfd.) lagert in Ulm loco seit März.
1 alter Sack mit Kuhschwänzen (10 Pfd.) lagert in Ulm loco s. April.
C Berg 112. 1 leeres Bierfass 11 Maass lagert in Ulm loco seit Juli.
1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 25. August.
A L 94. 1 Bund leere Säcke (51 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 23. Juni.
Bantleon. 1 leeres Bierfässchen (10 Maass) lagert in Friedrichshafen seit 31. März.
2 leere Oelfässchen (31, 36 Pfd.) lagern in Friedrichshafen s. 14. Mai.
18 Stück Rohrmatten lagern in Friedrichshafen seit Mai/Juni.
L H 38. 1 altes leeres Fässchen (28 Pfd.) lagert in Hall seit Mai.
A F S 604. 1 Kiste Rahmen (47 Pfd.) lagern in Nürtingen s. 31. Aug.

b) Fehlende.

Altona-Kieler Eisenbahn. Pro 1868.

B. 1 Packen Kleider (9 Pfd.) vom Güterboden } fehlen in Altona.
D H 3664. 1 Kiste Wollenwaaren (19 Pfd.) von Husum } fehlen in Altona.
Walsöe. 1 Packen Effecten (10½ Pfd.) von Woyens } fehlen in Altona.
H. 1 Tisch von Itzehoe } fehlen in Altona.
J E B. 1 leeres Anker (15 Pfd.) von Glückstadt } fehlen in Altona.
H. 1 Bündel Kalbfelle (13 Pfd.) von Crempe } fehlen in Altona.
No. 698. 1 Nachtsack (30 Pfd.) von Neustadt } fehlen in Altona.
L H. 4 Bund leere Körbe (72 Pfd.) von Kolding } fehlen in Altona.

B M 387. 1 Kiste Flaschen (60 Pfd.) von Eutin } fehlen in Pinneberg.
A L. 1 Kiste Flaschen von Blankenese } fehlen in Pinneberg.
C K 4788. 1 leere Kiste von Altona } fehlen in Pinneberg.
F H 30. 1 leere Buttertonne von Altona fehlt in Horst.
No. 52. 1 Hutschachtel von Ploen fehlt in Wrist.
WR 370. 1 Packet Tischdecke (1 Pfd.) von Altona fehlt in Wrist.
31. 1 Packen Schaafleder (16 Pfd.) von Altona } fehlen in Kiel.
M 5161. 1 Packen Papierwaaren (39 Pfd.) von Altona } fehlen in Kiel.
E B. 1 Packet Stiefeln (4 Pfd.) von Husum } fehlen in Kiel.
No. 509. 1 Stück Gepäck, Regenschirm und Stock (2 Pfd.) von Flensburg fehlt in Klosterthor.
St. T 10. 1 Koffer Kleider (21 Pfd.) von Altona fehlt in Rendsburg.
 697. 1 Packen Hopfen (57 Pfd.) von Altona } fehlen in Eutin.
251. 1 Colli Kurzwaaren (8 Pfd.) von Flensburg } fehlen in Eutin.
P B. 1 Collo Ofentheile von Altona } fehlen in Eutin.
M. 1 Broden Zucker von Itzehoe } fehlen in Eutin.
L E R 3. 1 Packen (101 Pfd.) von Altona fehlt in Neustadt.
M F 73. 1 Kiste Weiss-Pech (115 Pfd.) von Altona fehlt in Preetz.
HB N No. 1984. 1 Kiste Cigarren (20½ Pfd.) von Hamburg fehlt in Altona.
J K 658. 1 Collo Manufacturwaaren (20 Pfd.) von Hamburg fehlt in Altona.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende Juli 1868.

1 Kiste Effecten (146 Pfd.) ab Wien fehlt in Kufstein.
H B 3. 1 Fass Obstgelee (63 Pfd.) ab Mainz fehlt in Kufstein.
J M 77. 1 Koffer Kleider (114 Pfd.) ab Salzburg fehlt in Kufstein.
K B 145. 1 Ballot Bücher (22 Pfd.) ab Augsburg fehlt in München.
W L 355. 1 Ballot Kurzwaaren (24 Pfd.) ab Ulm fehlt in München.
G 272. 1 Ballot Baumwollenwaaren (52 Pfd.) ab Augsburg fehlt in München.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollwaaren (50 Pfd.) ab Augsburg fehlt in Brannenburg.
Gschnitzer 27. 1 Ballen Lumpen (162 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Salzburg.
Miesbach Adresse. 1 Koffer Kleider (42 Pfd.) ab München fehlt in Miesbach.
Adresse Berlin-Kufstein. 1 Packet Zollschlösser ab Berlin fehlt in Rosenheim.
M 13. 1 Sack leere Säcke (210 Pfd.) ab Kempten fehlt in Augsburg.
C P A. 1 Tafel Eisenblech (259 Pfd.) ab Ulm fehlt in Augsburg.
F C P 1793. 1 Kiste Phosphor (160 Pfd.) ab Köln fehlt in Kempten.
S C 28. 1 Ballen Säcke (9 Pfd.) ab Fürth fehlt in Augsburg.
8489. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Bobingen fehlt in Augsburg.
HH 267. 1 Ballen Hornabfälle (337 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Kempten.
A R X 18. 1 Sack Werg (109 Pfd.) ab Dachau fehlt in Fellheim.
A H 10. 1 Pack Kleider (8 Pfd.) ab Aschaffenburg fehlt in Augsburg.
B 2897. 1 Sack Mandeln (25½ Pfd) ab Mannheim fehlt in Kempten.
C S 3540. 1 Ballen Leder (11½ Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.

H 9400. 1 Ballot Stahl (37 Pfd.) ab Trauustein fehlt in Augsburg.
W 2407. 1 Sack Getreide fehlt ab Augsburg in Friedrichshafen.
C K S 32. 1 Pack Baumwolle (33 Pfd.) fehlt vom Güterboden in Augsburg.
E O D A G G. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Wien fehlt in Augsburg.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollgarn (50 Pfd.) fehlt vom Güterbodeu in Augsburg.
C S 929. 1 Ballot Baumwollwaaren (68 Pfd.) ab Schwarzenbach fehlt in Augsburg.
H 624. 1 Ballot Contons (41 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Augsburg.
B S 602. 1 Ballot Baumwollwaaren (29 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Augsburg.
M S F 1984. 1 Ballot Seilerwaaren (100 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Augsburg.
J B 10. 1 Kiste grobe Eisenwaareu (35 Pfd.) ab Aalen fehlt iu Kempten.
H G. 1 Bund Eisen ab Mannheim fehlt in Augsburg.
H F 9537. 1 Kiste Cieborien (74 Pfd.) ab Ulm fehlt in Augsburg.
B B 60. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) fehlt in Pleinfeld.
1 Wagentragfeder von geripptem Stahl und siebenlägig ab Regensburg fehlt in Nürnberg.
F 3. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) ab Regensburg fehlt in Aschaffenburg.
B & H 8. 1 Büudel leere Säcke (35 Pfd.) ab Mainz fehlt in Aschaffeuburg.
S 2214. 1 Ballen Galläpfel (65 Pfd.) ab Köln fehlt in Aschaffenburg.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. August 1868.

L E 687. 1 Kiste Messingwaaren (26 Pfd.) von Paderborn fehlt auf der Güter-Expedition Berlin seit 27. August.
C H 3761. 1 Pack Bücher (66 Pfd.) von Wesel fehlt auf der Güter-Expedition Berlin seit 27. August.
Ems/Berliu 177. 1 Sack Betten (1 Ctr. 10 Pfd.) vou Ems fehlt auf der Gepäck-Expedition Berlin seit 31. August.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat August 1868.

G 718. 1 Collo leinene Gewebe (34 Pfd.) von Waldeuburg fehlt in Breslau seit 9. August.

Verzeichniss
der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro August 1868.

B S 254. 1 Korb Oel (26 Pfd.) von Eystrup fehlt in Lüneburg.
10 Säcke Hafer von Pest fehleu in Harburg.
1 Sack Hafer von Pest fehlt in Harburg.
1 Sack Hafer von Pest fehlt in Harburg.
Gepsch. 67 Melle/Hannover. 1 kleine schwarzled. Handtasche mit einem Bindfaden umschnürt (7 Pfd.) von Melle fehlt in Hannover seit 8. August c.
1 Sack Hafer (100 Pfd.) von Halle fehlt iu Harburg.
Serie 327. 1 Zoll-Kunstschloss von Dresden fehlt in Bremen.
K 1. 1 Sack Weizen und Flachs [Eilgut] (100 Pfd.) von Herford fehlt in Verden.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. September 1868.

C H 99. 1 Pack Säcke (14 Pfd.)
A G 938. 1 Ballen Wollwaaren (17 Pfd.)
S O 705. 1 Ballen Wollenwaaren (40 Pfd.)
C A S 3883. 1 Ballen baumw. Garn (18 Pfd.)
K 1258. 1 Kiste Essenzen (31 Pfd.)
A H 30161. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
4335. 1 Kiste Leinen (49 Pfd.)
K N M E (rothe Schrift) / Breslau 194. 1 aus Drillich gefertigte getheerte Decke mit 6 Ringen 28' lang, 14' breit.
S J 253. 1 Pack Papier (116 Pfd.)
F 245. 1 Ballen Wollenwaaren (21 Pfd.)
G C R 2291. 1 Bällchen Leder (34 Pfd.)
D B 2001. 1 Kiste Manufacturwaaren (49 Pfd.)
B & C 2062. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.)
K St 26. 1 Kiste Kleider (66 Pfd.)
3 Stück Leinen
M A 726. 1/4 Ohm Weiu von Mainz in Köln
K R od. K B. 1 Fass Wein (103 Pfd.)
1 Ring Steingut
L. 1 Pack Säcke (11 Pfd.) } Eilgut
Serie 240. 3 Stück Kunstschlösser } Eilgut
} fehlen in Mainz.
G S. 1 Sack Weinstein (191 Pfd.) fehlt in Gau-Algesheim.
HB 220. 1 Kiste Strohhüte (14 Pfd.) fehlt in Worms.

Neisse-Brieger Eisenbahn. Ende August 1868.

1 Sack Siedesalz fehlt in Neisse seit 13. Juni 1868.

Niederschlesische Zweigbahn. Eude August 1868.

30. 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1868.

Bilschofsky. 1 Sack Kleie (1 Ctr. 2 Pfd.) fehlt in Klopschen seit 21. Februar 1868.
2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehleu iu Buchwald seit 10. Dec. 1867.

Oberschlesische Eisenbahn. August 1868.

S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten Wollwaaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
J. Graetzer Gross-Strehlitz. 1 Pack leere Säcke (5 Pfd.).
H B 497. 1 Ballen wollene Waaren (60 Pfd.).
C A F 963. 1 Kiste Manufacturwaaren (67 Pfd.).
E & E 2607, 2613. 2 Ballen Manufacturwaaren (1 Ctr. 40 Pfd.).
Geb. F 6986. 1 Colli baumwollene Waaren (1 Ctr. 72 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Seit Mai 1868.

B 3318. 1 Kiste Farben (17 Pfd.).
V D 1604. 1 Ballen baumwollene Waaren (133 Pfd.).
1 blaue Pappschachtel (2 Pfd.). [Gepäckstück].
A H 1. 1 Kiste Leinen (84 Pfd.)
A W 28. 1 Collo seidene Waaren (7 Pfd.).
M C 505. 1 Collo wolleue Waaren (35 Pfd.).
B G 537. 1 Collo Bücher (15 Pfd.).
F 2835. 1 Ballen Kaffee (155 Pfd.).
HK 1/4. 4 Sack Roggen (955 Pfd.).
E G 620. 1 Kiste (244 Pfd.).
1 eisernes Rosetteufenster (28 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. August 1868.

F H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln.
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen fehlen in Köln.
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.) fehlt in Köln.
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.) fehlt in Köln.
D 1. 1 Balleu Felle ab Neuss fehlt in Köln.
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis fehlt iu Köln.
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.) fehlt in Köln.
571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.) fehlt in Köln.
M 191. 1 Ballen Garn (22 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln.
2 Stäbe Eisen ab Aachen fehlen in Köln.
M A 726. 1/4 Ohm Wein ab Mainz fehlt in Köln.
E M 2. 1 Kiste Cigarren ab Amsterdam fehlt in Köln.
P 89. 1 Pack Papier ab Düren fehlt in Köln.
Leder. 1 Pack Felle ab Essen fehlt in Köln.
A C 1/4. 4 Körbe Flaschen (178 Pfd.) fehlen in Köln.
869. 2 Kisten Feuerzeug ab Darmstadt fehlen in Köln.
B C 3038. 1 Kiste leere Kisten (125 Pfd.) ab Creuznach fehlt in Köln.
B C. 1 leeres Fass ab Aachen fehlt in Köln.
W F C. 8 Blöcke Kupfer ab Anvers fehlt in Stollberg.
AL F 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz fehlt in Aachen.
Z H 80. 1 Ballen Tuch (24 Pfd.) ab Frankfurt fehlt in Aacheu.
HH 23 & 26. 2 leere Fässer (110 Pfd.) ab Essen fehlen in Neuss.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
3 leere Fässer ab Köln fehlen in Crefeld.
P W. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Crefeld.
D 3086. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Crefeld.
1 Sack Mehl ab Neuss fehlt in Crefeld.
H V 990 1 Ballen Tuch (27 Pfd.) ab Köln fehlt in Crefeld.
ML 280. 1 Ballen Papier ab Obercassel fehlt in Kempen.
B 1528. 1 Korb Bürsten (77 Pfd.) ab Wickrath fehlt in Kempen.
M K 21. 1 Sack Kleieu ab Neuss fehlt in Hochfeld.
3 Stück Gewichte (3 Pfd.) fehlen in Bonn.
H B. 1 Tafel Eisenblech ab Coblenz fehlt in Bonn.
R S Ducherow. 1 Holzkiste Effecten u. Bücher (25 Pfd.) fehlt in Bonn.
5996. 1 Kiste Stärke (70 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Godesberg.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Auderuach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 2 leere Fässer ab Köln fehlen in Andernach.
AP 89. 1 Pack Papier ab Düren fehlt in Neuwied.
Kiep 1013. 1 leeres Fass ab Bonn fehlt in Coblenz.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.
R S. 2 Pack Ofentheile ab Worms fehlen in Bingerbrück.
K 1173. 1 Fass Leinöl (348 Pfd.) ab Köln fehlt in Bingerbrück.

Wilhelmsbahn. August 1868.

576. 1 Ballen leinene Gewebe (51 Pfd.) von Breslau fehlt seit 5. Juli cr.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Die Berliner Börsen-Zeitung

erscheint unverändert wie bisher auch im nächsten Quartal täglich zweimal; auch das am Sonntag Nachmittag von uns mit der Post versendete und hier am Montag Morgens ausgegebene Blatt mit den neuesten Nachrichten und den Coursen des Sonntag-Privat-Verkehrs wird unverändert wie bisher forterscheinen.

Die **Abend-Ausgabe** wird fortfahren über alle Erscheinungen auf dem Gebiete des commerciellen und industriellen Lebens nicht nur prompt und ausführlich Bericht zu erstatten, sondern auch stets in kritischer Weise alle Anhaltspuncte für ein motivirtes Urtheil darlegen, und so also auch fernerhin ein Central-Organ für alle Vorkommnisse wirthschaftlichen Lebens bilden. Die zahlreichen Beilagen, unter Anderem die Verloosungslisten, die Börse des Lebens, namentlich auch die grossen tabellarischen Uebersichten, denen seit dem 1. Juli d. J. noch vollständige Restantenlisten hinzugetreten sind, haben die Gunst des Publicums so allseitig erworben, dass wir uns jedes Wortes der Anpreisung enthalten können.

Unsere **Morgen-Zeitung** bildet hierneben ein politisches Blatt im ausgedehntesten Sinne, welches nicht nur alles zu berichten, sondern durch zergliedernde Besprechung auch auf dem Gebiete des politischen Lebens unsere Leser allseitig zu orientiren bemüht bleiben wird. Unsere Leser haben somit keinerlei Veranlassung, neben unserer Zeitung noch irgend ein anderes politisches Blatt zu halten.

Die Abonnements-Bedingungen bleiben unverändert. Alle Post-Anstalten nehmen Bestellungen an, hier am Orte alle Zeitungs-Spediteure und die unterzeichnete

Expedition der „Berliner Börsen-Zeitung."

Berlin, im September 1868. (Charlotten-Strasse No. 28.)

Deutsche Allgemeine Zeitung.

Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Mit dem 1. October beginnt ein neues Abonnement auf die Deutsche Allgemeine Zeitung, und werden deshalb alle auswärtigen Abonnenten (die bisherigen wie neueintretende) ersucht, ihre Bestellungen auf das nächste Vierteljahr baldigst bei den betreffenden Postämtern aufzugeben, damit keine Verzögerung in der Uebersendung stattfindet.

Die Richtung der Deutschen Allgemeinen Zeitung bleibt unverändert dieselbe wie bisher: als ein entschieden liberales und nationales, nach allen Seiten unabhängiges Organ wird sie ihrem Motto getreu „Wahrheit und Recht, Freiheit und Gesetz" zur alleinigen Richtschnur ihres Auftretens nehmen.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung erscheint ausser Sonntags und Feiertags täglich Nachmittags mit dem Datum des folgenden Tags. Nach auswärts wird sie mit den nächsten nach Erscheinen jeder Nummer abgehenden Posten versandt.

Der Abonnementspreis beträgt vierteljährlich 2 Thlr. Inserate finden durch die Deutsche Allgemeine Zeitung die weiteste und zweckmässigste Verbreitung; die Insertionsgebühr beträgt für den Raum einer viermal gespaltenen Zeile (unter „Ankündigungen") 1½ Ngr., einer dreimal gespaltenen (unter „Eingesandt") 2½ Ngr.

Hauptredacteur: Fridolin Hoffmann.

Kölnische Blätter.

Gegründet am 1. April 1860.

Politische Zeitung mit Feuilleton seit dem 1. Januar 1866 in vergrössertem Format.

Die „Kölnischen Blätter" werden in ihrem neunten Jahrgange sich den bisher erworbenen Ruf eines selbstständigen und mit Umsicht redigirten Blattes zu erhalten wissen. Von dem Verleger durch reichliche materielle Mittel unterstützt, wird die Redaction auch ferner alles aufbieten, um den Abonnenten ein vollständiges und geordnetes Bild der Tagesereignisse zu geben. Dieses allgemein anerkannte Streben, so wie die Wochen-Rundschau, die Leitartikel und das Feuilleton gewinnen der Zeitung zu den alten stets neue Freunde.

Täglich erscheint **ein Erstes und ein Zweites Blatt**, welche nach auswärts zusammen versandt werden. Sonntags wird gewöhnlich nur ein Blatt ausgegeben. Bei wichtigen Gelegenheiten erscheint ein **Drittes Blatt** als Extra-Blatt.

Die „Kölnischen Blätter" sind die einzige grössere Zeitung im nördlichen Deutschland, welche die verfassungsmässigen Rechte der Katholiken in Preussen und ihre anderwärts gekränkten oder misskannten Interessen entschieden vertritt.

Unter der Zahl der Abonnenten, welche, neben der der „Köln. Zeitung", viel grösser ist, wie die Auflage sämmtlicher politischen Tagesblätter im ganzen nordwestlichen Deutschland sind

6000 Abonnenten allein **in Preussen,**

was für die Wirksamkeit der Inserate offenbar vom grössten Vortheil ist.

Einrückungsgebühren für Anzeigen (nicht höher als bei allen Blättern, die nur ein Drittel dieser Abonnentenzahl haben) **1½ Sgr. die Petitzeile.**

Abonnements-Preis: in Köln 1 Thlr. 20 Sgr., bei allen Postanstalten in ganz Deutschland, Oesterreich und Luxemburg, so wie bei den Agenturen in Aachen, Bonn, Düsseldorf, Coblenz, und Trier 1 Thlr. 27½ Sgr. Einige Nummern zur Probe stehen jederzeit gratis und franco zu Dienst.

Verlag von **J. P. Bachem** in Köln.

Frankfurter Zeitung

(Auflage 8500.) **und Handelsblatt.** (Auflage 8500.)

Der Abonnementspreis im Norddeutschen Bunde ausserhalb Preussens beträgt

Thlr. 1. 27½

pro Quartal.

Abonnements werden bei allen Postämtern angenommen.

Frankfurt a. M., im September 1868.

Die Expedition der Frankfurter Zeitung.

Die in Stettin erscheinende

Oder-Zeitung

kommt täglich zweimal heraus zu dem höchst billigen Preise von 1 Thlr. 5 Sgr. vierteljährlich. Verbreitet in den Provinzen Pommern, Posen, Ost- und Westpreussen und der Mark. Leitartikel, politische Nachrichten, Neues aus Stettin und Pommern, Kunst und Litteratur, Feuilleton (Skizzen, Novellen, Erzählungen u. s. w.), Handel, Course und Marktberichte. Der Pommersche Zweigverein des Verbandes Deutscher Müller und Mühleninteressenten hat das Blatt zu seinem Organ gewählt. — Inserate 1 Sgr. pr. Petitzeile.

C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Technisches

Hilfs- und Handbuch

zum Gebrauche für Ingenieure, Architecten, Maschinen- und Mühlenbauer, Fabricanten, technische Behörden und Freunde der Technik überhaupt.

Mit vielen Holzschnitten.

Von

Oberbaurath H. Roessler.

Gross Octav. 656 Seiten. Preis 2 Thlr. 8 Ngr.

Das Werk dient dem Architecten und Ingenieur, sowie jedem Techniker als ein vortreffliches Nachschlagebuch, und ist durch die erläuternde Behandlung des reichen Stoffes gleichzeitig ein Hand- und Lehrbuch, das grössere Werke zu ersetzen geeignet ist. Die Kritik hat sich über dasselbe bereits in der anerkennendsten Weise ausgesprochen und es als das beste technische Hilfsbuch bezeichnet.

Im J. C. Hinrichs'schen Verlage in Leipzig ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Dr. C. G. D. Stein's

Geographie für Schule und Haus.

Sechsundzwanzigste Auflage.

Neue Bearbeitung

von Dir. Prof. Dr. K. Th. Wagner.

Sechste Auflage

herausgegeben von Oberlehrer Dr. O. Delitsch.

Zweiter umgearbeiteter Abdruck, ergänzt bis Anfang 1867.

484 S. 27 Ngr. Cart. 1 Thlr.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Newyork:	Von Bremen:		Von Newyork:
D. Rhein	3. October	29. October	D. Weser	24. October	19. November
D. Hansa	10. „	5. November	D. Hermann	31. „	26. „
D. America	17. „	12. „	D. Union	7. November	3. December

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Baltimore:	Von Bremen:		Von Baltimore:
D. Berlin	1. October.	1. November.	D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.
D. Baltimore	1. November	1. December	D. Baltimore	1. Januar 1869	1. Febr. 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS

ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:

D. Newyork am 14. October. | D. Bremen am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Cocosmatten-Fabrik

von

Schildge & Stuttmann in Rüsselsheim a/M.

empfiehlt ihr Fabricat — alle Sorten abgepasster Matten und Läufer in Rollen — zu Belegen von Eisenbahn-Coupés und Büreaus. Solide Waare zu billigen Preisen, worüber beste Zeugnisse zur Verfügung stehen.

Rüsselsheim a/M., Septbr. 1868. **Schildge & Stuttmann.**

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Germania,	Mittwoch,	30. Septbr.	Morgens	Cimbria,	Mittwoch,	21. Octbr.
*Teutonia,	Sonnabend,	3. Octbr.		Westphalia,	do.	28. Octbr.
Allemannia,	Mittwoch,	7. Octbr.		Silesia (im Bau).		Morgens
Holsatia,	do.	14. Octbr.				

☞ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £ **2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten 4 Sgr., Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff“

und zwischen **Hamburg** und **New-Orleans,**

auf der Ausreise Havre und Havanna, auf der Rückreise Havanna und Southampton anlaufend.

Saxonia, ...	1. October,	Saxonia, ...	31. December,
Bavaria, ...	1. November,	Bavaria, ...	1. Februar 1869,
Teutonia, ...	1. December,	Teutonia, ...	1. März „

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. Fracht £ **2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr C. O. R. Viehweg in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Rohglastafeln,

¼ bis 1 Zoll stark in allen möglichen Grössen, als Bedachung für Glashallen, und einzelne Oberlichter liefert

H. Berg in Düsseldorf.

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Manilla-Putz-Werg,

sehr rein, ergiebig, langfasrig, à Ctr. 5 Rthlr., als auch **weisse** und **bunte Putzwolle** empfiehlt billigst

Frankenstein in Schles.

H Bruck's Fabrik.

Amerikanische wollene Polsterstoffe.

Diesen ganz neuen Stoff, für Eisenbahn-Waggons vorzüglich geeignet, liefert in anerkannt zweckentsprechender Qualität

Cöln, im August 1868. **W. v. Gerhardt.**

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**

Berlin. Zimmerstrasse 88.



Ventilator-Feldschmieden,

Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf 2½zölliges Quadrateisen in 8—10 Min. Preis von **30 Thlr. an.** In allen Grössen vorräthig bei

Roessemann & Kühnemann,

Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Kessler's selbstthätiger, patentirter Schmierapparat für Cylinder und Schieberkasten an Locomotiven und Condensationsmaschinen spart ⅔ an Schmiermaterial und Reparaturen.

Allein zu beziehen von

Wirth & Co. in Frankfurt a./M.

Eisenbahn-Bau-Geräthe,

als zweirädrige Kippkarren mit eisernen Achsen, einrädrige Schuttkarren, rothbuchene Laufbohlen in allen Dimensionen und Sorten, Lehr-Bögen etc. etc. liefert auf Bestellung den Herren Bau-Unternehmern zu den billigsten Preisen

G. C. Querfurth in Rammelburg bei Wippra a/Harz.

Wichtig für Maschinen-Werkstätten.

Unzerreissbare

Rollen-Zeichen-Papiere

in Rollen von 28 Zoll Höhe und 18 Fuss Länge à 4⅔ Thlr. pro Rolle vorräthig bei

Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rhein-Pr.

Für Eisenbahn-Bau-Unternehmer.

7 Stück ausrangirte aber noch **brauchbare**

Locomotiven nebst Tender

sind billig zu verkaufen bei

August Vogel in Leipzig.

Wasserstandsgläser

in vorzüglichster Qualität, über deren ausgezeichnete Dauerhaftigkeit Atteste mehrerer Eisenbahn-Verwaltungen stets vorräthig.

Cöln, im August 1868.

W. von Gerhardt.

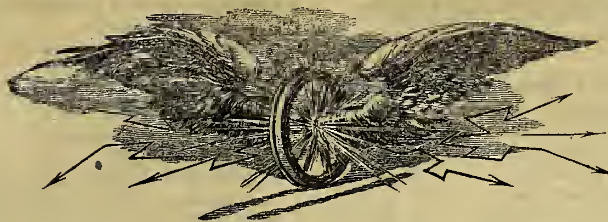
☞ Mit nächster Nummer beginnt das vierte Quartal, weshalb um gefl. Erneuerung der Abonnements ersucht wird.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 40.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 2. October 1868. (Schluss der Nummer: 1. October Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft wird in Ausführung des General-Versammlungs-Beschlusses der Actien-Gesellschaft vom 18. December v. Js. das Domicil der Gesellschaft und der Sitz des Directoriums am 1. October d. J. von Potsdam nach Berlin verlegt werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen hiervon gefälligst Kenntniss nehmen und ihre Correspondenz und sonstigen Sendungen an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnverwaltung vom 1. October d. Js. ab nach Berlin adressiren.

Berlin, den 25. September 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1866.

(Fortsetzung aus No. 39.)

III. Frequenz.

Die Kriegs-Ereignisse des Jahres 1866 und die damit in Verbindung gestandenen Verkehrs-Störungen, sowie die allgemeinen volkswirthschaftlichen Zustände hatten zur unmittelbaren Folge, dass der

Personenverkehr

in den Wagenclassen I—III abgenommen, in der IV. Wagenclasse dagegen zugenommen hat.

Wenn man die von den einzelnen Bahnverwaltungen angegebenen Summen addirt, dann sind im Vereinsgebiete[11] Personen befördert worden in der

I. Classe	1 366 337	Personen,
II. „	15 039 381	„
III. „	53 576 903	„
IV. „	14 227 971	„
sowie an Militärs u. zu erm. Preisen	14 594 665	„
zusammen	98 805 257	Personen
gegen	92 872 221	„ im Vorjahre
pro 1866 mehr	5 933 036	Pers. = 6,39 Proc.

Von den beförderten Personen kommen nach Procenten auf die

	1866	1865
I. Classe	1,38 Proc.	1,76 Proc.
II. „	15,22 „	17,88 „
III. „	54,23 „	62,06 „
IV. „	14,40 „	14,10 „
Militärs etc.	14,77 „	4,20 „

Gegen das Vorjahr sind mehr befördert worden: bei der

Wien-Neu-Szönyer	109,12 Proc.	Oesterr. südöstlichen	75,68 Proc.
[12] † Altona-Kieler	81,14 „	Theissbahn	63,48 „
Galiz. Carl-Ludwigb.	50,77 Proc.	Preussischen Ostbahn	9,94 Proc.
Breslau-Posen-Glogauer	45,73 „	Saarbrücker	9,72 „
Kais. Ferdinands Nordb.	44,92 „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	9,70 „
Neisse-Brieger	44,53 „	Magdeburg-Leipziger	9,23 „
Stargard-Posener	44,43 „	Berlin-Potsd.-Magdeb.	8,40 „
† Lübeck-Büchener	42,87 „	Warschau-Wiener	8,03 „
Nordtiroler	34,44 „	Württembergischen	7,84 „
† Oesterr. Südbahn	34,28 „	† Braunschweigischen	7,61 „
† Wilhelmsbahn	31,50 „	Rhein-Nahe-Eisenb.	7,58 „
Magdeburg-Wittenberge'schen	25,10 „	Berlin-Hamburger	6,88 „
Oesterr. nördlichen	23,20 „	† Bayerischen Ostbahnen	6,53 „
† Niederschl.-Märkischen	22,18 „	Mecklenburgischen	5,84 „
Mohács-Fünfkirchener	21,92 „	Hannoverschen	5,78 „
Berlin-Anhaltischen	21,86 „	Berlin-Stettiner	5,59 „
Oberschlesischen	20,24 „	Köln-Mindener	5,08 „
Niederschles. Zweigb.	19,84 „	† Rheinischen	4,34 „
Kurf. Fr. Wilh. Nordb.	18,28 „	Brünn-Rossitzer	3,42 „
Magdeb.-Halberstädter	17,24 „	Vorpommerschen	2,40 „
Kaiserin Elisabethbahn	17,04 „	Main-Weserbahn	1,06 „
Hinterpommerschen	16,97 „	Oppeln-Tarnowitzer	0,85 „
Warschau-Bromberger	13,19 „	Böhmischen Westbahn	0,80 „
Westfälischen	11,72 „	† Bergisch-Märkischen	0,11 „
Glückstadt-Elmshorner	11,06 „	† Badischen	0,03 „
Süd-Norddeutschen V.-B.	10,11 „	Pferdeb. Linz-Budweis	9,30 „

[11] Einschliesslich der bei den Pferdebahnen.

[12] Bei den mit † bezeichneten Bahnen hat sich das Bahngebiet gegen das Vorjahr nicht unerheblich vermehrt, was bei der Vergleichung mit dem Vorjahre zu berücksichtigen ist.

Dagegen resultirte bei den nachstehenden Bahnen eine Minder-Beförderung und zwar bei der

Aussig-Teplitzer	42,58 Proc.	Nassauischen	12,51 Proc.
Zittau-Reichenberger	36,43 „	Niederländ. Rhein-E.	11,80 „
Löbau-Zittauer	36,02 „	Main-Neckarbahn	9,99 „
Sächsischen östlichen	32,56 „	Graz-Köflacher	6,43 „
Kralup-Kladnoer	20,18 „	† Sächsischen westlichen	6,25 „
Taunusbahn	19,19 „	Hamburg-Bergedorfer	6,13 „
Prag-Wejhybka	18,29 „	Werrabahn	4,94 „
Albertsbahn	16,44 „	Aachen-Mastrichter	4,23 „
† Leipzig-Dresdner	16,01 „	Frankfurt-Hanauer	3,18 „
Homburger	15,58 „	Lüttich-Mastrichter	3,0 „

Thüringischen	2,14 Proc.	Hessischen Ludwigsbahn	1,81 Proc.
†Bayerischen Staatsb.	2,14 „	Nürnberg-Fürther	1,49 „

Mit Ausschluss der Militärpersonen und derjenigen zu ermässigten Fahrpreisen (welche die Statistik in einer Summe angiebt) wurden 4 760 180 Personen = 5,65 Proc. weniger befördert als im Vorjahre.

Berücksichtigt man, dass der Verkehr unterbrochen gewesen ist bei der

Sächs. westlichen	25 resp. 180 Tage	Kaiser Ferdinands Nordb. durchschnittlich	35,3 Tage
Sächs. östlichen	5 resp. 40 u. 77 Tage	Main-Weserbahn	34 „
Löbau-Zittauer	76 Tage	Nassauischen	33 „
Turnau-Kralup-Prager	75 „	Köln-Giessener	27 „
Zittau-Reichenberger	71 „	Gössnitz-Geraer	25 „
Süd-Norddeutschen	69 „	Frankfurt-Hanauer	22 „
Greiz-Brunner	53 „	Oesterr. südöstlichen	16 „
Brünn-Rossitzer	52 „	Thüringischen	14 „
Aussig-Teplitzer	45 „	Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	12 „
Kralup-Kladnoer u. Prag-Wejbybka	43 „	Bebra-Hanauer	8 „
Taunusbahn	41 „	Oesterr. nördlichen	8 „
Hessischen Ludwigsbahn	40 „	Leipzig-Dresdner	5 „
Werrabahn	29—49 „	Homburger	2 „
Böhmischen Westbahn	39 „		

und dass der Personenverkehr sich nicht so schnell wieder entwickelt, wie der Güterverkehr, dann wird man es sich erklären, warum die Anzahl der Reisenden aus dem Civilstande bei den meisten Bahnen erheblich geringer war, wie in dem ruhigen Jahre 1865.

Bei den einzelnen Bahnen wurden ohne die Militärs etc. mehr befördert bei der

Altona-Kieler	76,57 Proc.	Pfälzischen Ludwigsb.	5,06 Proc.
Lübeck-Büchener	41,56 „	Hannoverschen	4,18 „
Warschau-Bromberger	16,45 „	Mecklenburgischen	2,59 „
Warschau-Wiener	13,72 „	Pfälz. Maximiliansb.	2,25 „
Glückstadt-Elmshorner	12,04 „	Berlin-Hamburger	2,17 „
Württembergischen	9,31 „	Saarbrücker	1,20 „
Neisse-Brieger	8,59 „	Westfälischen	0,02 „
Niederschles.-Märkischen	5,59 „		

welchen gegenüber weniger beförderten die

Zittau-Reichenberger	57,86 Proc.	Stargard-Posener	8,29 Proc.
Löbau-Zittauer	55,80 „	Braunschweigische	7,966 „
Aussig-Teplitzer	51,79 „	Sächs. westliche	7,50 „
Oesterr. nördliche	45,77 „	Hinterpommersche	7,27 „
Sächs. östliche	32,08 „	Vorpommersche	7,21 „
Böhmische Westbahn	30,60 „	Magdeburg-Wittenbergesche	7,11 „
Nassauische	24,97 „	Breslau-Posen-Glogauer	7,11 „
Thüringische	20,41 „	Rhein-Nahebahn	6,21 „
Albertsbahn	18,43 „	Mohács-Fünfkirchener	5,84 „
Niederschles. Zweigbahn	17,24 „	Wilhelmsbahn	5,78 „
Homburger	16,01 „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	5,72 „
Leipzig-Dresdner	16,0 „	Rheinische	5,13 „
Süd-Norddeutsche	15,88 „	Bayerische Staatsb.	5,02 „
Main-Weserbahn	15,76 „	Berlin-Potsd.-Magdeb.	4,69 „
Niederländ. Rhein-E.	15,48 „	Oesterr. Südbahn	4,62 „
Brünn-Rossitzer	15,34 „	Aachen-Mastrichter	4,57 „
Frankfurt-Hanauer	15,04 „	Galiz. Carl-Ludwigb.	4,52 „
Kaiserin Elisabethbahn	14,83 „	Bayerische Ostbahnen	3,79 „
Nordtiroler	14,28 „	Köln-Mindener	3,10 „
Kaiser Ferdin. Nordb.	14,09 „	Lüttich-Mastrichter	3,0 „
Werrabahn	11,97 „	Magdeb.-Halberstädter	2,21 „
Oesterr. südöstliche	11,96 „	Wien-Neu-Szönyer	1,89 „
Berlin-Stettiner	10,22 „	Oppeln-Tarnowitzer	1,88 „
Ostbahn	9,99 „	Bergisch-Märkische	1,88 „
Main-Neckarbahn	9,76 „	Oberschlesische	1,70 „
Hessische Ludwigsbahn	9,52 „	Badische	0,77 „
Magdeburg-Leipziger	9,39 „	Theissbahn	0,05 „
Graz-Köflacher	9,13 „		
Berlin-Anhaltische	8,53 „		

Die Nürnberg-Fürther, Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nordbahn, Hamburg-Bergedorfer, Taunusbahn und Buschtěhrader haben die beförderten Militärs nicht besonders notirt und die übrigen Bahnen sind zu Vergleichungen nicht geeignet.

Die wirklich bewegte Personenzahl lässt sich wegen der vielfachen Doppelzählungen mit Sicherheit nicht feststellen, es sind aber von den gezählten Personen 85,94 Proc. im Binnen- und 14,06 Proc. im directen und Durchgangs-Verkehre befördert worden, gegen 87,35 resp. 12,65 Proc. im Vorjahre.

Auf die Einheit einer Meile reducirt, ergiebt sich eine Personenfrequenz

im Jahre 1866 von	631 562 713 Personenmeilen
„ „ 1865 „	474 232 195 „
pro 1866 mehr	157 330 518 Personenml. = 33,20%.

Dem entsprechend hat die specifische Personenfrequenz 226 180 Personenmeilen gegen 179 156 im Vorjahre betragen.

Dieselbe hat betragen bei der:

	Mille		Mille
Nürnberg-Fürther	873	Warschau-Wiener	172
Berlin-Potsdam-Magdeburger	534	Neisse-Brieger	171
Homburger	445	Kurf. Friedrich Wilh. Nordb.	155
Kaiser Ferdinands Nordbahn	431	Westfälischen	152
Hamburg-Bergedorfer	425	Hannoverschen	151
Niederschlesisch-Märkischen	408	Theissbahn	147
Oesterr. Südbahn	378	Niederschlesischen Zweigbahn	144
Berlin-Stettiner	371	Neustadt-Dürkheimer	143
Albertshahn	366	Sächsischen westlichen	142
Magdeburg-Halberstädter	353	Magdeburg-Wittenbergeschen	140
Leipzig-Dresdner	351	Pfälzischen Maxbahn	138
Magdeburg-Leipziger	345	Bayerischen Ostbahnen	136
Taunusbahn	343	Bayerischen Staatshahnen	135
Main-Neckarbahn	338	Hinterpommerschen	133
Badischen	330	Vorpommerschen	128
Köln-Mindener	329	Lübeck-Büchener	127
Rheinischen	323	Nassauischen	117
Hessischen Ludwigsbahn	312	Cöthen-Wegelebener	112
Oesterr. nördlichen	305	Mecklenburgischen	112
Main-Weserbahn	294	Warschau-Bromberger	103
Oberschlesischen	287	Böhmischen Westbahn	98
Breslau-Posen-Glogauer	283	Glückstadt-Elmshorner	94
Niederländischen Rhein-E.	283	Gössnitz-Geraer	89
Preussischen Ostbahn	280	Wilhelmsbahn	87
Thüringischen	276	Ostpreussischen Südbahn	87
Kaiserin Elisabethbahn	268	Werrabahn	81
Frankfurt-Hanauer	264	Löbau-Zittauer	78
Breslau-Schweidnitz-Freib.	261	Aachen-Mastrichter	77
Berlin-Hamburger	252	Tilsit-Insterburger	73
Oesterr. südöstlichen	238	Aussig-Teplitzer	73
Bergisch-Märkischen	235	Süd-Norddeutschen	72
Berlin-Anhaltischen	229	Turnau-Kralup-Prager	71
Württembergischen	228	Schleswigschen	66
Lüttich-Mastrichter	220	Greiz-Brunner	66
Rhein-Nahebahn	217	Zittau-Reichenberger	58
Braunschweigischen	207	Graz-Köflacher	51
Saarbrücker	202	Friedrich-Franzbahn	48
Stargard-Posener	188	Brünn-Rossitzer	41
Pfälzische Ludwigsbahn	188	Oppeln-Tarnowitzer	34
Nordtiroler	188	Bebra-Hanauer	33
Wien-Neu-Szönyer	186	Mohács-Fünfkirchener	32
Galizische Carl-Ludwigsbahn	184	Prag-Wejhybka	29
Sächs. östlichen	179	Kralup-Kladno	16 und
Altona-Kieler	175	Pferdebahn Linz-Budweis	12

Personenmeilen pro Meile Bahn.

Auf die Erhöhung der specifischen Frequenz ist der Umstand von wesentlichem Einflusse gewesen, dass die Personen — namentlich die Militärs — weit grössere Strecken durchfahren haben als 1865. Im Durchschnitte betrug die Entfernung, welche von jeder Person zurückgelegt wurde, 6,42 Meilen gegen 5,40 Meilen im Vorjahre.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile betrug 2,66 Sgr. gegen 3,10 Sgr. im Vorjahre. Verminderung der Beförderung in den Wagenclassen I—III und Erhöhung derselben in der IV. Classe und zu ermässigten Fahrpreisen (namentlich Militärs) sind die Ursachen dieser Ungleichheit, welche auch bei einzelnen Bahnen sehr erheblich ist.

Das notirte Reisegepäck betrug 6 115 301 Ctr. mit 51 605 028 Centnermeilen. Ausserdem wurde aber noch eine grosse Quantität Militäreffecten (auch Munition) befördert, welche grösstentheils nicht notirt wurden.

Die Anzahl der im Personenverkehr beförderten Equipagen und Pferde ist mit derjenigen des Güterverkehrs in einer Summe angegeben. Hunde wurden — wie die Addition ergiebt — 314 638 befördert.

Obgleich der

Güter-Verkehr

sich nach beendigtem Kriege rapide entwickelte und die Lücken, welche vor und während desselben entstanden waren, auszufüllen schien, ist derselbe doch bei einer Anzahl der Vereinsbahnen hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Zur Beförderung kamen, wenn man die von den resp. Verwaltungen angegebenen Summen addirt:

	11 548 130	Ctr. Eilgüter,
	594 456	„ Postgüter (soweit solche noch notirt werden),
	125 279 318	„ Frachtgüter der Normalclasse (und sperrige Güter),
	592 918 403	„ Frachtgüter der ermässigten Classen und
	454 472 124	„ Kohlen und Coaks (sowie solche nicht bereits unter denjenigen der ermässigten Classe enthalten sind),
zus.	1 184 812 431	Ctr. Güter,
gegen	1 184 435 690	„ im Vorjahre 1865,
daher	376 741	Ctr. = 0,03 Proc. mehr.

Von der Gesammt-Beförderung kommen nach Procenten auf

	1866	1865
Eilgüter	0,97 Proc.	0,81 Proc.
Postgüter	0,05 „	0,06 „
Güter der Normalclasse	10,57 „	11,72 „
„ „ ermäss. Classe	50,05 „	47,95 „
Kohlen und Coaks	38,36 „	39,46 „

Wie bei den Preussischen Bahnen bei Gelegenheit der Besprechung der „Preuss. Statistik“ ausgeführt, kommt auch für das Vereinsgebiet die Erscheinung zur Geltung, dass die Güter der Normalclasse und Kohlen und Coaks in geringeren Quantitäten zur Beförderung gelangten als im Vorjahre.

Während im Jahre 1865 bei der überwiegend grösseren Anzahl der Bahnen eine Mehrbeförderung resultirte, haben im Jahre 1866 nur 36 derselben grössere Güter-Transporte gehabt als 1865 und zwar die

Lüttich-Mastrichter	38,07 Proc.	Aachen-Mastrichter	9,95 Proc.
Altona Kieler	30,56 „	Niederschlesische Zweigb.	7,54 „
Westfälische	25,72 „	Rheinische	6,44 „
Glückstadt-Elmshorner	20,71 „	Bayerische Staatsb.	6,31 „
Nordtiroler	18,03 „	Magdeburg-Leipziger	6,26 „
Württembergische	17,92 „	Hannoversche	6,12 „
Warschau-Wiener	17,56 „	Niederländische Rhein-E.	5,29 „
Galizische Carl-Ludwigb.	16,67 „	Magdeb.-Wittenbergesche	4,83 „
Bayerischen Ostbahnen	16,17 „	Main-Neckarb.	4,32 „
Oesterr. südöstliche	14,81 „	Stargard-Posener	4,15 „
Theissbahn	14,27 „	Preuss. Ostbahn	3,75 „
Main-Weserb.	14,16 „	Prag-Lana	3,60 „
Frankfurt-Hanauer	14,07 „	Neisse-Brieger	1,93 „
Wien-Neu-Szönyer	12,82 „	Niederschlesisch-Märkische	1,35 „
Lübeck-Büchener	10,89 „	Saarbrücker	1,28 „
Kaiserin Elisabethb.	10,19 „	Kaiser Ferdinands-Nordb.	1,13 „
Oesterr. Südbahn	10,16 „	Braunschweigische	0,28 „
Badische	10,07 „	Pferdeb. Linz-Budweis	3,44 „

Dagegen hat sich der Verkehr vermindert bei der:

Wilhelmsbahn	um 18,05 Proc.	Berlin-Anhaltischen	um 7,38 Proc.
Hamburg-Bergedorfer	„ 16,71 „	Thüringischen	„ 6,51 „
Rhein-Nahe-E.	„ 16,54 „	Vorpommerschen	„ 6,30 „
Leipzig-Dresdner	„ 16,16 „	Oberschlesischen	„ 6,13 „
Nürnberg-Fürther	„ 15,98 „	Werra-E.	„ 5,77 „
Hessischen Ludw.-E.	„ 15,21 „	Köln-Mindener	„ 5,22 „
Zittau-Reichenberger	„ 14,75 „	Mecklenburgischen	„ 3,91 „
Sächsischen westlichen	„ 14,13 „	Brünn-Rossitzer	„ 3,13 „
Löbau-Zittauer	„ 13,99 „	Berlin-Stettiner	„ 3,12 „
Taunusbahn	„ 13,61 „	Berlin-Potsdam-Magdeb.	„ 2,46 „
Homburger	„ 13,36 „	Albertsbahn	„ 2,45 „
Nassauischen	„ 13,32 „	Bergisch-Märkischen	„ 2,36 „
Hinterpommerschen	„ 12,93 „	Warschau-Bromberger	„ 2,20 „
Graz-Köflacher	„ 12,89 „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	„ 2,12 „
Sächsischen östlichen	„ 12,11 „	Mohács-Fünfkirchener	„ 1,38 „
Berlin-Hamburger	„ 11,49 „	Magdeb.-Halberstädter	„ 1,14 „
Süd-Norddeutschen	„ 11,27 „	Breslau-Posen-Glogauer	„ 0,36 „
Böhmischen Westbahn	„ 9,35 „	Kralup-Kladnoer	„ 0,32 „
Kurfürst Friedr.-Wilhelms-Nordbahn	„ 8,51 „	Aussig-Teplitzer	„ 0,13 „
Oesterr. nördlichen	„ 8,32 „	Oppeln-Tarnowitzer	„ 0,11 „

Auch die im Güterverkehre wirklich transportirte Centnerzahl lässt sich — der vielfachen Doppel-Aufschreibungen wegen — mit annähernder Sicherheit nicht constatiren. Von dem transportirten Quantum kommen 48,46 Proc. auf den Binnen- und 51,54 Proc. auf den directen und Durchgangs-Verkehr gegen 49,20 resp. 50,80 Proc. im Vorjahre, woraus erhellt, dass der directe Verkehr wiederum grössere Ausdehnungen angenommen hat.

Ausser den vorstehend aufgeführten Gütern wurden noch befördert:

15 883 146 Ctr. tarifirte und
49 429 247 „ frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter,
54 280 Equipagen,
16 568 Eisenbahn-Fahrzeuge,
112 592 sonstige (namentlich Miliär-) Fahrzeuge,
1 227 191 Pferde und
12 322 114 Stück Rindvieh etc.

Die von Frachtgütern zurückgelegten Centnermeilen sind gegen diejenigen des Vorjahres um 2,98 Procent gestiegen, sie betragen 13 801 482 528 und es berechnet sich hiernach die specifische Güter-Frequenz auf 4 931 732 Centnermeilen gegen 5 051 868 Centnermeilen im Vorjahre.

Ausserdem legten noch zurück

die Betriebsdienst- und Baugüter	460 077 187 Centner meilen,
„ Fahrzeuge	44 754 376 „
„ Thiere	246 677 574 „

Im Speciellen hat die specifische Güter-Frequenz betragen bei der

	Mille		Mille
Oberschlesischen	1960	Badischen	288
Köln-Mindener	1518	Main-Neckarbahn	281
Niederschlesisch-Märkischen	1372	Galizischen Carl-Ludwigb.	276
Saarbrücker	938	Albertsbahn	262
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	923	Preuss. Osthahn	261
Pfälzischen Ludwigshahn	907	Frankfurt-Hanauer	255
Bergisch-Märkischen	903	Wilhelmsbahn	250
Braunschweigischen	716	Magdeburg-Wittenbergeschen	250
Magdeburg-Leipziger	702	Löbau-Zittauer	243
Magdeburg-Halberstädter	701	Graz-Köflacher	237
Leipzig-Dresdner	683	Theissbahn	204
Oesterr. südöstlichen	678	Zittau-Reichenberger	202
Berlin-Potsdam-Magdeburger	649	Niederschlesischen Zweigbahn	193
Hamburg-Bergedorfer	639	Brünn-Rossitzer	193
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	637	Turnau-Kralup-Prager	190
Pfälzischen Maxbahn	632	Oppeln-Tarnowitzer	188
Rhein-Nahe-E.	614	Werrabahn	174
Sächsischen westlichen	581	Warschau-Bromberger	169
Oesterr. nördlichen	572	Altona-Kieler	162
Kaiserin-Elisabethbahn	567	Lübeck-Büchener	162
Oesterr. Südbahn	560	Aachen-Mastrichter	161
Kralup-Kladnoer	543	Neisse-Brieger	160
Warschau-Wiener	520	Süd-Norddeutschen	149
Hannoverschen	519	Taunusbahn	143
Breslau-Posen-Glogauer	519	Nordtiroler	140
Niederländischen Rhein-E.	510	Gössnitz-Geraer	120
Westfälischen	507	Lüttich-Mastrichter	119
Berlin-Hamburger	504	Cöthen-Wegelebener	108
Hessischen Ludwigs-E.	479	Mecklenburgischen	107
Sächsischen östlichen	472	Prag-Lanaer	107
Rheinischen	444	Hinterpommerschen	71
Mohács-Fünfkirchener	420	Glückstadt-Elmshorner	62
Kurf. Friedr.-Wilhelms-Nordb.	403	Neustadt-Dürkheimer	60
Main-Weserbahn	395	Schleswigischen	58
Thüringischen	394	Greiz-Brunner	58
Wien-Neu-Szönyer	381	Vorpommerschen	57
Bayerischen Ostbahnen	370	Ostpreussischen Südbahn	57
Nassauischen	365	Friedrich-Franz-Bahn	53
Württembergischen	364	Tilsit-Insterburger	28
Berlin-Anhaltischen	352	Homburger	27
Stargard-Posener	345	Bebra-Hanauer	15
Berlin-Stettiner	309	Nürnberg-Fürther	7
Bayerischen Staatsbahnen	306	Pferdebahn Linz-Budweis	65
Böhmischen Westbahn	293		

Centnermeilen pro Meile Bahn.

Durchschnittlich sind (excl. der Betriebs- etc. Güter) von jedem Zoll-Ctr. Gut 11,65 Meilen durchfahren und es sind pro Centner und Meile 2,82 Pfge. gegen 2,88 Pfge. im Vorjahre eingenommen.

Depeschen-Verkehr.

Von den Badischen, Württembergischen, Zittau-Reichenberger, Alberts-, Altona-Kieler, Glückstadt-Elmshorner, Homburger, Nürnberg-Fürther, Mecklenburgischen, Pfälzischen, Schleswigschen, Brünn-Rossitzer und Lüttich-Mastrichter Bahnen sind Notizen über den Depeschenverkehr nicht gemacht und bei einigen anderen sind dieselben unvollständig.

Nach den Angaben der Statistik waren 1950 Stationen für den Depeschen-Verkehr eingerichtet. Es wurden 1 508 223 Privat-Depeschen aufgegeben und 82 107 Staats-Depeschen gebührenfrei befördert. An Telegraphen-Gebühren wurden 555 016 Thlr. vereinnahmt, von welchen 389 469 Thlr. den Eisenbahn-Verwaltungen verliehen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Güter- und Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 29. September. Seit mehr als zwei Jahren steht der „Geld-Ueberfluss“ auf der Tagesordnung aller Börsen; es würde uns zu weit führen, hier die Gründe desselben ausführlich darzulegen. Es wird aber die Bemerkung am Platze sein, dass man Unrecht thut, diesen Ueberfluss lediglich auf Rechnung der „Verkehrs-Stockung“ zu stellen; der gesteigerte Metall-Zufluss nach Europa und der verminderte Contanten-Export nach überseeischen Ländern, namentlich von Silber und die in Deutschland bedeutend erweiterte Papiergeld-Emission waren nicht ohne Einfluss auf die Lage des Geldmarktes. Die Aufnahme fremdländischer Papiere hatte bisher keinen Einfluss, theilweise weil das Gros derselben wieder nach ihrer Heimath wanderte und den Deutschen Märkten also für die zurückgesendeten Effecten nur die Vermittelung zufiel. Von den Russischen Prämien-Anleihen und Prioritäts-Obligationen ging ein guter Theil nach Russland zurück. Der s. g. marktgängige Zinsfuss hielt sich seit Jahren mit nur kurzen Unterbrechungen unter 3 Procent und nichtsdestoweniger stieg der Preis des Geldes im Hypotheken-Verkehr und für zinstragende Papiere. Ich erwähne hier nur die Thatsache, dass die Nothwendigkeit, 5 statt 4½ proc. Prioritäten zu emittiren, evident ist. Die Höhe jenes Zinsfusses hatte also keinen Einfluss auf den

Geld-Verkehr überhaupt, der niedrige Satz desselben kam nur in vorübergehenden Belegen zur Geltung im Disconto- und Lombard-Verkehr, die Verwandtschaft des letzteren mit dem Report-Geschäft veranlasste auch eine Theilnahme des letzteren an den Vortheilen des flüssigen Geldstandes. Für diejenigen Leser, welche mit der Börsensprache nicht bekannt sind, bemerke ich, dass „Report" nichts anderes bedeutet, als das „Hereinnehmen von Effecten" zu einem bestimmten Course und auf eine bestimmte Zeit, in der Regel auf einen Monat, nach dessen Ablauf die Abnahme wieder erfolgen muss. Dem Reporteur kommen die laufenden Zinsen gut, und wenn dieselben wie bei den „schweren Actien" sehr niedrig sind, muss der Reportirende die Differenz gegen den marktgängigen Zinsfuss durch eine Prämie, welche man „Report" nennt, decken. Berechnet sich dieser laufende Zins aber zu hoch, dann zahlt der Reporteur die Differenz heraus. Die Höhe des betreffenden Satzes schwankt nach der Qualität der reportirten Effecten und der Reportirenden, weil bei einem starken Cours-Rückgange die Gefahr der Nichtabnahme entsteht. Dieser Report berechnete sich seit sehr langer Zeit auf durchschnittlich 4—4½ Proc. Zinsen. In der September-Liquidation trat unerwartet eine Steigerung auf 5 Proc. und darüber ein. Die Speculation war dieses Satzes längst entwöhnt; das Geld stand ihr immer in so reichem Maasse zur Disposition, dass sie die Möglichkeit veränderter Verhältnisse ganz aus den Augen verloren hatte. Die Wirkung blieb nicht aus, es fanden in den letzten Tagen und besonders gestern starke Realisationen statt, welche die Course drückten; aber nur gegenüber den im Laufe der letzten acht Tage gestiegenen Coursen, während gegen vorigen Montag noch für mehrere Devisen, Oberschlesische, Anhalter, Cosel-Oderberger und Andere ein Avance resultirt.

Die Lebhaftigkeit des Geschäfts hatte am Eisenbahn-Actien-Markte wieder nachgelassen, nur in Oberschlesischen A und C und Cosel-Oderberger fanden lebhafte Abschlüsse statt. Das Capital blieb zurückhaltend und die Theilnahme der Speculation beschränkt. Nichtsdestoweniger hatten die Hausse-Engagements in der Liquidation eine ungleich grössere Ausdehnung, als man nach der unausgesetzten Geschäftsstille erwarten konnte, weil sich dieselben wahrscheinlich langsam angesammelt haben. „Geldknappheit" in der Liquidation ist immer der Beweis für das Uebergewicht der Hausse-Engagements; die Börse hat sich also durch das von der Französischen Presse erhobene Kriegs-Geschrei nicht einschüchtern lassen. Von dieser Thatsache muss man Act nehmen, weil in derselben der Beweis eines Selbstvertrauens liegt, welches nicht immer an der Börse heimisch ist.

Die Ereignisse in Spanien haben ein Dilemma erzeugt, die Börse stimmt mit den Politikern von Fach darin überein, dass sie eine Entfernung Isabellens als einen Ableiter Französischer Gelüste betrachten würde; die Friedens-Zuversicht findet also in allen Nachrichten, welche ein Fortschreiten der Insurrection melden, neue Nahrung. Andererseits kann sich aber die Börse nicht verhehlen, dass in einem Siege der Insurrection Möglichkeiten liegen, welche die Pariser Börse stark zu versteinern geeignet sind. Die Solidarität der Börsen würde aber auch „Wien" und „Berlin" in Mitleidenschaft ziehen. Wie sich dieses Dilemma lösen wird, ist in diesem Augenblicke gar nicht zu beurtheilen, um so weniger, weil zwischen den „officiellen" und den „Privat-Nachrichten" aus Spanien ein so grosser Widerspruch besteht, dass das Wahre vom Falschen gar nicht zu unterscheiden ist.

Von den fremden Speculations-Papieren zogen „Franzosen" und „Lombarden" besonders die Aufmerksamkeit auf sich, die Theilnahme für erstere, die Staatsbahn-Actien, ist wieder gestiegen, weil Französische Blätter Dividenden-Schätzungen aufstellen, die, wie ich glaube, eben so oberflächlich sind, wie die Berechnung der Südbahn-Dividende. Solche Calculationen werden immer von den vorherrschenden Interessen dictirt, sie constatiren also nur, dass man in Paris für Staatsbahn-Actien in der Hausse, für Südbahn in der Baisse ist. Aehnliches scheint auch hier der Fall zu sein, wenn auch nicht in gleichem Maasse wie in Paris. Dafür spricht die Thatsache, dass für Staatsbahn-Actien kleine Reports bezahlt werden mussten, was seit sehr langer Zeit nicht der Fall war.

Der Prioritäten-Markt war im Allgemeinen nicht lebhaft; für inländische Devisen sogar still. Mehr Theilnahme hatten wieder Russische Prioritäten, welche sich auch einer besonderen Festigkeit zu erfreuen hatten. Neu auf den Markt kamen 2 Mill. Thaler 5proc. Silber-Prioritäten der Warschau-Wiener Bahn, deren Ertrag zur Ablösung einer mit 10 Proc. vom Reinertrage fixirten „Gründer-Rente" und zur theilweisen Legung eines Doppelgeleises verwendet werden soll. Zu 76¾—77 war der Absatz lebhaft. Der Ausbau des Russischen Bahnnetzes macht schnelle Fortschritte, um destomehr ist zu bedauern, dass der neu in Kraft getretene Zolltarif nichts weniger als den Schutzzoll-Principien entsagt, es werden nach demselben sogar bisher bestandene Zollsätze gesteigert. Der Eisenbahn-Verkehr bedarf des Güter-Austausches, sein Aufschwung steht im engsten Zusammenhange mit dem in Europa mehr und mehr Geltung gewinnenden Grundsatze einer Theilung der nationalen Arbeit. Russland giebt nach dem neuen Tarif den Versuch einer Absperrung seiner Grenzen nicht auf. Man darf voraussetzen, dass die Dauer dieser Politik nur eine Frage der Zeit und ein Wechsel derselben nicht fern ist.

Schliesslich noch einige Worte über die Geldknappheit, der legitime Bedarf des Handels tritt alljährlich im September stärker hervor, weil Herbst-Ankäufe zu machen sind, die Leipziger Messe Geld an sich zieht und am 25. September die früher gestundeten Zahlungen der Zucker-, Branntwein- und andere Steuern fällig werden. Die Ressourcen der Börse waren also nicht unbedeutend angegriffen worden, der speculative Bedarf hatte sich aber nicht in demselben Grade reducirt. Die Börse vergisst aber in der Regel am 1. des neuen Monats, dass am letzten Tage des vorigen Geld knapp wird. Der Bedarf findet am Monatsschlusse sein Ende und am 1. beginnt wieder das Geschäft in jenen fictiven Werthen, welche man „Schlusszettel" nennt.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 29. September. (Vom Eisenbahn-Actienmarkt. Mährisch-Schlesische Nordbahn. Pest-Losoncz-Neusohl. Villach-St. Michael. Oesterr. Nordwestbahn. Carl-Ludwigbahn. Theiss- u. Staatsbahn. Ober-Italienische Eisenb. Theissbahn. Biancobillets. St. Peter-Fiume.)

Die günstige Stimmung, in welcher die Börse in der Vorwoche schloss, hielt nicht an, indem die niederer gemeldete Rente, so wie ungünstige Gerüchte über die politische Situation hinreichten, eine allgemeine Baisse hervorzurufen. Unter den Eisenbahn-Actien behaupten jedoch Staatsbahn-Actien ihren günstigen Cours. Sie litten zwar auch unter dem Einflusse der politischen Gerüchte und gingen von 251 bis 248 zurück, erholten sich aber sehr bald und stiegen bei anhaltender Beliebtheit wieder bis 254. Die guten Einnahmen (die letzte Wocheneinnahme beträgt wieder die bedeutende Ziffer von 622391 fl.) und der auf mindestens 65 Francs per Actie berechnete Gewinn begründete vollständig diese Beliebtheit. Wenn man eine Superdividende von 50 Francs voraussetzt, so verbleibt eine Reserve von 20 Millionen Fr., womit man Eventualitäten wohl getrost entgegen gehen kann. — Kaiser Ferdinands Nordb. bis 184 gebessert, schliessen matt zu 182, obwohl die bevorstehende Eröffnung der Strecke Brünn-Prerau die besten Aussichten für die Erträgnisse eröffnet. Südbahn wiesen ein Einnahmen-Plus gegen die enorme Betriebswoche des Vorjahrs mit 75 900 fl. aus. Der Cours hob sich wohl auf 184, aber noch immer um 1 fl. weniger als der vorwöchentliche Cours. Theissbahn-Actien weisen eine Besserung von 3 fl., Böhmische Westbahn und Böhmische Nordbahn eine solche von resp. 1 und 2 fl. nach. Alle anderen Actien, von denen namentlich die Ungarischen kaum verkäuflich waren, konnten sich indess von ihrem sehr bedeutenden Coursrückgange nicht wieder vollständig erholen und blieben hinter den Coursen der Vorwoche zurück, nur Rudolfsbahn-Actien brachten ihren Verlust von 1 bis 2 fl. wieder ein, namentlich waren die der ersten Emission sehr beliebt. Tramway scheinen ihre mächtig zuckenden Bewegungen aufgegeben zu haben. Sie wechselten die Woche nicht über 18 fl. und hielten den Mittelcours von 128 fest.

Die unter den Auspicien der Ferdinands-Nordbahn gebaute Mährisch-Schlesische Nordbahn umfasst bekanntlich die Linien: 1. Brünn-Prerau, 2. Nezamislitz-Olmütz-Sternberg und 3. Sternberg-Neisse (resp. Preussische Grenze). Von diesen Linien ist die erste seit neun Monaten im Bau begriffen und schreitet rasch ihrer Vollendung entgegen. Die bedeutendsten Objecte dieser Bahn sind: die Schwarzawabrücke bei Kumrowitz, die Viaducte bei Chirlitz, Nemojan und Wischau, die Beczwa- und Marchbrücke vor Prerau, sowie der grosse Durchstich an der Wasserscheide bei Lultsch. Sämmtliche Objecte des Unterbaues, sowie die Hochbauten der einzelnen Stationen sind soweit in ihrer Ausführung vorgeschritten, dass mit dem nächsten Frühjahre die Linie Brünn-Prerau dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann. Mit dem Baue der Linie Nezamislitz-Olmütz-Sternberg wird noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden. Da diese Bahn keine besondern Terrainschwierigkeiten bietet, so dürfte ein rascher Ausbau um so eher zu erwarten sein. An der Linie Sternberg-Neisse wird jetzt tracirt und sind bei Führung dieser Bahn wegen des steilen, gebirgigen Terrains bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden.

Nach einer von dem Baron Rudolph Puthon an das Handelsministerium erstatteten Anzeige werden die von ihm in Gemeinschaft mit der Stadtvertretung von Tarnow beabsichtigten technischen Vorarbeiten auf der Linie nach Przemisl von Neu-Sandec aus über Grybow und Jaslo nach Dukla, dann über Rymanow, Mrzyglod, Dynow und Dubiecko eventuell über Nizankowice nach Przemisl vorgenommen werden. Für die nördliche Linie von Tarnow zur Weichsel wird die Tracirung auf das Terrain am linken Ufer des Dunajecflusses beschränkt.

Ueber die Fortsetzung der Pest-Losoncz-Neusohler Eisenbahn wird von competenter Seite berichtet, dass dieselbe gegen Oderberg zu und dass die Granthaler Linie, deren Ausgangspunct entweder Gran-Naua oder Komorn-Neuhäusl mit seiner bis Altsohl im Sohler Comitate gehenden Flügelbahn zum Anschlusse an die Losoncz-Neusohler Hauptlinie sein könnte, gebaut werden soll.

Die 24 Meilen lange Bahnstrecke Villach-St. Michael wird am 12. October d. J. den Frachtenverkehr und am 13. October auch dem Personenverkehr übergeben werden. Die Eröffnung der Strecke St. Michael-Leoben ist längstens bis zum 1. December d. J. fixirt. Für jetzt soll täglich um 12 Uhr Mittags ein Personenzug von St. Michael nach Villach abgehen und den Weg in 6 Stunden zurücklegen. Zur Sicherstellung der Verbindung St. Michael-Leoben wer-

den bis zum 1. December, an welchem Tage auch diese Strecke dem Verkehre übergeben werden soll, von der Gesellschaft der Rudolfsbahn gemiethete Lohnkutscher aufgestellt.

Die Emission der Actien der Oesterr. Nordwestbahn ist nahe bevorstehend. Die Unterhandlungen der Gründer mit den Französischen Capitalisten sollen nämlich zu einem günstigen Resultat geführt haben. Das Consortium selbst hat die Papiere des neuen Unternehmens zum Course von 76% übernommen. Dies würde allerdings einen Emissionscours von 160 d. h. einen Gewinnst von 4% rechtfertigen, wenn die anderen jungen Emissionen nicht mittlerweile um 5% zurückgegangen wären. Aber selbst zu 76% d. h. zu 152 fl. per Actie werden unter den diesmaligen Verhältnissen nur dann Subscribenten zu finden sein, wenn das Papier in Paris aufgelegt wird. Das Consortium würde sich übrigens für den Fall, dass die Actien zu 152 hergeben würde, an den Prioritäten schon revanchiren können, indem diese analog den anderen Böhmischen Prioritäten zum Course von 85% leicht verkäuflich sind. Uebrigens handelt es sich in dem speciellen Falle nicht darum, ob das Consortium ein gutes Geschäft macht oder nicht, sondern ob der Platz eine neue Emission vertragen kann, wenn der Schwerpunct derselben nach Paris verlegt wird. Im Zusammenhange mit der in Aussicht gestellten Geldbeschaffung für die Oesterr. Nordwestbahn steht auch das Steigen der Pardubitzer Actien.

Die Carl-Ludwigbahn hat die Erklärung abgegeben, dass sie in Folge ihre gegenwärtige Geschäftslage ausser Stande sei, an den Arbeiten des Comités für die Tarifreformen ferner hin theilzunehmen, und hat demgemäss ihr Mandat für das erwähnte Comité niedergelegt.

Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen der Theiss- und der Staatsbahn ist ein Wagenbenutzungscartell zu Stande gekommen, kraft dessen beide Bahnen sich verpflichten, so viel als möglich eine mit dem Verkehre auf ihren bezüglichen Bahnen im Verhältniss stehende Anzahl von Wagen zum gemeinschaftlichen Verkehre beizustellen. Die Wagen beider Gesellschaften sollen im directen Verkehre auf alle Linien der betreffenden Bahn, ohne ausdrückliche Genehmigung aber nicht auf eine fremde Bahn übergehen und soll vor allem auf die Eigenthumlinien verladen werden. Wenn grosser Frachtandrang stattfindet und Wagenmangel stattfinden sollte, so muss jede der betheiligten Bahnen für möglichste Abkürzung der Benutzungszeit der Wagen sorgen; es ist jede verpflichtet den Weitertransport der Wagen, gleichviel ob sie leer oder beladen, auf dem Hin- oder Rückwege begriffen sind, stets mit Beschleunigung zu bewirken, auf der Bestimmungs- oder Endstation dieselben unverweilt zu entladen, um je nach dem Rückladung vorhanden ist oder nicht, zu beladen, oder auf eine auf dem Heimwege gelegene Station zur Verladung zurückzudirigiren. Die übernehmende Bahn kann nur dann Wagen von der Uebernahme zurückweisen, wenn sie zwei Tage früher die Unmöglichkeit angezeigt hat, dieselben weiterbefördern zu können. Ueberhäufungen auf den Stationen oder unzureichende Magazine sollen nicht als Entschuldigung angenommen werden. Jeder Bahnanstalt ist es freigestellt, durch abzusendende Commissäre sich von der vertragsmässigen Benutzung ihre Wagen auf den fremden Bahnen Ueberzeugung zu verschaffen. Diesem Bevollmächtigen muss jederzeit die verlangte Auskunft bereitwillig ertheilt und Einsicht in die auf den Wagenverkehr bezughabenden Bücher und Zugbegleitungsdocumente gestattet werden; — der Umstand ferner, dass die tägliche Getreidezufuhr auf dem Staatsbahnhofe in Pest die Leistungsfähigkeit dieser Bahn um ein Namhaftes übersteigt und in Folge dessen die Getreidezufuhr öfters sistirt werden muss, hat die Inspection der Staatsbahn-Gesellschaft veranlasst, an das Königl. Ungarische Communications-Ministerium das Ansuchen zustellen, dass zur Ueberwachung der regelmässigen Getreidezufuhr von der Pester Waaren- und Effectenbörse gleichwie im Vorjahre ein Getreidevertheilungs-Comité aufgestellt werde. Es dürfe das Quantum bis auf Weiteres pro Tag, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, höchstens 15 000 Ctr. betragen und dieser könnte täglich regelmässig, ohne, die eigenen anderen Stationen und auch jene der Theissbahnlinien vernachlässigen zu müssen, befördert werden. Endlich hat, nachdem bei der Königl. Ungarischen General-Inspection für Eisenbahnen und Schifffahrt von mehreren Seiten Klagen über unregelmässige Beförderung der zur Aufgabe gelangenden Getreidesendungen eingelaufen, der Chef dieser General-Inspection, Herr Demaistre, in Begleitung der Inspectoren eine Bereisung der Linien Pest, Wien-Kanizsa-Barcs-Fünfkirchen-Mohács begonnen, um sich persönlich von den Vorkehrungen zu überzeugen, die die betreffenden Gesellschaften zur Bewältigung dieser Mängel getroffen haben.

Die Oberitalienische Eisenbahn hat einen practischen Gedanken gefasst, indem sie jetzt im Herbste, um die Reiselust zu steigern, Rundreisebillets für die 1. und 2. Cl. zu ermässigten Preisen von 45% für ihre Linien hinausgiebt. Es bestehen zwei Serien dieser Karten: 1. Serie für die Rundfahrt über Verona, Mailand, Turin, Genua, Parma, Bologna, Ferrara und Venedig mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Tagen vom Tage der Einschreibung in den Grenzstationen Ala u. Udine gerechnet. Die 2. Serie für die obbezeichnete Tour mit Ausdehnung derselben von Bologna über die Stationen Florenz, Empoli, Rom, Civitavecchia, Livorna, Pisa, Lucca und zurück über Pistoja und Bologna mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Tagen vom Tage der Einschreibung in den oben erwähnten Grenzstationen.

Die Theissbahn-Gesellschaft hat in Pest eine Repräsentanz etablirt, deren Vorstand Herr. Eduard Kuntorad ist.

Die Oesterr. St.-E.-Gesellschaft hat beschlossen, die Fahrbillets nach allen jenen Stationen einzuziehen, nach welchen entweder gar kein Verkauf oder nur ein sehr geringer stattfindet. Dafür werden für den Localverkehr sogenannte Blanco-Billets eingeführt. Diese Blancobillets sind Cartonbillets und unterscheiden sich von den gewöhnlichen blos dadurch, dass auf denselben der Namen und die Nummer der Bestimmungsstation fehlen. Ihre Benutzung geschieht in den Fällen, wenn Fahrbillets nach solchen Stationen verlangt werden, nach welchen künftig keine gewöhnlichen Billets existiren.

Ueber eine Herabminderung des Gefälles auf der Strecke Jourdaui-Fiume hat der Verwaltungsrath der Südbahn dem Handelsministerium bereits berichtet. Aus den bezüglichen Vorlagen ist schon jetzt zu entnehmen, dass bei Führung der Trace ein Gefälle von 1:80 statt, wie ursprünglich projectirt, von 1:40 eine Mehrlänge von circa 9640 Fuss resultirt und die Herstellungskosten sich jedenfalls bedeutend höher stellen würden. Das Handelsministerium hat dem Projecte der Gesellschaft die Zustimmung ertheilt.

Eisenbahn von der Concordia-Hütte bei Bendorf nach dem Bahnhofe der Rechtsrheinischen Eisenbahn zu Engers. Durch Allerh. Erlass vom 2. September cr. ist zu der von den Gebrüdern Lossen auf der Concordia-Hütte bei Bendorf, im Kreise Coblenz, beabsichtigten Anlage einer für den Locomotivbetrieb einzurichtenden Eisenbahn von dem genannten Hüttenwerke nach dem Bahnhofe der Rechtsrheinischen Eisenbahn zu Engers die landesherrliche Genehmigung unter der Bedingung ertheilt, dass anderen Unternehmern sowohl der Anschluss an die neue Bahn mittelst Zweigbahnen, als auch die Benutzung der ersteren gegen zu vereinharende, eventuell vom Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzende Fracht- und Bahngeldsätze vorbehalten bleibt.

Tarif- und Zollwesen.

Mit dem 1. October tritt ein 8. Nachtrag zu dem Reglement und den Tarifen für die directe Beförderung von Gütern, Fahrzeugen und Leichen zwischen der Württembergischen und Badischen Staatsbahn vom 1. December 1865 in Wirksamkeit. Derselbe enthält neu berechnete Taxen für die Güter der Wagenclasse C, welche an der Stelle der in dem genannten Tarif, sowie den Nachträgen 1—6 hierzu aufgeführten Frachtsätze der Classe C treten.

Die im Betriebsreglement der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft: Reglement B für den Vereinsgüterverkehr, § 12 Zusatzbestimmungen, festgesetzte Lieferungszeit für gewöhnliche Frachtgüter von 3 Tagen wird vom 1. October ab auf 2 Tage herabgesetzt. Die weiteren Zusatzbestimmungen über Lieferfrist und deren Berechnung bleiben unverändert in Kraft.

Vom 1. October c. wird für Steinkohlen-Transporte von Waldenburg nach den Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn neben dem bestehenden Tonnentarif ein Centnertarif eingeführt. Exemplare 1 Ngr. —

Zur Unterstützung der Hilfeleistung bei ausgebrochenen Bränden hat die Kgl. Bayerische Generaldirection Vorschriften erlassen, unter denen die Staatseisenbahn und Telegraphenanstalt von den Feuerwehren etc. unentgeltlich benutzt werden darf. Diese auf Humanität basirten Vorschriften dürften der allgemeinen Anerkennung nicht entgehen!

Nach einem am 10. September abgeschlossenen Vertrag soll vom 1. October an auf Gegenstände, welche als Muster dienen und in den Zollverein von Belgischen Handlungsreisenden oder nach Belgien von Handlungsreisenden des Zollvereins eingeführt werden, diejenige Behandlung Anwendung finden, welche zwischen dem Zollverein und Frankreich in dem Art. 27 des Handelsvertrags vom 2. August 1862 und in dem Schlussprotocoll von demselben Tage vereinbart ist. Der Handelsstand des Zollvereins wird also unter Beobachtung der vorgeschriebenen Controlen künftig auch in Belgien Zollfreiheit für die als Muster dienenden Waaren geniessen.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Mitgliede der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, Regierungsrath Duddenhausen, ist die Stelle des Vorsitzenden der Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin commissarisch übertragen worden.

Württemberg. Der Finanz-Assessor Schleicher von der Domänen-Direction ist unter gleichzeitiger Bestellung zum Mitglied der Centralbehörde für die Verkehrsanstalten und der Post-Inspector Böltz zum Assessor bei der Postdirection ernannt worden.

Ausland.

Die Mont-Cenis-Eisenbahn. Die „Basler Nachrichten" enthalten einen bemerkenswerthen Aufsatz über diese Eisenbahn von einem Augenzeugen, der eine Doppelfahrt mitzumachen im Falle war, den wir in Folgendem abdrucken.

Herr Fell, als eigentlicher Gründer dieser Bahn, hatte sich zur Aufgabe gestellt, den Verkehr der Mont-Cenis-Strasse, der im Jahr 1865 zu 48 000 Reisenden und 30 000 Tonnen (à 20 Ctr.) Güter mit einer Gesammteinnahme von $2^1/_2$ Millionen Franken oder ca. 30 000 per Kilometer geschätzt wurde, bis zur Eröffnung des grossen Tunnels durch eine provisorische auf der Strasse anzulegende Bahn zu vermitteln. Er übernahm es, nicht blos Eisenbahnzüge bis auf 44 Tonnen Gewicht (incl. Maschine) auf den bisher ganz unerhörten Steigungen von $8^1/_3$ Procent und Krümmungen von 40 Meter Radius über eine Höhe von 2101 Meter (7003 Fuss) und mit einer anstatt 5 Fuss blos 4 Fuss breiten Bahn zu führen, sondern er gedachte in der muthmaasslichen Zeit von 7 Jahren bis zur Eröffnung des Tunnels,

neben der Deckung der Betriebskosten, nicht blos das Baucapital zu verzinsen und ganz zu amortisiren, sondern, wie dies einem officiellen Bericht von Capitän Tyler zu entnehmen ist, auch noch einen Gewinn von einigen Millionen zu erzielen.

Den technischen Theil der Aufgabe hat Hr. Fell nun insofern gelöst, als er während der guten Jahreszeit wirklich im Stande ist, Züge von 16—18 Tonnen mit einer Maschine von 22 Tonnen in ca. $4^1/_2$—5 Stunden, die Halte von zusammen $^1/_2$—1 Stunde mitgerechnet, auf der 77 Kilometer langen Strecke von St. Michel bis Susa und viceversa zu befördern, wobei die Geschwindigkeit auf der grössten Steigung bergauf 14—16 Kilometer, auf den geringeren Steigungen bis 4 Procent etwa 25 Kilom. per Zeitstunde beträgt; ferner als die gleichen Maschinen bei geringerer Geschwindigkeit Züge von 24 Tonnen und bei gutem Wetter wahrscheinlich auch von 30 Tonnen bewältigen, mit welch letzterer Zuglast indessen bis jetzt noch keine Versuche gemacht worden sind. Als practisches Resultat ist durch diese Leistungen immerhin ein Zeitgewinn von $2^1/_2$—3 Stunden gegenüber dem bisherigen Postverkehr gesichert. — Inwiefern diese Resultate auch im Winter erreicht werden können, ist jedoch eine andere Frage, und giebt es nicht wenige, welche dies in Bezug auf die Zugkraft schon jetzt in hohem Grade bezweifeln, und zwar, weil schon jetzt bei nassen Stellen in den Gallerien ein Schleudern der Räder, d. h. ein Mangel an Adhäsion wahrzunehmen ist, der bei Glatteis im Winter und bei der Unmöglichkeit, die Mittelschiene gehörig sanden zu können, noch viel fühlbarer werden wird, von der Vermehrung der Widerstände bei Schneefall und Frost und von den sonstigen noch nicht zu ermessenden Schwierigkeiten des Winterbetriebs auf solchen Höhen gar nicht zu reden.

Die Personenwagen der Fell'schen Bahn, ungefähr von der Grösse eines gewöhnlichen Omnibus, haben in I. Classe 12, in II. und III. Cl. 14 Plätze. Die Wagen sind durchgehend, die Thüren also an den Enden und zwar zum Schieben eingerichtet. An jedem Wagen befindet sich nur eine Treppe. Die Fenster sind unbeweglich, wahrscheinlich mit Rücksicht auf die Kälte im Winter. Sie können überdies von innen noch mit gepolsterten beweglichen Laden bedeckt werden. An jedem Wagen befinden sich zwei Buffer, welche zugleich als Träger der Kuppelnägel dienen und die auch drehbar sind, um die Bewegung in den scharfen Krümmungen zu gestatten.

Das Taragewicht der Personenwagen beträgt, anstatt zwei Tonnen nach Programm, im Durschschnitt 3350 Kilogramm. Das Gewicht der Gepäckwagen ist 3083 Kilogramm. Drei Personenwagen und ein Gepäckwagen, sammt vollständiger Ladung von 40 Reisenden mit deren Gepäck, geben also ein Totalgewicht von 17 Tonnen, das für den Winter wohl als Maximum des Postzugs wird betrachtet werden müssen, während im Sommer allfällig ein Personenwagen mehr beigegeben werden kann. — Das Taragewicht der bedeckten Güterwagen ist gleich dem der Gepäckwagen, dasjenige der Wagen mit Wänden beträgt 2708 Kilogr., ohne Wände 2285 Kilogr., ihre Tragfähigkeit ist 5000 Kilogr. — Bei voller Ladung, die aber selten stattfindet, bilden schon drei gedeckte Wagen das Gewicht von etwa 24 Tonnen, wovon 15 Tonnen netto. Bei halber Ladung, die bei gewöhnlichen Bahnen schon sehr günstig wäre, bilden 5 Wandwagen 26 Tonnen mit blos $12^1/_2$ Tonnen Nettolast. Der grösste Güterzug wird wohl nie mehr als 6 Wagen umfassen mit einer Nettoladung von durchschnittlich höchstens 15 Tonnen.

Gegenüber diesem geringen Nutzeffect kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass hier die Grenzen für die Steigungen und Krümmungen offenbar zu weit getrieben sind, und dies nicht weniger auch zum Nachtheil für die Sicherheit des Betriebs. Aber auch die Ueberschreitung der Passhöhe wird sich trotz der vorhandenen Galerien unzweifelhaft als eine grosse Schwierigkeit erweisen. Wir betrachten es daher als unvermeidlich, dass bei allfälliger Anwendung des Systems Fell auf unsere Schweizerpässe sowohl von den am Montcenis vorkommenden Steigungen und Krümmungen, als auch von der Ueberschreitung des Passes und selbstverständlich von der schmalen Spur wird abgewichen werden müssen, wenn diese Bahnen dem erwarteten erheblichen Verkehr dienen, das ganze Jahr einen sicheren und ungestörten Betrieb gewähren und zudem auch Aussicht auf ein befriedigendes öconomisches Resultat darbieten sollen.

Für die Sicherung der Fahrt in Hinsicht auf die Verhinderung einer Entgleisung ist bei den Locomotiven durch die Klemmräder gesorgt, welche mit Hülfe der Mittelschiene also den doppelten Zweck der Vermehrung der Adhäsion und der Leitung der Maschine erfüllen. Und zwar geschieht diese Leitung nicht blos in horizontaler, sondern auch in verticaler Richtung, dadurch nämlich, dass die Spurkränze der Klemmräder unter der Mittelschiene vorstehen und somit ein Ausspringen aus dem Geleise verhindern. In ähnlicher Weise ist für die Leitung der Wagen Sorge getragen durch Anbringung von je zwei Paar Horizontalrädern, die sich ebenfalls auf die Mittelschiene stützen.

Zur Sicherung der Bergabfahrt sind Locomotiven und Wagen ausser den gewöhnlichen Bremsen auf die Verticalräder mit Klemmapparaten versehen, welche auf die Centralschiene wirken und einen bedeutenden Widerstand zu leisten vermögen, sofern diese Schiene oder der Apparat nicht mit Eis bedeckt sind, was im Winter natürlich häufig der Fall sein wird. Jeder Wagen muss von einem Bremser bedient werden, da bei dem beständig wechselnden Gefäll die Stellung der beiden Bremsen eine ebenso häufige Aenderung erfordert. Als drittes Bremsmittel dient bei den Maschinen noch der Gegendampf und wird auch häufig angewendet zur Vermeidung einer allzu raschen Abschleifung der Bremsen und der Verticalräder. Die Erfahrungen des nächsten Winters werden Gelegenheit geben, zu zeigen, ob diese Hülfsmittel für die Sicherheit wirklich genügen. Erwägt man, dass im Winter der Adhäsionscoeficient erfahrungsgemäss auf $^1/_{10}$ herabgehen kann, und vergleicht man damit die Wirkung der Schwere auf $^1/_{12}$ Gefäll, so kann man sich gegründeter Bedenken hierüber nicht erwehren. Wie leicht ist es, dass gerade im Winter bei Ueberspannung der Bremsen Brüche vorkommen, welche den ohnehin kleinen Widerstandsüberschuss der Bremsen aufheben können, und wie schwer ist es bei dem fortwährend wechselnden Gefäll immer die gehörige Uebereinstimmung in der Leistung der Bremsen herzustellen! Gut ist's in dieser Beziehung, dass der Betrieb mit der besseren Jahreszeit beginnt und das Personal einige Monate Uebung bis zum Winter vor sich hat.

Zum Schutz gegen Lawinen ist die Bahn entweder in Tunnels oder in steinerne Galerien gelegt worden, die sich namentlich auf der Südseite in einer ziemlich grossen Ausdehnung vorfinden. Zum Schutz gegen starken Schneefall oder Schneestürme hat man ca. 10 Kilometer Galerien mit eisernem halbkreisförmigem Dache und hölzernen Wänden erstellt. Mehrere längere Strecken, so beim „Grossen Kreuz“ und beim „Spital“, die über 6000 Fuss hoch liegen, sind nicht bedeckt, vielleicht weil man hofft, dort den Schnee wegschaufeln zu können. Diese Tunnels und Galerien sind nun aus öconomischen Rücksichten leider so eng und niedrig angelegt, dass sogar die Ausströmung aus dem Kamin gehemmt und der Zug von Rauch und Dampf förmlich eingehüllt wird, wodurch sowohl die Reisenden als besonders die Conducteure und Bremser in eine sehr penible Lage versetzt sind. Die Fenster der Personenwagen sind, wie schon bemerkt, fest und kann der Luftzutritt nur durch die Thüren und die beweglichen Chassis über den Fenstern stattfinden. Dies hat zur Folge, dass man zur Sommerszeit die Wagen nicht gehörig durchlüften resp. erfrischen kann. Kommt nun der Zug in die Galerie, wo man genöthigt ist, alle Oeffnungen vollständig zu verschliessen, so entsteht bei gefülltem Wagen bald eine fast unerträgliche Hitze, und Schreiber kann dies versichern, dass z. B. nach der Auffahrt von Bard bis Grande Croix, wo man beinahe ununterbrochen auf dem ganzen 5 Kilometer langen Wege in Galerien fährt und dazu 20 Minuten gebraucht, Reisende und Bedienstete im höchsten Grade gedrückt waren und eigentlich nach Erfrischung lechzten. Auf Anordnung des Verwaltungsrathes hat man zwar die eisernen Dächer von Distanz zu Distanz geöffnet, was den Uebelstand im Sommer etwas mildern, jedoch nicht beseitigen wird, aber an den steinernen Galerien und an den Tunnels kann nicht geholfen werden, und da muss jedem Reisenden empfohlen werden, sich für diese Fahrt mit einem erfrischenden Trunk und allfällig auch mit Cölnischem Wasser zu versehen, besonders wenn die Reise in Begleitung von Damen gemacht wird. Bei einer definitiven obern Linie müssten die Dimensionen der Galerien und Tunnels jedenfalls erheblich erweitert werden, noch practischer würde es sich wahrscheinlich erweisen, den Betrieb des obersten unwirthlichsten Theils des Berges durch Anlage eines längeren Tunnels zu vermeiden, der kürzer und weniger steil als die Galerien, viel rascher durchfahren werden und durch welchen man doch den schlimmsten klimatischen Einflüssen entgehen könnte.

Eine Vergnügungsreise kann die Fahrt über den Montcenis nie werden, am wenigsten für Damen. Vorerst nöthigt der Fensterverschluss, im Sommer wenigstens, die beiden Thüren offen zu halten, wobei aber nicht zu vermeiden ist, dass mit der Luft auch Rauch durch die Wagen zieht, und zwar geschieht dies auch beim Bergabfahren, wo in der Regel Gegendampf gebraucht wird. Sodann hat man die Belästigung in den Galerien, zu deren Befahrung etwa 40 Minuten nöthig sind. Dazu kommt dann das Hin- und Herschleudern des Zuges von den geraden Strecken in die scharfen Curven und umgekehrt, und endlich auf einer Seite der Bahn fast beständig die Aussicht in den Abgrund, auf welcher Seite der Strasse die Bahn nach Vorschrift erstellt werden musste.

An die Erreichung der für die Fell'sche Bahn in Aussicht genommenen glänzenden finanziellen Resultate* ist unter den jetzigen Um-

* In der letzten Zeit war die Mont-Cenis-Bahn in Folge von Verwüstungen, welche Stürme auf der Bahn angerichtet hatte, ausser Betrieb gestellt.

Die „Correspondance Italienne“ vom 30. August meldet, die Direction der Mont-Cenis-Eisenbahn habe angekündigt, dass diese Verwüstungen auf dem Italienischen Abhange beseitigt seien und biete die Eisenbahn dieselbe Sicherheit dar, wie zuvor. Die Reparations-Arbeiten auf der Französischen Seite seien auch bereits bedeutend vorgeschritten, und so hoffe die Compagnie, dass in den ersten Tagen des September der Dienst der regelmässigen Verbindungen wieder aufgenommen werden könne. — Aus dem Berichte, den der Minister der öffentlichen Arbeiten der Kammer über die Bohr-Arbeiten des Mont-Cenis hat zugehen lassen, entnehmen wir Folgendes: Während des Jahres 1867 wurden gegen die Seite von Bardonnêche zu $824_{,30}$ Meter, nach der Seite von Modane zu $187_{,81}$ M. durchbrochen. Man hatte mithin am 1. Januar d. J. eine Länge von $7846_{,45}$ M. auf 12 220 M. durchbohrt, es blieben also noch $4373_{,65}$ M. zu bohren übrig. Die Ausgaben während des Jahres waren ungefähr 6 500 000 Francs, so dass im Durchschnitte ein jedes Meter des Tunnels auf 4850 Frcs. zu stehen kommt.

ständen entfernt nicht mehr zu denken. Einmal ist die Eröffnung dieser Bahn in Folge sehr vieler eingetretener Hindernisse über ein Jahr verspätet; umgekehrt wird die Eröffnung des grossen Tunnels drei Jahre früher stattfinden, als sie von Hrn. Fell angenommen wurde, so dass jetzt anstatt 7 blos noch 3 Betriebsjahre bis zur Erlöschung der Concession zu Gebote stehen. Sodann wird die Bahn anstatt der berechneten 8 Millionen über 12 Millionen oder circa 160 000 Frcs. pro Kilometer in Anspruch nehmen. Hierzu kommt nun der unter den ungünstigsten Verhältnissen stattfindende Betrieb, der nicht nur eine bedeutende Summe erfordern, sondern der Concurrenz der Diligencen und Fuhren das weiteste Spiel lassen wird. Man kann sich daher nicht wundern, dass die Unternehmer selbst diese Bahn nicht mehr als eine Speculation, sondern nur noch als einen Versuch bezeichnen, dessen Resultate man anderwärts zu verwerthen trachten müsse. Jedoch geht die Meinung dahin, dass man vor allen Dingen die Erfahrung des Winters abwarten müsse, bevor ein maassgebendes Urtheil über die Leistungsfähigkeit im durchschnittlichen Jahresbetrieb abgegeben werden und darauf gestützt ein anderes Project in Aussicht genommen werden könne.

Egypten. Die neue Zweigbahn Alexandria-Suez ist am 12. September eröffnet worden.

Juristisches.

*** Rechtsfall,[1] betreffend die Frage, welche rechtliche Bedeutung (nach § 28 des Vereins-Reglements für den Personenverkehr)[2] die Rückgabe des Gepäckscheins bei nicht erfolgter Rückgabe des Gepäcks hat.** Die noch unter Vormundschaft befindliche Doris Sevecke, welche am 2. Juni 1865 auf der Eisenbahn von Schwerin nach Hamburg (zur weiteren Reise nach America) fuhr, gab am erstgenannten Orte zur Beförderung als Passagiergut eine 108 Pfund schwere Kiste mit Reiseeffecten auf, wogegen sie reglementgemäss einen Gepäckschein (No. 121) erhielt. Nach Ankunft des Zugs in Hamburg forderte die Doris Sevecke gegen Vorzeigung des Scheines das fragliche Gepäck zurück. Die Kiste war jedoch damals nicht aufzufinden, wurde vielmehr erst nach 8 Tagen in der Hamburger Expedition ohne Beklebung entdeckt.

Auf Grund dieser unbestrittenen Thatsachen machte der Vormund der Sevecke gegen die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Schwerin bei der Justiz-Canzlei dortselbst im September 1865 eine Klage anhängig, in welcher er Ersatz der in der fraglichen Kiste vorhanden gewesenen, näher specificirten Gegenstände im Gesammtwerthe von 112 Thlr. 16 Sgr. beansprucht, indem er unter Anderm in der Klage weiter angiebt, dass noch bis zum 10. Juni die Sevecke durch ihren in Hamburg als Kellner conditionirenden Bruder vielfache Versuche habe machen lassen, zu ihrem Gepäck zu gelangen, weil sich an diesem Tage eine Gelegenheit dargeboten habe, derselben die Kiste nach Newyork nachzuschicken.

Verklagte, welche nur die Angaben des Klägers über die in der fraglichen Kiste befindlichen Effecten und deren Werth bestreitet, machte unter Ueberreichung des erwähnten Gepäckscheins No. 121 (im Original) geltend, dass die Hamburger Bahnverwaltung die Kiste, nachdem dieselbe im dortigen Expeditionslocal wieder aufgefunden, dem E. Sevecke, dem Bruder der Eigenthümerin, welcher sich im Besitze des Gepäckscheins No. 121 befunden, gegen Rückgabe dieses Scheines ausgeliefert habe. Es sei nämlich am Tage nach der Ankunft der klägerischen Curandin in Hamburg ein junger Mann in dem dortigen Expeditionslocal erschienen, habe den erwähnten Garantieschein producirt und mit der Erklärung, dass er ein Bruder der gedachten Curandin sei, die Auslieferung des Gepäcks derselben verlangt. Während das Gepäck damals nicht aufzufinden gewesen sei, habe dieser junge Mann nach einiger Zeit unter der Angabe, dass die qu. Kiste anders signirt sei, nochmalige Nachsuchung erbeten und da nunmehr die Kiste aufgefunden worden, sei sie dem fraglichen jungen Mann, der den fraglichen Garantieschein besessen, gegen Rückgabe des letzteren ausgeliefert worden.

Kläger replicirt, dass der Sachverhalt ein ganz anderer sei. Die Passagiere erhielten nur gegen zuvorige Ablieferung des Gepäckscheins ihr nach der Nummer desselben herauszusuchendes Passagierstück ausgeliefert. Doris Sevecke habe demgemäss, als sie in Hamburg angekommen, ihren Gepäckschein dem dortigen Beamten abgegeben, und habe sie den Schein, als das Gepäck nicht aufgefunden, doch nicht zurückerhalten; die Beamten des Hamburger Bahnhofes hätten, um die Kiste zu suchen, den Schein zurückbehalten. Der Bruder der Sevecke sei sodann, als er sich nach der Kiste erkundigt, obgleich er nicht legitimirt gewesen, ohne Weiteres von der Bahnhofs-Expedition für empfangsberechtigt gehalten und sei derselbe veranlasst worden, einen Frachtbrief zu unterschreiben und mittelst desselben die Kiste nach Schwerin zurückzuschicken. Kläger will jedoch zugeben, dass man dem Bruder der S., als die Kiste nicht aufzufinden war, den Garantieschein übergeben habe, zu dessen Empfangnahme derselbe jedoch nicht berechtigt gewesen sei. Zugleich wurde vom Kläger eine *replica doli* auf die Behauptung gestützt, dass die Bahnhofsbeamten in Hamburg den ihnen am 2. Juni übergebenen Gepäckschein an sich genommen und trotz der Nicht-Auslieferung der Kiste so lange an sich behalten hätten, bis der Bruder der Curandin den Frachtbrief ausgestellt habe.

Das Gericht erster Instanz, welches die Klage, da das Gepäck nach Ankunft des Zuges unter Vorzeigung des Gepäckscheins abgefordert und in den ersten 8 Tagen nicht aufgefunden war, als an sich rechtlich begründet anerkannte, indem (nach § 30 des Reglements für den Personenverkehr vom 1. März 1865) fehlende Gepäckstücke nach Ablauf von 8 Tagen nach Ankunft des betreff. Zuges als in Verlust gerathen betrachtet und der Reisende nach Ablauf dieser Zeit berechtigt wird, die Zahlung der in § 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern, hielt die von der Beklagten vorgeschützte Einrede, dass sie die fragliche Kiste dem Ernst Sevecke gegen Rückgabe des Gepäck-

[1] Der nachfolgende Rechtsfall, welcher sowohl für die Bahnverwaltungen, als für das Reise-Publicum vielfaches Interesse bieten möchte, ist aus den Process-Acten in Sachen des Glasermeisters O. Wegener *curator. nom.* Klägers wider die genannte Direction Beklagte, wegen Entschädigung, von uns entnommen, welche uns von der Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Veröffentlichung gütigst mitgetheilt worden sind. Der Uebersichtlichkeit wegen theilen wir im Text nach kurzer Geschichts-Erzählung nur die Schlusssentenzen und Entscheidungsgründe mit, auf welche es vorliegend hauptsächlich ankommt, während die übrigen für den fraglichen Rechtsfall minder erheblichen, aber allgemein interessanten Entscheidungsgründe in den Anmerkungen sich wiedergegeben finden.

[2] Der § 28 des fraglichen Reglements (sowohl in dessen Fassung von 1859, als in der jetzt gültigen von 1865), welches für den Personen- und Gepäckverkehr auf den Mecklenburgischen Eisenbahnen maassgebend ist, lautet:

§ 28. Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit, im Local der Gepäck-Expedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäck-Expedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Die nachfolgenden, ebenfalls in Betracht zu ziehenden §§ 29 und 30 lauten in der jetzt gültigen Fassung des Reglements:

§ 29. Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpuncte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Reglement für den Vereins-Güterverkehr für Güter enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, inshesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als zwei Thaler für jedes Pfund, nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstückes.

b) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangene 20 Meilen, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungs-Station zu durchlaufen hat, 2 pro Mille der ganzen declarirten Summe, und im Minimum $^1/_{15}$ Thlr. ausmacht.

Die Werth-Declaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb dreier Tage nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungs-Station abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäck-Expedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§ 26, 27) wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§ 30. In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungs-Station des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungs-Ansprüche desselben, die Zahlung der im § 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern. Ausserdem kann der Reisende bei Empfangnahme der Entschädigung sich vorbehalten, das in Verlust gerathene Gepäckstück, falls es sich später wieder finden möchte, binnen 4 Wochen nach erhaltener Nachricht hiervon gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes — und zwar am ursprünglichen Bestimmungsorte — frachtfrei abzunehmen. Im Falle eines solchen Vorbehalts ist ihm eine Bescheinigung über die Anmeldung desselben auszustellen.

scheins ausgeliefert, als erheblich und liquid, dagegen die *replica doli* als völlig unbegründet[3] und wies demgemäss den Kläger — unter Verurtheilung in die Kosten — mit der erhobenen Klage ab.

Das Gericht zweiter Instanz, Grossh. Justiz-Canzlei zu Güstrow, an welches Kläger appellirte (Erkenntniss vom 16. September 1867), fand in der fraglichen Bemerkung des Klägers, dass die S. wiederholt noch bis zum 10. Juni (wo eine Gelegenheit zur Nachsendung der Kiste vorlag), durch ihren Bruder vielfache Versuche habe machen lassen, zu ihrem Gepäck zu gelangen, nur das Zugeständniss zu einer bis zum 10. Juni beschränkten Vollmacht und sah durch diese Angabe die Klage nicht als elidirt an.[4] Wenn sich jedoch Beklagte zur Elidirung der Klage auf den Besitz des Gepäckscheins berufe, so sei diese Einrede (nach § 28 Abs. 1 des Vereins-Güter-Reglements, welcher bei erfolgter Rückgabe des Gepäckscheins die Bahnverwaltung von jedem weiterem Anspruch befreit) für begründet zu erachten, da auf Grund des Besitzes zu präsumiren sei, dass die Bahnverwaltung den Schein vom Inhaber gegen Rückgabe des Gepäcks empfangen habe.[5] Dieser Einrede gegenüber sei aber die Behauptung des Klägers, dass die Doris Sevecke den Schein schon am Abende des 2. Juni selbst den Beamten übergeben und trotz der Nichtauslieferung des Gepäcks nicht zurückempfangen habe, eine Replik, deren Zulässigkeit der § 28 des Reglements nicht ausschliesse, nach allgemeinen Principien der *bona fides negotii* nicht zu bezweifeln stehe. Das Gericht zweiter Instanz legte demgemäss dem Kläger zu beweisen auf:

1) dass die Doris Sevecke am 2. Juni 1865 nach Ankunft des Zuges von Schwerin den Gepäckschein No. 121 den Beamten der Gepäckexpedition auf dem Hamburger Bahnhofe zurückgegeben, und
2) dass in der am 2. Juni 1865 in Schwerin zur Beförderung nach Hamburg gegen den Gepäckschein No. 121 aufgegebenen Kiste sich die in der Klage verzeichneten Sachen befunden, und dass die für die Kiste und diese Sachen ausgeworfenen Preise der gemeine Werth solcher Gegenstände in ihrer dermaligen Beschaffenheit am 10. Juni 1865 in Hamburg gewesen.[6]

---

[3] Das Gericht hielt lediglich die Frage von rechtlicher Relevanz, ob der Bruder der Doris Sevecke legitimirt war, seine Schwester zu vertreten, denn nur in dieser Voraussetzung habe es der Letzteren präjudicirt, wenn der Bruder demnächst ohne Vorbehalt das Reisegepäck annahm." Hatte der Ernst Sevecke, wie die Beklagte behauptet, von seiner Schwester den Garantieschein bekommen, so war er zweifellos für legitimirt anzusehen; hatte dagegen die Bahnhofsexpedition den Garantieschein der Doris Sevecke nicht zurückgegeben, vielmehr ihn zurückbehalten, so war der Bruder an sich nicht legitimirt, die Sachen der Schwester anzunehmen, auch konnte seine Legitimation nicht dadurch bewirkt werden, dass ihm die Bahnhofsexpedition den Garantieschein übergab, da er auch zu der Annahme dieses Scheins nicht legitimirt war. Der Ernst Sevecke war, wenn man sich allein an die angegebene Darstellung des Klägers in der Replik hält, nur *negotiorum gestor* seiner Schwester und seine Thätigkeit konnte der Letzteren nicht präjudiciren, so lange nicht die Schwester ratihabirt hatte. Dieser Darstellung in der Replik steht nun aber die eigene Angabe des Klägers in der Klagschrift entgegen." Aus dieser Angabe, „die Doris Sevecke habe noch bis zum 10. Juni durch ihren Bruder vielfache Versuche machen lassen, zu ihrem Gepäcke zu gelangen, damit es ihr am 10. Juni nachgeschickt werden könne", folgert aber das Gericht, dass der Bruder im eigenen Auftrage der Schwester nach dem Gepäcke sich umsehen und dasselbe eventuell annehmen sollte, und müsse deshalb auch die Schwester die Handlungen ihres Bruders anerkennen. „Wenn Kläger in der Klage zugesteht, dass der Bruder den Auftrag hatte, nach dem Gepäcke sich umzusehen, und dasselbe eventuell nachzuschicken, also sich ausantworten zu lassen, so geräth er mit sich selbst in Widerspruch, wenn er denselben dennoch nur als *negotiorum gestor* bezeichnen will. Der Ernst Sevecke war nach der eigenen Angabe des Klägers in der Klage *mandatar* seiner Schwester und die Bahnhofsverwaltung hat in Mitberücksichtigung, dass er mit seiner Schwester auf dem Bahnhofe gewesen und dass diese dann abgereist war, ihn mit Recht als den Beauftragten angesehen. Sollte seine Vollmacht nur eine auf die Zeit bis zum 10. Juni beschränkte gewesen sein, so hätte die Doris Sevecke diese Beschränkung ausdrücklich hinzufügen müssen. Vollends unbeachtlich ist aber die *replica doli* schon deshalb, weil das angebliche Aufdringen des Frachtbriefes, um den Ernst Sevecke zur Rücksendung der Kiste nach Schwerin zu bestimmen, mit der von der Bahnverwaltung übernommenen Verpflichtung, die Kiste nach Hamburg zu liefern, in gar keinem Zusammenhange steht."

[4] In den Entscheidungsgründen wird in dieser Richtung gesagt: „Der nähere Inhalt der Vollmacht ist mit dem gleichzeitig angegebenen Zweck bestimmt ausgesprochen; der Bruder sollte die Kiste in Empfang nehmen, um dieselbe mit der am 10. Juni gebotenen Schiffsgelegenheit nachzusenden. Ein Weiteres hat Kläger nicht eingeräumt, insbesondere nicht, dass die Curandin, welche den Gepäckschein in den Händen der Beamten gelassen haben will, dem Bruder zur Zurückforderung und Entgegennahme desselben beauftragt. Wenn die *sententia a qua* annimmt, dass die Curandin eine etwaige Beschränkung der Vollmacht bis zum 10. Juni ausdrücklich hätte hinzufügen müssen, so ist dagegen hervorzuheben, dass die Vollmacht dem Bruder gegeüber durch ihren Inhalt bestimmt genug beschränkt war und dass die Curandin ihren Bruder den Bahnbeamten gegeüber überall nicht legitimirt hat. Der Umstand, dass sie von ihrem Bruder bei ihrer Ankunft empfangen worden, dass sie in Begleitung desselben ihr Gepäck zurückgefordert, involvirt für sich allein der Sache nach eine Vollmacht nicht: eine mündliche oder schriftliche Benachrichtigung der Bahnhofsbeamten über den ertheilten Auftrag ist nicht einmal behauptet und die Nichtzurückforderung des angeblich sofort übergebenen Gepäckscheins ist nur ein Act des Vertrauens, nicht eine Vollmacht zum Empfang für jeden Nachfragenden. Somit war Ernst Sevecke den Beamten gegenüber ohne Legitimation, als er bis zum 10. Juni das Gepäck forderte; waren letztere auch bei einer etwaigen Auslieferung durch den Besitz des Gepäckscheins zunächst gedeckt, so handelten sie im Uebrigen doch schliesslich auf eigene Verantwortung, wenn E. Sevecke Vollmacht Seitens seiner Schwester nicht hatte. Hat demnach Curandin ihren Bruder der Bahnverwaltung gegenüber überhaupt nicht legitimirt, so kann auch eine Pflicht zur ausdrücklichen Beschränkung der Vollmacht nicht in Betracht kommen. Nach Vorstehendem ist die in der Klage eingeräumte Bevollmächtigung des E. Sevecke auf eine Entgegennahme der Kiste nach dem 10. Juni nicht zu beziehen."

[5] Der Entscheidungsgrund lautet: „Nach § 28 Abs. 1 der Statuten für den Personenverkehr (s. in Anm. 1) wird dem Inhaber des Gepäckscheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert. Bei der Interpretation dieser Bestimmung handelt es sich wesentlich um die Bedeutung der unterstrichenen Worte. Werden dieselben zunächst nicht berücksichtigt, so ist angeordnet, dass die Auslieferung des Gepäcks nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins erfolgen soll und dass die Bahnverwaltung jedem Inhaber des Scheins ohne weitere Legitimationsprüfung ausliefern darf. Durch solche Auslieferung erfüllt also die Verwaltung ihre Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage soweit, als sie dieselbe durch Ablieferung an den richtigen Empfänger zu erfüllen vermag. Soweit sie durch Abnahme Seitens des Letzteren befreit wird, befreit sie auch die Auslieferung an den Inhaber des Scheins gegen Rückgabe des letzteren. Demnach treten auch die Bestimmungen der § 30 wider sie nicht in Anwendung, wenn der Inhaber nach eingetretener Verspätung das Gepäck unter Rückgabe des Scheins entgegennimmt, da auch die vorbehaltlose Abnahme Seitens des wirklich Berechtigten einen Verzicht auf die Folgen der Versäumung involvirt.

Eine wörtliche Auffassung des Zwischensatzes „welche Rückgabe die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit", würde nicht nur mit der gleichzeitig vorgeschriebenen Auslieferung, sondern auch mit den Bestimmungen über die Haftpflicht wegen Beschädigung im Widerspruch stehen; derselbe kann vielmehr in Beihalt der vorstehenden Bestimmung, dass dem Inhaber auszuliefern, diesem aber nur gegen Rückgabe des Scheins, allein die Bedeutung haben, dass der Inhaber mit der Rückgabe den Empfang des Gepäcks anerkennt. Da nun bei einer Bahnverwaltung nach der Stellung ihrer Beamten nicht anzunehmen ist, dass sie in den Besitz ihres Gepäcksheins anders als durch Uebergabe Seitens des Inhabers gelangt, so hat sie mit dem Besitz des Scheins die Präsumtion für die legale Erwerbung desselben und in der Rückgabe die gegnerische Anerkennung der Erfüllung ihrer Verpflichtungen sowohl rücksichtlich der Ablieferung überhaupt als auch rücksichtlich der rechtzeitigen Ablieferung.

Wenn demnach Beklagte sich zur Elidirung der Klage auf den Besitz des Gepäckscheins beruft, so ist diese Einrede für begründet zu erachten, da auf Grund des Besitzes zu präsumiren ist, dass sie den Schein vom Inhaber gegen Rückgabe des Gepäcks empfangen. Dieser Einrede gegenüber ist die Behauptung, dass die Doris Sevecke den Schein schon am Abend des 2. Juni selbst den Beamten übergeben und trotz der Nichtauslieferung des Gepäcks nicht zurückempfangen, eine Replik, deren Zulässigkeit der § 28 des Reglements nicht ausschliesst, nach allgemeinen Principien der *bona fides negoti*i aber nicht zu bezweifeln steht. Der Beweis konnte jedoch auf die Zurückgabe des Scheins Seitens der Doris Sevecke beschränkt werden, da nach der Sachlage nur relevirt, ob die Doris Sevecke oder der Ernst Sevecke den Schein übergeben; denn eine Rückgabe des Scheins an die Doris Sevecke Seitens der Beamten hat Beklagte nicht behauptet und über die Nichtauslieferung des Gepäcks in den ersten 8 Tagen nach Ankunft des Zuges liegt Uebereinstimmung der Parteien vor.

[6] In Betreff dieses Beweissatzes wird in den Entscheidungsgründen gesagt: „Wenn die Eisenbahnen nach dem Reglement vom 1. März 1865 bei verlorenem Reisegepäck den „wirklich erlittenen Schaden" bis zu 2 Thlr. pro Pfd. ersetzen, so ist hiermit von der Befugniss des § 427 Abs. 1 des H.-G.-B. Gebrauch gemacht, wonach die Eisenbahnen bedingen können, „dass der nach Artikel 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll." Nach § 396 ist im Verlustfalle der gemeine Handelswerth und wenn das Gut keinen Handelswerth hat, der gemeine Werth des Guts am Ort und zur Zeit der Ablieferung der Berechnung des Schadens zu Grunde zu legen. Es handelt sich in concreto wesentlich um Kleidungsstücke, welche für die Curandin angeschafft sind, auch von derselben nach einer Bemerkung in der Querel bereits gebraucht worden. Der Begriff des gemeinen Handelswerthes leidet auf diese Gegenstände keine Anwendung, denn der im Trödelverkehre sich herausstellende Werth, an welchen allenfalls zu denken, beruht auf localen Verhältnissen und Bedürfnissen und erfüllt den Begriff „des gemeinen Handelswerthes" nicht. Die in Verlust gerathenen Sachen sind somit nach ihrem gemeinen Werthe in Hamburg zu ersetzen und zwar nach dem Werthe zu der Zeit, in welcher das Gut abzuliefern war. Nach § 30 ist der achte Tag nach Ankunft des betreffenden Zuges der letzte Termin, an welchem die Bahn-Verwaltung den Frachtvertrag durch Ablieferung des Gepäcks erfüllen konnte. Es ist demnach der Werth zu Grunde zu legen, welchen die in Verlust gerathenen Sachen am 10. Juni im Hamburg gehabt hab

Auf erhobene Appellation der verklagten Eisenbahn-Gesellschaft stellte das Gericht dritter Instanz, das Grossh. Mecklenb. Oberapellationsgericht zu Rostock, durch Urtheil vom 3. Februar 1868 das Erkenntniss erster Instanz auf Abweisung der Klage wieder her (unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten sämmtlicher Instanzen), indem dasselbe die erwähnte von der Beklagten der Klage opponirte Einrede für begründet, die zu deren Entkräftung von der Beklagten vorgeschützte und vom Gericht zweiter Instanz zum Beweis gestellte Replik dagegen für unbegründet ansah. In den Entscheidungsgründen wird gesagt[7]: „Zwar ist es richtig, dass in jenem Zugeständniss des Klägers nicht[8] von selbst schon das weitere Zugeständniss enthalten ist, der Bruder der klägerischen Curandin habe von derselben die unbeschränkte Vollmacht erhalten, die fragliche Kiste auch nach jenem Zeitpuncte noch für sie mit befreiender Wirkung für die Bahnverwaltung entgegenzunehmen, und dass von der Beklagten, welche die Thatsache der sofortigen Uebergabe des Gepäckscheins an die Bahnhofsbeamten in Abrede stellt, ebensowenig eine mündliche Benachrichtigung dieser über den dem Bruder der klägerischen Curandin von Seiten derselben ertheilten Auftrag behauptet worden ist, indem die Beklagte vielmehr darauf besteht, dass der Ernst Sevecke durch den von seiner Schwester ihm behändigten Gepäckschein ihr gegenüber zur Empfangnahme des fraglichen Gepäcks ohne Weiteres legitimirt gewesen sei. Allein es kann der *sententia a qua*[9] nicht zugegeben werden, dass in der klägerischer Seits behaupteten sofortigen Uebergabe und der alsdann unterbliebenen Zurückforderung des Gepäckscheins nach den obwaltenden Umständen nur ein Act des Vertrauens, nicht eine Vollmacht zur Aushändigung des später etwa wieder aufgefundenen Gepäcks an jeden Nachfragenden gelegen habe, welchen die betreffenden Beamten mit gutem Grunde hierzu für ermächtigt halten durften.

Die zum Beweise verstellte Replik des Klägers gründet sich nämlich wesentlich mit auf die Behauptung, dass die Passagiere nur gegen die zuvorige Ablieferung des Gepäckscheins ihr nach der Nummer desselben herauszusuchendes Passagiergut ausgeliefert erhalten. Richtig ist an dieser Behauptung jedoch nur, dass die Auslieferung des Gepäcks Zug um Zug gegen die Rückgabe des Gepäckscheins erfolgt. Wer dagegen die Heraussuchung seines Gepäcks bewirken will, hat zu diesem Ende nur die Nummer und die Abgangsstation des fraglichen Gepäckstücks anzugeben und auf Erfordern den betreffenden Gepäckschein vorzuzeigen, wie denn auch die Beklagte behauptet, dass zu diesem Ende auch nur die Vorweisung des letzteren von der klägerischen Curandin geschehen sei. Uebergab sie daher wirklich, sei es sogleich, sei es erst, als das geforderte Gepäckstück nicht sofort aufgefunden werden konnte, einem der Beamten der Bahnhofs-Expedition ihren Gepäckschein, um für die Auffindung und demnächstige Auslieferung des fraglichen Gepäckstücks in ihrem Interesse weiter thätig zu sein, so ertheilte sie diesem zu solchem Zwecke einen besonderen Auftrag und schloss mit ihm in diesem Sinne ein selbstständiges Geschäft ab, für dessen richtige Ausführung die Eisenbahn-Verwaltung, welche nach Art. 400 des Allgem. Deutschen H. G. B. und dem damit übereinstimmenden § 18 des Reglements für den Güterverkehr vom 1. März 1862 zwar für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transports bedient, aber auch nur soweit, als hierdurch angegeben ist, haftet, nicht weiter einzustehen braucht, daher dieselbe, auch, nachdem ihr nach geschehener Wiederauffindung des fraglichen Gepäckstücks und erfolgter Auslieferung desselben an den Ernst Sevecke der Gepäckschein No. 121 von dem betreffenden, als Bevollmächtigten der klägerischen Curandin anzusehenden Beamten behändigt worden ist, sich mit Recht darauf berufen kann, dass sie dadurch von jedem weiteren Anspruche der klägerischen Curandin befreit worden sei, ohne dass es ihr gegenüber noch weiter in Frage kommen kann, ob der betreffende Beamte, welchem die klägerische Curandin ihren Gepäckschein in dem bemerkten Sinne anvertraut hat, sich mit gutem Grunde und in einer ihn befreienden Weise für befugt halten durfte, das wiedergefundene Gepäckstück auch nach dem 10. Juni j. J. deren Bruder in Vertretung ihrer zu behändigen, und ohne dass weiter ihr gegenüber etwas darauf ankommen kann, ob die klägerische Curandin in Anbetracht ihres minderjährigen Alters, worauf übrigens der Kläger sich überall nicht berufen hat, zur Eingehung eines derartigen Geschäfts mit dem Inhaber des Scheins in sie verbindender Weise befugt war, da die Bahnverwaltung dessen Legitimation zu prüfen nicht verpflichtet war.

würden. Unter „gemeinem Werthe“ ist nicht der etwa vom Trödler gezahlte Preis zu verstehen, vielmehr, da der „wirklich erlittene Schaden“ vergütet werden soll, derjenige Werth, für welchen Gegenstände von gleicher Art und Güte angeschafft werden konnten. Die Liquidation des Klägers ist freilich mehrdeutig, allein sie schliesst, wie schon in der Sentenz der Justiz-Canzlei zu Rostock vom 11. Januar vorigen Js. hervorgehoben wurde, die Auslegung nicht aus, dass Kläger den Preis liquidirt und fordert, für welchen Sachen gleicher Beschaffenheit am Ablieferungsorte zur angegebenen Zeit zu erwerben waren. Demgemäss war, da Beklagte sich über Inhalt und Werth der Kiste *respective nesciendo* und *negando* erklärt hat, sowohl die Absendung der auf der Anlage A verzeichneten Sachen, als auch deren gemeiner Werth in Hamburg am 10. Juni 1865 in Grundlage der beigefügten Taxe zum Beweise zu verstellen.“

[7] Vorausgehen in den Entscheidungsgründen folgende Sätze: „Die *sententia a qua* hat in Abweichung von der *sententia* I angenommen, dass, wenn die klägerische Curandin den bei Aufgabe ihres Gepäcks zu Schwerin erhaltenen Garantieschein No. 121, in dessen Besitz sich die Beklagte befindet, am 2. Juni 1865 nach Ankunft des Zuges von Schwerin den Beamten der Gepäck-Expedition auf dem Hamburger Bahnhofe zurückgegeben hat, dadurch die der Beklagten in Gemässheit des § 28 Abs. 1 des normirenden Vereins-Reglements vom 1. März 1865 auf Grund erfolgter Rückgabe dieses Gepäckscheins an sich zustehende Einrede der Befreiung von jedem weiteren Anspruche wegen des fraglichen Gepäcks elidirt werde, indem es der klägerischen Curandin alsdann nicht weiter präjudiciren könne, dass das in der ersten Zeit nach Ankunft des betreffenden Bahnzuges nicht aufzufinden gewesene Gepäckstück deren Bruder Ernst Sevecke, durch welchen sie zugestandenermaassen „bis zum 10. Juni vielfache Versuche hat machen lassen, zu ihrem Gepäck zu gelangen“, erst nach diesem Tage, mit welchem in Gemässheit des § 30 jenes Reglements für sie das Recht begann, das fehlende Gepäckstück als in Verlust gerathen zu betrachten und mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungs-Ansprüche der Zahlung der im § 20 bestimmten Garantiesumme zu fordern, für sie ausgeliefert worden sei.

[8] Wie das Gericht erster Instanz angenommen hatte.

[9] Erkenntniss zweiter Instanz.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1. Octbr.	zu Schlüchtern	Elm-Gemünder E.	Voreinschnitt zum Ramholzer Tunnel	—
3. „	zu Linz	Rheinische Bahn	3. Bauabthlg. der Rechtsrh. B.	—
10. „	zu Köln	dieselbe	1300 Telegraphenstangen	—
10. „	zu Hannover	Hannoversche E.	3 Locomotivkessel	580
15. „	zu Münster	Westfälische E.	Schienen	580
16. „	zu Münster	dieselbe	Schwellen	580
17. „	zu Münster	dieselbe	Kleineisenzeug	580
20. „	zu Hannover	Telegr. Direction	Telegraphenstangen	—
21. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	580
22. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Werkstatt-Materialien	580
31. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Verkauf von Locomotiven	581

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

In Ausführung des Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft vom 18. December 1867 wird das Domicil der Gesellschaft und damit der Sitz des unterzeichneten Directorii mit dem 1. October d. J. von Potsdam nach Berlin verlegt.

Potsdam, den 22. September 1868.

Das Directorium.

Königliche Preussische Ostbahn.

Der Bedarf an Steinkohlen für die Königliche Ostbahn pro 1869 soll mit

132 000 000 Pfund Maschinen- (Stück-) Kohlen und
2 520 000 Pfund Schmiedekohlen

in öffentlicher Submission in Lieferung verdungen werden. Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf

den 20. October cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungs-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Königsberg in Pr., Danzig und Breslau,

sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 18. September 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 850 000 laufende Fuss gewalzter Eisenbahn-Schienen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werdeu.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schienen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

Mittwoch den 21. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persöulich erschienenen Submittenten. Offerten, welche den Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln, sowie in unserem Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. September 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Werkstätten-Hauptmagazin zu Fulda pro 1869 erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Geräthe soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten hierzu sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien, Werkzeuge und Geräthe"

bis zum **22. October c. Vormittag 11 Uhr** an den Herrn Maschinenmeister Tasch zu Fulda einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu bezeichneter Stunde im Werkstätten-Büreau zu Fulda in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferuugs-Bedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung können auf dem erwähnten Werkstätten-Büreau, sowie auf den Stations-Büreaus zu Hanau und Cassel eingesehen, auch von ersterem auf Ersuchen bezogen werden.

Cassel, den 25. September 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Lieferung von

5 000 Stück eichenen Stossschwellen,
45 000 „ „ Mittelschwellen,
60 000 „ kiefernen oder lärchenen Mittelschwellen

soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aufgelegt und können dieselben auf frankirte Anfragen bezogen werden.

Die Offerten müsseu portofrei und verschlossen längstens bis zum **10. Octzber l. J. Vormittags 10 Uhr** auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes dahier abgegeben werden und ist auf dem dem Umschlage zu bemerken: „Submission für Lieferung von Schwellen."

Mainz, den 22. September 1868.

Im Auftrage des Verwaltungsraths.
Der Ober-Ingenieur
F. Kramer.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 4 630 000 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Meyer gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen"

bis zu dem am **15. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 21. September 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 8000 Stück eichenen Stossschwellen, 41 000 Stück eichenen Mittelschwellen und 18 400 laufende Fuss eichenen Weichenhölzern für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegeu in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Meyer gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen"

bis zu dem am **16. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 21. September 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 2000 Stück gewalzter Unterlags-Platten, 19 300 Stück schmiedeeisernen Seitenlaschen, 170000 Stück Hakennägel, 40 000 Stück Schraubenbolzen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferuug sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug"

bis zu dem am **17. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 25. September 1868.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von

3 Locomotivkesseln mit kupfernen Feuerkasten

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist Termin hierzu auf

Sonnabend, den 10. October 1868, Morgens 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Locomotivkessel“ versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 25. September 1868.

Der Ober-Maschinenmeister:
K. Schäffer.

Köln-Mindener-Eisenbahn.
Dienstfähige alte Locomotiven.

Wir beabsichtigen, die noch dienstfähigen, aber für unseren jetzigen Betrieb nicht mehr passenden 3 Locomotiven Münster, Arnsberg und Wien zu verkaufen. Dieselben sind gebaut von E. Kessler in Carlsruhe, haben 15 Zoll Cylinder, $5^1/_2$ Fuss ungekuppelte Triebräder, $5^1/_3$ Atmosphäre Dampf-Ueberdruck, kupferne Feuerkasten, messingene Siederohre und eiserne Tender. Die Ablieferung erfolgt franco auf einer beliebigen Station unserer Bahnen, die Zahlung bei der Abnahme. Die vorhandenen Reservestücke sind ebenfalls verkäuflich, die Offerten, welche pro Pfund jedes Materials zu stellen sind, müssen mit entsprechender Aufschrift bis zum **31. October d. Js.** an uns eingereicht werden.

Wegen Besichtigung der Maschinen wolle man sich an unseren Maschinenmeister Schmitz in Minden wenden.

Köln, den 29. September 1868. **Die Direction.**

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat August und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. August 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	7825	16573	24398	+530	187066	+7757
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst. .	74323	53567	129253[1]	—	845930	+79098
b. Elmsh.-Glückstadt	4010	3522	7533	+173	57409	+3469
a. Berg.-Märkische .	—	—	601546	+63449	4413162	+489071
b. Ruhr-Siegbahn . .	—	—	117750	+6357	916300	+76924
Berlin-Anhaltische .	138000	173700	317700	—24345	2168100	—83465
Berlin-Görlitz[2]	28428	35195	65876	—	426342	—
Berlin-Hamburg . . .	113789	181384	301215	—4902	2217337	+51365
Berlin-Potsd.-Magdb.	106232	115080	221312	+5165	1587691	+8281
a. Berlin-Stettin-Starg.	88471	91048	179920	—4910	—	+28141
b. Stargard-Cösl.-Colb.	24140	17005	41232	+934	—	+7669
c. Vorpomm. Zweigb.	34974	19706	55074	—2001	—	+12337
Breslau-Schweidn.-Fr.	56600	86297	146338	+6054	—	+8881
Hessische Nordbahn	43775	71575	115350	+2462	859908	+118969
Homburger E. . . .	21400	1087	22487	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	662	707	1369	—144	10032	+839
a. Köln-Mind. Hauptb.	151268	399057	619791	—64985	4564015	—239832
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	14062	25679	41101	—3251	327128	+7259
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken . . .	27311	106639	145677	+9940	1064091	+104929
d. Zusammen	192641	531375	806569	—58296	5955234	—127644
Leipzig-Dresden . . .	97702	140839	238541	—	1857084	+162548
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg .	—	—	56670	—2654	333616	—3761
a. Magdeburg-Leipzig	52692	131631	186104	—1553	1403943	+69183
b. Halle-CasselerZwgb[3]	—	—	57873	+8665	418478	+156508
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	48086	66631	114717	—258	—	+40163 (a.–c.)
b. Cöthen-Wegeleben, u. Güsten-Stassfurt	12036	13739	25775	+1357	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	16697	32674	50410	+498	—	
Mecklenburgische E.	29495	23293	52788	+5461	371643	+ca.4500
Nassauische E. . .	53875	55912	115794	—5741	623980	+25141
Neisse-Brieg	6210	8825	15662	+1765	—	+14173
Niederschles. Zweigb.	8332	17070	25902	+4700	—	—19321
a. Oberschles. Hauptb.	67370	401738	516747	+38574	3954728	+434783
b. „ Zweigb.	—	13828	14154	+2350	82105	+12272
c. Breslau-Posen-Glog.	39654	89777	140440	—2234	1155218	+248401
d. Stargard-Posen . .	24097	66735	97972	—14686	835428	+251027
Oppeln-Tarnowitz . .	3429	14052	21481	+87	—	+18244
Ostpreuss. Südbahn	14372	11905	26667	—	—	—
Preuss. Ostbahn . . .	289606	265379	574976	+64413	—	—

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	55636	45136	937	101709	+9328
Ost-Holstein	„	8452	5365	238	14055	+1691
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	7213	2981	167	10361	+1780
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	3022	85	21	3128	—555

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27{,}_{95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Die $9{,}_{31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. August 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
a. Rheinische	304000	283260	600010	+23615	3756250	+236501
b. Kempen-Venlo[4] .	2270	930	3200	—	18480	—
a. Rhein-Nahebahn .	32100	54188	92937	+37	574381	+20362
b. Saarbrücker E. . .	29400	110727	163654	—3457	1202080	+738
Schleswigsche	26976	25878	52854	+2045	354400	+40086
Thüringische	134554	156593	291147	+47	2030229	+134861
Tilsit-Insterburger E.	3466	2160	7095	—1027	63926	+9920
Wilhelmsbahn	11990	74871	95790	+21029	—	+337227
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[5] .	6499	32782	39281	—	416324	+39996
Böhmische Westbahn	59300	150469	209769	+23965	1501642	+329592
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	73459	—	687019	—
Fünfkirchen-Barcs[6]				—		—
Galiz. Carl-Ludwigb.	94793	318309	413102[7]	—	2945266	—
Graz-Köflach	7155	42214	49369	+13482	333841	+83861
Kais. Ferd. Nordbahn	423995	1529358	1953353	+62644	15605200	+3588371
Kais. Elisabethbahn.	378869	523179	904600	+136067	7255378	+2179209
Lemberg-Czernowitz	44175	86469	130644	—	1120639	+155515
Mohács-Fünfkirchen						
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie . . .	—	—	1029838	—18980	8189972	+1846034
b. Südöstl. Linie . . .	—	—	1304750	—95776	10345350	+2686056
c. Wien-Neuszöny . .	—	—	138590	—18943	1383535	+482232
d. Zusammen	—	—	2473178	—133699	19918857	+5014322
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz . .						
b. Italienisches Netz .						
Süd-Nordd.-Verbindb.	43245	119578	162823	—	1313305	+175548
Theissbahn	138515	335937	474452	+35519	3643167	+411489
Turnau-Kralup-Prag	19692	38279	57971	+922	478971	+60540
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen .						
Bayer. Staatsbahnen						
Frankfurt-Hanau . .	34394	25125	61605	+4438	405614	+49516
Hess. Ludwigsbahn[8] .	172438	159986	336002	+38394	2274821	+380425
a. Pfälz. Ludwigsb. .	77836	186897	264733	+16704	1876700	+170185
b. „ Maximiliansb. .	19974	52688	72662	+1945	509742	+23551
c. Neust.-Dürkheim .	4505	1943	6449	+874	41913	+1953
Taunusbahn	78629	19326	99918	—801	516624	+34740
Werrabahn	40962	69346	110309	—6612	792066	+21307
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht . .	40990	49504	112942	—	—	—
Schweizer Centralb. .	542000	304000	846000	+ ca. 32000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien . . .	80810	145985	240124	+9502	—	—
Warschau-Bromberg	21324	22687	51358	+3921	—	—
Riga-Dünaburg . . .	32543	48744	83398	—20520	800169	+162803

[4] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[5] Teplitz-Dux ($1{,}_{50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[6] Diese $8{,}_{88}$ Meilen lange Bahn wurde am 6. Mai d. J. eröffnet.

[7] Die Brutto-Einnahme im Monat August 1867 betrug 500 137 fl. 29 kr.

[8] Von der Mehreinnahme ad 380 425 fl. entfallen 304 533 fl. auf die alten Strecken.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Norddeutscher Lloyd.



Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Rhein	3. October	29. October	D. Weser	24. October	19. November
D. Hansa	10. „	5. November	D. Hermann	31. „	26. „
D. America	17. „	12. „	D. Union	7. November	3. December

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. October.	1. November.	D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.
D. Baltimore	1. November	1. December	D. Baltimore	1. Januar 1869	1. Febr. 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS

ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:

D. Newyork am 14. October. | D. Bremen am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Segeltuch und Doppel-Verdeckdrillich

in jeder Breite von 2 bis 15 Fuss Rheinisch,

Wasserdichte Kautschuck-Decken

in jeder beliebigen Grösse unter Garantie der Güte liefert die Mechanische Weberei

von **E. Bodewig & Freydanck** in **Mülheim a/Rhein.**

Proben und Preise sowie vielfache Atteste von Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaften über die erprobte Güte der Fabricate stehen auf Verlangen zu Diensten.

Die Dampf-Trassmühle von Jacob Meurin,

Eigenthümer von Tufsteingruben, in Andernach am Rhein

empfiehlt den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen fein gemahlenen

Plaidter Trass und Tufstein

zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gas-Reservoirs und andern Wasserbauten.

Plaidter Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement,

nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die rascher erhärtenden künstlichen Cemente und kostet mit Berücksichtigung des nöthigen Kalkzusatzes nur 1/4 des Preises dieser.

Die Cocosmatten-Fabrik

von

Schildge & Stuttmann in **Rüsselsheim a/M.**

empfiehlt ihr Fabricat — alle Sorten abgepasster Matten und Läufer in Rollen — zu Belegen von Eisenbahn-Coupés und Büreaus. Solide Waare zu billigen Preisen, worüber beste Zeugnisse zur Verfügung stehen.

Rüsselsheim a/M., Septbr. 1868. **Schildge & Stuttmann.**

Manilla-Putz-Werg,

sehr rein, ergiebig, langfasrig, à Ctr. 5 Rthlr., als auch **weisse** und **bunte Putzwolle** empfiehlt billigst

Frankenstein in Schles.

H. Bruck's Fabrik.

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**

in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**

Berlin. Zimmerstrasse 88.

Kessler's selbstthätiger, patentirter Schmierapparat für Cylinder und Schieberkasten an Locomotiven und Condensationsmaschinen spart 2/3 an Schmiermaterial und Reparaturen.

Allein zu beziehen von

Wirth & Co. in Frankfurt a./M.

Wichtig für Maschinen-Werkstätten.

Unzerreissbare Rollen-Zeichen-Papiere

in Rollen von 28 Zoll Höhe und 18 Fuss Länge à 4 2/3 Thlr. pro Rolle vorräthig bei

Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rhein-Pr.

Für Eisenbahn-Bau-Unternehmer.

Mehrere noch durchaus fahrbare

Borsig'sche Locomotiven

stehen billig zu verkaufen bei

August Vogel in Leipzig.

Im Verlage von Ernst & Korn in Berlin ist soeben erschienen:

Henz, L., Praktische Anleitung zum Erdbau. **Zweite** Auflage nach dem Tode des Verfassers bearbeitet von **F. Plessner.** gr. 8. br. Mit einem Atlas in Fol. 5 Thlr.

Schinz, C., Documente betreffend den Hochofen zur Darstellung von Roheisen. Mit Holzschnitten und Kupfern. gr. 8. geh. . . . . 1 5/6 Thlr.

Wiebe, F. K. H., Allgemeine Theorie der Turbinen. gr. 8. geh. 1 1/3 Thlr.

Eisenbahn-Bau-Geräthe,

als zweirädrige Kippkarren mit eisernen Achsen, einrädrige Schuttkarren, rothbuchene Laufbohlen in allen Dimensionen und Sorten, Lehr-Bögen etc. etc. liefert auf Bestellung den Herren Bau-Unternehmern zu den billigsten Preisen

G. C. Querfurth in Rammelburg bei Wippra a/Harz.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 41.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

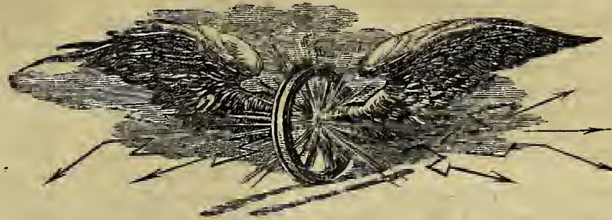
1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 9. October 1868. (Schluss der Nummer: 8. October Vormittags 11 Uhr.)

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1866.

(Fortsetzung aus No. 40.)

IV. Finanz-Ergebnisse.

A. Einnahmen.

Dem Verkehre entsprechend, sind die Einnahmen, namentlich diejenigen aus dem

Personenverkehre

erheblich gestiegen. Sie betrugen:

für Personenbeförderung	54 003 881 Thlr.
„ Extrazüge	31 666 „
„ Reisegepäck	1 852 738 „
„ Hunde (der Reisenden)	41 308 „
zusammen	55 929 593 Thlr.[13]
gegen	51 091 385 „ im Vorjahre
pro 1866 mehr	4 838 208 Thlr. = $9_{,47}$ Proc.

Auch pro Meile Bahnlänge resultirte eine höhere Einnahme, nämlich 20 186 Thlr. gegen 19 341 Thlr. im Vorjahre.

Die Maximal-Einnahmen aus dem Personenverkehre (die Equipagen- und Pferdetransporte ausgenommen) erzielten folgende Bahnen, bei welchen dieselbe pro Meile Bahnlänge betragen haben bei der

Nürnberg-Fürther	70059 Thlr.	Magdeb.-Halberstädter	31976 Thlr.
Berlin-Potsdam-Magdeburger	53038 „	Rheinischen	31530 „
Homburger	45163 „	Niederschl.-Märkischen	30591 „
Leipzig-Dresdner	42743 „	Kaiseriu Elisabethbahn	29764 „
Niederländ. Rhein-E.	40468 „	Magdeburg-Leipziger	29550 „
Kaiser Ferdin. Nordb.	35635 „	Frankfurt-Hanauer	29131 „
Main-Neckarbahn	35584 „	Köln-Mindener	28314 „
Taunusbahn	35262 „	Main-Weserbahn	28286 „
Berlin-Stettiner	35082 „	Oesterr. nördlichen	27924 „
Albertsbahn	34062 „	Thüringischen	26460 „
		Hessischen Ludwigsb.	25410 „

welchen als Minimal-Einnahmen gegenüberstehen bei der:

Cöthen-Wegelebener	9690 Thlr.	Graz-Köflacher	6465 Thlr.
Glückstadt-Elmshorner	9484 „	Friedrich-Franzbahn	6366 „
Böhmischen Westbahn	9230 „	Tilsit-Insterburger	5658 „
Warschau-Bromberger	8748 „	Zittau-Reichenberger	5615 „
Aachen-Mastrichter	8158 „	Wilhelmsbahn	5177 „
Turnau-Kralup-Prager	8113 „	Brünn-Rossitzer	4040 „
Gössnitz-Geraer	7653 „	Mohács-Fünfkirchener	3383 „
Werrabahn	7520 „	Prag-Lanaer	3103 „
Löbau-Zittauer	7476 „	Oppeln-Tarnowitzer	2840 „
Schleswigschen	7301 „	Bebra-Hanauer	2789 „
Theissbahn	6998 „	Kralup-Kladnoer	1608 „
Greiz-Brunner	6815 „	u. Pferdebahn Linz-Budweis	1415 „
Ostpreussischen Südb.	6598 „		

Wie im Vorjahre, hat die Nürnberg-Fürther die grösste und die Kralup-Kladnoer Linie der Buschtêhrader Eisenbahn die geringste Einnahme pro Meile Bahnlänge erreicht, welche bei beiden niedriger war als im Jahre 1865.

[13] Bei dieser und den folgenden Angaben sind die bei „Hamburg-Bergedorf" aufgeführten Summen ausser Berechnung gelassen, sobald dieselben unter den Berlin-Hamburger Notizen bereits enthalten sind.

Die Einnahmen betragen für Personen-Beförderung im Binnenverkehre $73_{,83}$ Proc. und für diejenige im directen und Durchgangsverkehre $26_{,17}$ Proc. gegen $73_{,06}$ resp. $26_{,94}$ Proc. im Vorjahre, welche Differenz theilweise dadurch sich erklärt, dass die beförderten Militärs und die Einnahmen für dieselben grösstentheils auf das Conto des Binnenverkehrs gebucht sind.

Die Centnerzahl der im Jahre 1866 beförderten Güter ist, wie in dem Abschnitte „Frequenz" näher ersichtlich, nur unerheblich grösser als diejenige des Vorjahres, wogegen die Güter auf weitere Strecken befördert und die Anzahl der beförderten Equipagen, Fahrzeuge und Pferde bedeutend grösser ist als die 1865er. Deshalb sind auch die Einnahmen aus dem

Güterverkehre

grösser als diejenigen des Vorjahres. Betragen haben dieselben

für Eil-, Post- und Frachtgüter	108 175 759 Thlr.
„ Betriebsdienst- und Baugüter	472 085 „
„ Equipagen	564 621 „
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	241 094 „
„ sonstige „	705 197 „
„ Pferde	3 086 516 „
„ Rindvieh, Schweine etc.	5 381 639 „
an Nebenerträgen (Lagergeld, Provisionen etc.)	2 110 962 „
zusammen	120 737 873 Thlr.
gegen	114 253 662 „ im Vorjahre
pro 1866 mehr	6 484 211 Thr. = $5_{,675}$ Proc.

Pro Meile betrug die Einnahme aus dem Güterverkehre 43 441 Thlr. gegen 43 096 Thlr. im Vorjahre und zwar in maximo bei der

Oberschlesischen	105265 Thlr.	Berlin-Potsdam-Magdeburger	63378 Thlr.
Kaiser Ferdin. Nordb.	98835 „	Oesterr. südöstlichen	60798 „
Köln-Mindener	96158 „	„ nördlichen	60398 „
Magdeburg-Leipziger	86769 „	Saarbrücker	58215 „
Kralup-Kladnoer	84987 „	Braunschweigischen	55891 „
Niederschl.-Märkischen	83036 „	Berlin-Hamburger	55758 „
Leipzig-Dresdner	75705 „	Oesterr. Südbahn	54408 „
Bergisch-Märkischen	70673 „	Kaiserin Elisabethb.	51195 „
Magdeb.-Halberstädter	66751 „		
Aussig-Teplitzer	63966 „		

gegen in minimo bei der

Süd-Norddeutschen	19836 Thlr.	Warschau-Bromberger	13564 Thlr.
Löbau-Zittauer	19773 „	Cöthen-Wegelebener	12754 „
Nassauischen	19716 „	Gössnitz-Geraer	12647 „
Werrabahn	19424 „	Greiz-Brunner	11059 „
Nordtiroler	19332 „	Schleswigschen	9684 „
Lübeck-Büchener	19043 „	Hinterpommerschen	8154 „
Wilhelmsbahn	19031 „	Vorpommerschen	6929 „
Zittau-Reichenberger	18490 „	Glückstadt-Elmshorner	6442 „
Prag-Lanaer	17083 „	Neustadt-Dürkheimer	6415 „
Lüttich-Mastrichter	16126 „	Friedrich-Franzbahn	6017 „
Neisse-Brieger	15324 „	Ostpreussischen Südb.	5509 „
Oppeln-Tarnowitzer	14995 „	Bebra-Hanauer	5263 „
Mecklenburgischen	14488 „	Homburger	5148 „
Taunusbahn	14402 „	Tilsit-Insterburger	3335 „
Aachen-Mastrichter	14259 „	Nürnberg-Fürther	2294 „

Im Jahre 1865 betrug die grösste Einnahme pro Meile Bahnlänge aus dem Güterverkehre 108 062 Thlr. bei der Oberschlesischen und die kleinste 2711 Thlr. bei der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, Sätze, welche im Jahre 1866 nicht erreicht worden sind.

Von den Einnahmen für Eil- und Frachtgüter kommen $49,_{89}$ Proc. auf den Binnen- und $50,_{11}$ Procent auf den directen und Durchgangs-Verkehr, gegen $47,_{47}$ resp. $52,_{53}$ Proc. im Vorjahre; es liegt die Vermuthung nahe, dass die Güter des Binnenverkehrs grössere Strecken zurücklegten und es wäre zu wünschen, dass die Centnermeilen ebenfalls nach dem Binnen- und directen Verkehre getrennt würden.

Unter den Einnahmen „aus sonstigen Quellen" sind auch diejenigen enthalten, welche bei einzelnen Verwaltungen aus der Verpachtung von Strecken resultiren und deshalb für die Gesammtheit ausser Ansatz bleiben mussten. Dieselben sind aber nicht genau zu ermitteln, weshalb wir davon Abstand genommen haben, dieselben auszuschliessen, umsomehr, als es zur Erzielung des Abschlusses nöthig ist, sich strenge dem Formular der Statistik anzuschliessen.

Die Summe der Einnahmen aus sonstigen Quellen beträgt

9 111 556 Thlr.

Hierzu die Einnahmen aus dem
Güterverkehre mit . . . . . 120 737 873 „
und aus dem Personenverkehre mit 55 929 593 „
ergiebt eine Gesammteinnahme von . 185 779 022 Thlrn.
gegen . . . 173 604 525 „ im Vorjahre
daher pro 1866 mehr . . 12 174 497 Thlr. = $7,_{01}$ Proc.

Es resultirte zwar nicht bei einer so grossen Anzahl Bahnen eine Mehr-Einnahme wie im Jahre 1865, dieselbe war aber bei einigen sehr erheblich. Im Speciellen hat die Mehr-Einnahme betragen: bei der

Wien-Neu-Szönyer . .	$44,_{56}$	Proc.	Frankfurt-Hanauer . .	$8,_{63}$	Proc.
Theissbahn	$37,_{34}$	„	Hannoverschen . . .	$8,_{44}$	„
Galiz. Carl-Ludwigb. .	$35,_{24}$	„	Kralup-Kladnoer . .	$8,_{42}$	„
Oesterr. Südbahn . .	$32,_{70}$	„	Kurf. Fr. Wilh. Nordb.	$7,_{92}$	„
Westfälischen	$29,_{61}$	„	Berlin-Stettiner . . .	$7,_{48}$	„
Lübeck-Büchener . .	$25,_{30}$	„	Bergisch-Märkischen .	$7,_{05}$	„
Oesterr. südöstlichen .	$24,_{64}$	„	Warschau-Bromberger .	$6,_{56}$	„
Breslau-Posen-Glogauer	$24,_{26}$	„	Magdeburg-Leipziger .	$5,_{93}$	„
Nordtiroler	$23,_{96}$	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	$4,_{84}$	„
Bayerischen Ostbahn .	$23,_{22}$	„			
Niederschles. Zweigb. .	$23,_{08}$	„	Rheinischen	$4,_{81}$	„
Hinterpommerschen . .	$20,_{07}$	„	Kaiser Ferdin. Nordb. .	$4,_{37}$	„
Neisse-Brieger . . .	$18,_{89}$	„	Magdeburg-Wittenbergeschen	$4,_{17}$	„
Altona-Kieler	$18,_{82}$	„			
Preussischen Ostbahn .	$18,_{32}$	„	Berlin-Anhaltischen .	$4,_{01}$	„
Kaiserin Elisabethbahn	$18,_{06}$	„	Badischen	$3,_{80}$	„
Stargard-Posener . .	$15,_{95}$	„	Saarbrücker	$3,_{58}$	„
Braunschweigischen . .	$15,_{88}$	„	Berlin-Potsdam-Magdeb.	$3,_{48}$	„
Württembergischen . .	$12,_{92}$	„	Nürnberg-Fürther . .	$2,_{66}$	„
Warschau-Wiener . .	$11,_{03}$	„	Main-Weserbahn . . .	$2,_{62}$	„
Glückstadt-Elmshorner	$10,_{88}$	„	Bayerischen Staatsb. .	$0,_{87}$	„
Niederschl.-Märkischen	$10,_{71}$	„	Oppeln-Tarnowitzer .	$0,_{51}$	„
Lüttich-Mastrichter . .	$8,_{80}$	„	Pferdeb. Linz-Budweis .	$13,_{33}$	„

Minder-Einnahmen waren: bei der

Zittau-Reichenberger .	$28,_{51}$	Proc.	Prag-Lanaer	$5,_{48}$	Proc.
Löbau-Zittauer . . .	$22,_{71}$	„	Main-Neckarbahn . .	$5,_{42}$	„
Taunusbahn	$22,_{27}$	„	Aussig-Teplitzer . . .	$3,_{89}$	„
Sächsischen östlichen .	$18,_{45}$	„	Köln-Mindener . . .	$3,_{44}$	„
Homburger	$17,_{29}$	„	Rhein-Nahebahn . . .	$3,_{29}$	„
Graz-Köflacher . . .	$14,_{35}$	„	Oesterr. nördlichen . .	$2,_{55}$	„
Süd-Norddeutschen . .	$13,_{54}$	„	Berlin-Hamburger . . .	$1,_{83}$	„
Sächsischen westlichen .	$11,_{02}$	„	Albertsbahn	$1,_{79}$	„
Nassauischen	$10,_{12}$	„	Hessischen Ludwigsb. .	$1,_{65}$	„
Brünn-Rossitzer . . .	$8,_{29}$	„	Thüringischen . . .	$1,_{46}$	„
Böhmischen Westbahn .	$7,_{93}$	„	Wilhelmsbahn . . .	$1,_{09}$	„
Hamburg-Bergedorfer .	$7,_{81}$	„	Vorpommerschen . .	$0,_{78}$	„
Leipzig-Dresdner . .	$7,_{79}$	„	Werrabahn	$0,_{38}$	„
Niederländ. Rhein.-E. .	$6,_{88}$	„	Magdeb.-Halberstädter .	$0,_{37}$	„
Aachen-Mastrichter . .	$6,_{27}$	„	Mecklenburgischen . .	$0,_{29}$	„
Mohács-Fünfkirchener .	$5,_{50}$	„	Oberschlesischen . . .	$0,_{09}$	„

Die Gesammt-Einnahme pro Meile Bahnlänge berechnet sich zu 66 842 Thlrn. gegen 65 525 Thlr. im Vorjahre, sie ist also im Durchschnitte aller Bahnen gestiegen, während sie — der Frequenz etc. entsprechend — bei den rentableren Bahnen nicht unbedeutend hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurückgeblieben ist. Bei den einzelnen Bahnen hat dieselbe betragen: bei der

Hamburg-Bergedorfer	141257	Thlr.	Aussig-Teplitzer . .	89231	Thlr.
Oberschlesischen . .	139710	„	Kralup-Kladnoer . .	87669	„
Kaiser Ferdin. Nordb.	137138	„	Niederländ. Rhein-E. .	87209	„
Köln-Mindener . . .	137127	„	Saarbrücker	85747	„
Leipzig-Dresdner . .	128979	„	Oesterr. südöstliche .	84274	„
Berlin-Potsdam-Magdeburger	128823	„	Berlin-Hamburger . .	83537	„
			Kaiserin Elisabethbahn	81888	„
Magdeburg-Leipziger .	122555	„	Main-Neckarbahn . .	81567	„
Niederschl.-Märkischen	120868	„	Berlin-Stettiner . . .	79971	„
Magdeb.-Halberstädter	113161	„	Oesterr. Südbahn . .	79798	„
Bergisch-Märkischen .	96957	„	Nürnberg-Fürther . .	78281	„
Oesterr. nördlichen .	89493	„	Thüringischen . . .	77512	„

Braunschweigischen .	77377	Thlr.	Böhmischen Westbahn	40588	Thlr.
Rheinischen	74993	„	Altona-Kieler . . .	39495	„
Main-Weserbahn . .	74600	„	Lüttich-Mastrichter .	37352	„
Pfälzischen Ludwigsb.	70770	„	Theissbahn	37201	„
Sächsischen östlichen .	69338	„	Nordtiroler	35192	„
Hessischen Ludwigsb.	68405	„	Turnau-Kralup-Prager	35129	„
Berlin-Anhaltischen .	66926	„	Niederschles. Zweigb.	34583	„
Breslau-Schweidnitz-Freiburger . . .	66759	„	Lübeck-Büchener . .	34108	„
			Nassauischen . . .	33042	„
Sächsischen westlichen	63540	„	Neisse-Brieger . . .	29892	„
Wien-Neu-Szönyer .	61433	„	Mecklenburgischen .	29158	„
Württembergischen .	60424	„	Wilhelmsbahn . . .	28877	„
Frankfurt-Hanauer .	59185	„	Werrabahn	28855	„
Hannoverschen . . .	58451	„	Löbau-Zittauer . . .	28551	„
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordbahn	57861	„	Warschau-Bromberger	28338	„
			Süd-Norddeutschen .	27757	„
Preussische Ostbahn .	57295	„	Aachen-Mastrichter .	27073	„
Bresl.-Posen-Glogauer	56513	„	Zittau-Reichenberger	26028	„
Badischen	55585	„	Gössnitz-Geraer . .	25769	„
Albertsbahn	54414	„	Cöthen-Wegclebener .	24226	„
Taunusbahn	52080	„	Hinterpommerschen .	21335	„
Rhein-Nahebahn . .	51620	„	Oppeln-Tarnowitzer .	20705	„
Homburger	51579	„	Prag-Lanaer	20296	„
Westfälischen . . .	51196	„	Neustadt-Dürkheimer .	19450	„
Mohács-Fünfkirchener	50888	„	Schleswigschen . . .	19311	„
Brünn-Rossitzer .	48071	„	Greiz-Brunner . . .	19053	„
Pfälzischen Maxbahn .	47489	„	Vorpommerschen . .	18486	„
Warschau-Wiener . .	47395	„	Glückstadt-Elmshorner	16634	„
Bayerischen Staatsb. .	47307	„	Ostpreuss. Südbahn .	13882	„
Bayerischen Ostbahn .	47052	„	Friedrich-Franzbahn .	13778	„
Stargard-Posener . .	43697	„	Tilsit-Insterburger . .	12098	„
Graz-Köflacher . . .	42021	„	Bebra-Hanauer . . .	9609	„
Magdeburg-Wittenbergeschen	41678	„	Pferdeb. Linz-Budweis	14075	„

Die höchste Einnahme im Vorjahre betrug 153 751 Thlr. und die geringste 15 001 Thlr. pro Meile. Bei den Leipzig-Dresdner, Niederschlesisch-Märkischen und Bergisch-Märkischen Bahnen konnte die Einnahme pro Meile nicht die Höhe erreichen wie im Vorjahre, weil bei denselben neue Strecken hinzugekommen sind.

Auch die Einnahme pro Nutzmeile ist höher wie im Vorjahre, sie betrug $12,_{71}$ Thlr. gegen $12,_{62}$ Thlr. im Jahre 1865. Die Maximal-Einnahme betrug: bei der

Brünn-Rossitzer . .	$36,_{68}$	Thlr	Oesterr. nördlichen . .	$17,_{53}$	Thlr.
Mohács-Fünfkirchener .	$26,_{25}$	„	Nordtiroler	$17,_{46}$	„
Aussig-Teplitzer . .	$25,_{12}$	„	Magdeburg-Leipziger .	$17,_{27}$	„
Kaiser Ferdin. Nordb. .	$24,_{59}$	„	Oberschlesischen . .	$15,_{75}$	„
Galizischen Carl-Ludwb.	$23,_{33}$	„	Berlin-Potsd.-Magdebg.	$15,_{51}$	„
Wien-Neu-Szönyer . .	$22,_{85}$	„	Graz-Köflacher . . .	$15,_{42}$	„
Theissbahn	$21,_{52}$	„	Kaiserin Elisabethb. .	$15,_{32}$	„
Oesterr. südöstlichen .	$20,_{44}$	„	Berlin-Anhaltischen .	$15,_{22}$	„

gegen in minimo bei der

Aachen-Mastrichter . .	$6,_{82}$	Thlr.	Lüttich-Mastrichter . .	$6,_{34}$	Thlr.
Hinterpommerschen . .	$6,_{80}$	„	Pfälzischen Maxbahn . .	$6,_{15}$	„
Schleswigschen . . .	$6,_{77}$	„	Bebra-Hanauer	$5,_{87}$	„
Cöthen-Wegelebener . .	$6,_{63}$	„	Neustadt-Dürkheimer .	$5,_{04}$	„
Vorpommerschen . . .	$6,_{62}$	„	Friedrich-Franzbahn . .	$4,_{64}$	„
Nassauischen	$6,_{50}$	„	Greiz-Brunner	$4,_{36}$	„

Von der Gesammt-Einnahme kommen:

	1866		1865	
auf den Personenverkehr . .	$30,_{11}$	Proc.	$29,_{43}$	Proc.
„ „ Güterverkehr . . .	$64,_{99}$	„	$65,_{81}$	„
„ sonstige Quellen . . .	$4,_{90}$	„	$4,_{76}$	„

Das Verhältniss bei den einzelnen Bahnen ist sehr verschieden, am erheblichsten von dem mittleren Durchschnitte abweichend ist dasselbe bei folgenden Bahnen, bei welchen die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre den Gesammt-Einnahmen gegenüber betragen haben: bei der

Nürnberg-Fürther . .	$89,_{50}$	Proc.	Hinterpommerschen . .	$57,_{44}$	Proc.
Homburger	$87,_{56}$	„	Glückstadt-Elmshorner	$57,_{02}$	„
Taunusbahn	$67,_{71}$	„	Neustadt-Dürkheimer .	$55,_{74}$	„
Vorpommerschen . .	$57,_{81}$	„	Lüttich-Mastrichter . .	$53,_{36}$	„

respective bei der

Wilhelmsbahn . . .	$17,_{0}$	Proc.	Oberschlesischen . . .	$13,_{45}$	Proc.
Saarbrücker	$16,_{40}$	„	Aussig-Teplitzer . . .	$8,_{84}$	„
Graz-Köflacher . . .	$15,_{39}$	„	Brünn-Rossitzer . . .	$6,_{72}$	„
Prag-Lanaer	$15,_{28}$	„	Mohács-Fünfkirchener .	$6,_{65}$	„
Oppeln-Tarnowitzer . .	$13,_{72}$	„	Kralup-Kladnoer . .	$1,_{84}$	„

Das Anlagecapital für das ganze Bahnnetz des Vereins ist nicht genau bekannt, es kann mithin auch eine Vergleichung desselben mit den Einnahmen nicht stattfinden. Annähernd repräsentirten die Einnahmen $12,_{6}$ Proc. des verwendeten Anlagecapitals. Es wäre recht wünschenswerth, diesen Procentsatz von den einzelnen Bahnen auch in der Statistik zu finden.

B. Ausgaben.

In Folge der erhöhten Beamten-Gehälter, der gestiegenen Löhne

etc. und in Folge des zunehmenden Alters der Bahnen und der damit in Verbindung stehenden grösseren Unterhaltungs- und Erneuerungskosten haben sich die Ausgaben im Jahre 1866 wiederum erhöht.

Sie betrugen: 1) für die Bahnverwaltung.

a) Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung		8 789 077 Thlr.
b) Unterhaltung der Bahn, in specie		
des Bahndammes, der Schienen und Schwellen	10 465 660 Thlr.	
der Brücken und Durchlässe	463 950 „	
„ Gebäude	1 550 583 „	
„ Telegraphen	333 975 „	
„ übrigen Anlagen	911 783 „	
des Inventars und der Geräthe	424 738 „	14 150 689 „
c) Heizung der Wärterlocale, Grundsteuer, Feuerversicherung, Reinigen der Bahn vom Schnee, Büreau-Bedürfnisse, Drucksachen, Formulare und allgemeine Ausgaben		2 147 636 „
zusammen für die Bahnverwaltung		25 087 402 Thlr.[14]
und durchschnittlich pro Meile		9 027 „

$= 2{,}44$ Proc. mehr als 1865.

Von diesen Ausgaben kommen nach Procenten auf

	1866	1865
a) Besoldungen	$35{,}03$ Proc.	$33{,}93$ Proc.
b) Unterhaltung	$56{,}41$ „	$57{,}25$ „
c) allgemeine Ausgaben	$8{,}56$ „	$8{,}82$ „

woraus folgt, dass die specifische Mehr-Ausgabe hauptsächlich durch die höheren Besoldungen entstanden ist.

Die Deutschen Bahnen sind sowohl in ihrer baulichen Anlage als Frequenz sehr verschieden von einander. Hierzu kommt noch, dass eine nicht unbedeutende Summe zur Erhaltung und Verbesserung der Bahnanlagen aus dem Reservefonds bestritten wird. Aus diesen Gründen erklärt es sich, dass die Ausgaben pro Meile bei den einzelnen Bahnen bedeutend von einander differiren.

In maximo betragen dieselben: bei der

Niederschl.-Märkischen	21544 Thlr.	Köln-Mindener	15936 Thlr.
Leipzig-Dresdner	21094 „	Bergisch-Märkischen	14065 „
Berlin-Potsd.-Magdeb.	19340 „	Löbau-Zittauer	13882 „
Magdeb.-Halberstädter	17635 „	Main-Neckarbahn	13679 „
Braunschweigischen	16653 „	Oberschlesischen	13074 „
Saarbrücker	16138 „	Rhein-Nahebahn	12487 „

und in minimo bei der

Schleswigschen	3945 Thlr.	Frankfurt-Hanauer	3075 Thlr.
Nassauischen	3824 „	Greiz-Brunner	3032 „
Wilhelmsbahn	3524 „	Tilsit-Insterburger	2872 „
Ostpreuss. Südbahn	3345 „	Oppeln-Tarnowitzer	2675 „
Turnau-Kralup-Prager	3241 „	Bebra-Hanauer	2631 „
Friedrich-Franzbahn	3111 „	Pferdeb. Linz-Budweis	2435 „

Das Verhältniss der Maximal-Ausgaben und der Minimal-Angaben ist gegen das Vorjahr unverändert.

2) Für die Transport-Verwaltung

haben die Ausgaben betragen:

A. für Besoldungen etc.		15 234 954 Thlr.
B. Kosten der Transportkräfte und zwar		
a) Feuerung der Locomotiven	7 285 190 Thlr.	
b) Schmieren und Putzen der Locomotiven und Tender	1 711 169 „	
c) Schmieren und Reinigen der Wagen	797 453 „	
d) Güterverladung	3 061 054 „	
e) Beleuchtung der Züge	455 985 „	
f) sonstige Kosten	1 729 641 „	15 040 492 „
C. Reparaturkosten		
a) der Locomotiven und Tender	5 031 633 Thlr.	
b) „ Wagen	4 962 520 „	
c) „ sonstigen Transportmittel	331 368 „	10 325 521 „
D. Ergänzung der Transportmittel		1 499 443 „
E. An Wagenmiethen, Entschädigungen, Drucksachen und Büreaubedürfnissen, Heizung und Reinigung der Betriebslocale und Insgemein		8 184 547 „
zusammen für die Transport-Verwaltung		50 284 957 Thlr.[15]

	1866	1865
und durchschnittlich pro Nutzmeile	$3{,}44$ Thlr.	$3{,}345$ Thlr.
„ Achsmeile	$2{,}36$ Sgr.	$2{,}31$ Sgr.

Pro Centner Nettolast (die sich nach der Statistik annähernd berechnen lässt) betragen die Ausgaben ca. $1{,}16$ Pfge.

Nach Procenten kommen auf

	1866	1865
A. Besoldungen	$30{,}30$ Proc.	$30{,}97$ Proc.
B. Kosten der Transportkräfte	$29{,}91$ „	$29{,}73$ „
C. Reparaturkosten	$20{,}58$ „	$23{,}01$ „
D. Ergänzungen	$2{,}98$ „	$2{,}03$ „
E. Allgemeine Ausgaben	$16{,}28$ „	$14{,}26$ „

Erhöhte Reparaturkosten, Ergänzungen der Transportmittel und verrechnete Wagenmiethe sind in erster Linie die Ursachen der vermehrten Ausgaben.

Wie die Ausgaben der Bahnverwaltung, so weichen auch diejenigen der Transportverwaltung bei den einzelnen Bahnen bedeutend von einander ab; die höchsten betrugen pro Nutzmeile bei der

Brünn-Rossitzer	$8{,}20$ Thlr.	Berlin-Hamburger	$4{,}83$ Thlr.
Zittau-Reichenberger	$5{,}83$ „	Theissbahn	$4{,}83$ „
Wien-Neu-Szönyer	$5{,}72$ „	Niederschles.-Märkischen	$4{,}71$ „
Aussig-Teplitzer	$5{,}65$ „	Galizischen Carl-Ludwb.	$4{,}67$ „
Mohács-Fünfkirchener	$5{,}59$ „	Sächsischen östlichen	$4{,}60$ „
Kaiser Ferdinands Nordb.	$5{,}28$ „	Leipzig-Dresdner	$4{,}41$ „
Löbau-Zittauer	$5{,}12$ „	Oesterr. südöstlichen	$4{,}37$ „

die niedrigsten dagegen bei der

Oppeln-Tarnowitzer	$2{,}29$ Thlr.	Rheinischen	$2{,}18$ Thlr.
Ostpreussischen Südbahn	$2{,}26$ „	Nassauischen	$2{,}10$ „
Pfälzischen Maxbahn	$2{,}26$ „	Lüttich-Mastrichter	$2{,}10$ „
Mecklenburgischen	$2{,}25$ „	Turnau-Kralup-Prager	$1{,}98$ „
Cöthen-Wegelebener	$2{,}23$ „	Bayerischen Osthahnen	$1{,}89$ „
Pfälzischen Ludwigsbahn	$2{,}21$ „	Glückstadt-Elmshorner	$1{,}89$ „
Tilsit-Insterburger	$2{,}19$ „	Friedrich-Franzbahn	$1{,}83$ „
Homburger	$2{,}18$ „	Schleswigschen	$1{,}55$ „

und diejenigen pro Achsmeile in maximo bei der

Aussig-Teplitzer	$6{,}29$ Sgr.	Friedrich-Franzbahn	$4{,}35$ Sgr.
Brünn-Rossitzer	$5{,}40$ „	Lüttich-Mastrichter	$4{,}12$ „
Greiz-Brunner	$4{,}48$ „	Nürnberg-Fürther	$4{,}11$ „
Main-Neckarbahn	$4{,}46$ „	Lübeck-Büchener	$4{,}06$ „

gegen in minimo bei der

Braunschweigischen	$1{,}96$ Sgr.	Bayerischen Osthahnen	$1{,}72$ Sgr.
Wilhelmsbahn	$1{,}96$ „	Breslau-Posen-Glogauer	$1{,}71$ „
Magdeb.-Wittenbergeschen	$1{,}96$ „	Sächsischen westlichen	$1{,}62$ „
Oesterr. nördlichen	$1{,}96$ „	Schleswigschen	$1{,}55$ „
Pfälzischen Ludwigsbahn	$1{,}86$ „	Oberschlesischen	$1{,}51$ „
Oesterr. südöstlichen	$1{,}82$ „		

Für die Administration oder

3) die allgemeine Verwaltung

sind ausgegeben überhaupt . . 4 510 821 Thlr.

resp. pro Meile Bahnlänge 1623 Thlr. gegen 1549 Thlr. im Vorjahre.

Am höchsten waren die Ausgaben pro Meile bei der

Aussig-Teplitzer	5333 Thlr.	Zittau-Reichenberger	3675 Thlr.
Kralup-Kladnoer	4642 „	Magdeb.-Halberstädter	3637 „
Nürnberg-Fürther	3992 „	Warschau-Wiener	3520 „
Kaiserin Elisabethbahn	3820 „	Bergisch-Märkischen	3435 „

am niedrigsten dagegen bei der

Nassauischen	770 Thlr.	Badischen	576 Thlr.
Theissbahn	769 „	Aachen-Mastrichter	514 „
Württembergischen	741 „	Bayerischen Staatsbahn	402 „
Magdeburg-Wittenbergeschen	679 „	Bebra-Hanauer	397 „
		Pferdeb. Linz-Budweis	399 „

Die Gesammt-Ausgaben, einschliesslich der Zinse für gepachtete Bahnstrecken (mit Ausschluss des Hamburg-Bergedorfer) nebst der von der Berlin-Hamburger Eisenb.-Ges. an die Magdeburg-Wittenbergesche gezahlten fortlaufenden Rente für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge betragen 80 988 966 Thlr. überhaupt, 29 139 Thlr. pro Meile Bahnlänge (gegen 28 101 Thlr. im Vorjahre) und $5{,}54$ Thlr. pro Nutzmeile (gegen $5{,}42$ Thlr. im Jahre 1865). Sie absorbirten $43{,}59$ Proc. der Brutto-Einnahme gegen $42{,}96$ Proc. im Vorjahre.

Dagegen haben — wie oben näher mitgetheilt — die eigentlichen Betriebs-Ausgaben betragen:

für die Bahnverwaltung	25 087 402 Thlr.,
„ „ Transportverwaltung	50 284 957 „
„ „ allgemeine Verwaltung	4 510 821 „
zusammen	79 883 180 Thlr.,
gegen	73 449 893 „ im Vorjahre,
mithin pro 1866 mehr	6 433 287 Thlr. $= 8{,}76$ Proc.

An der Erhöhung der Ausgaben participirten nachstehende Bahnen, bei welchen sich dieselben gegen das Vorjahr erhöht haben und zwar: bei der

Lübeck-Büchener	$42{,}08$ Proc.	Breslau-Schweidn.-Freih.	$11{,}46$ Proc.
Niederschles.-Märkischen	$26{,}99$ „	Rhein-Nahe-E.	$10{,}60$ „
Westfälischen	$24{,}47$ „	Sächsischen westlichen	$10{,}28$ „
Altona-Kieler	$24{,}12$ „	Stargard-Posener	$9{,}44$ „
Braunschweigischen	$23{,}87$ „	Kurf. Friedr.-Wilh.-Nordb.	$9{,}18$ „
Breslau-Posen-Glogauer	$21{,}91$ „	Thüringischen	$8{,}24$ „
Niederschles. Zweigbahn	$21{,}82$ „	Saarbrücker	$7{,}50$ „
Warschau-Bromberger	$20{,}60$ „	Magdeburg-Leipziger	$7{,}11$ „
Böhmischen Westbahn	$20{,}06$ „	Warschau-Wiener	$6{,}98$ „
Rheinischen	$19{,}20$ „	Hannoverschen	$6{,}63$ „
Bergisch-Märkischen	$19{,}01$ „	Berlin-Anhaltischen	$6{,}52$ „
Neisse-Brieger	$16{,}84$ „	Theissbahn	$6{,}47$ „
Bayerische Osthahn	$16{,}59$ „	Werrabahn	$6{,}32$ „
Oesterr. Südbahn	$15{,}91$ „	Köln-Mindener	$6{,}30$ „
Preuss. Ostbahn	$14{,}25$ „	Main-Neckarbahn	$6{,}23$ „
Frankfurt-Hanauer	$13{,}18$ „	Glückstadt-Elmshorner	$6{,}17$ „
Magdeb.-Halberstädter	$11{,}93$ „	Magdeb.-Wittenbergeschen	$5{,}55$ „

[14] Die bei der Köln-Mindener Bahn aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlten 419 794 Thlr. sind hierin nicht enthalten.

[15] Ebenfalls mit Ausschluss der bei der Köln-Mindener Bahn notirten 379 858 Thlr., welche aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gezahlt wurden.

Württembergischen	4,92	Proc.	Lüttich-Mastrichter	3,43	Proc.
Berlin-Potsdam-Magdeb.	4,74	„	Nordtiroler	2,30	„
Berlin-Hamburger	4,73	„	Oesterr. südöstlichen	2,25	„
Kralup-Kladnoer	4,45	„	Main-Weserbahn	2,06	„
Oberschlesischen	4,38	„	Galizischen Carl-Ludwigb.	1,95	„
Zittau-Reichenberger	4,20	„	Oppeln-Tarnowitzer	0,94	„
Wien-Neu-Szönyer	3,85	„	Hessischen Ludwigsbahn	0,488	„

Vermindert haben sie sich bei der

Süd-Norddeutschen	25,80	Proc.	Badischen	3,38	Proc.
Vorpommerschen	20,04	„	Nassauischen	3,20	„
Graz-Köflacher	17,92	„	Homburger	2,96	„
Nürnberg-Fürther	12,66	„	Bayerischen Staatsbahn	2,39	„
Hamburg-Bergedorfer	9,44	„	Kaiserin Elisabethb.	2,14	„
Brünn-Rossitzer	7,41	„	Hinterpommerschen	2,11	„
Oesterr. nördlichen	6,98	„	Aachen-Mastrichter	2,03	„
Albertsbahn	6,88	„	Wilhelmsbahn	1,87	„
Aussig-Teplitzer	6,78	„	Sächsischen östlichen	1,80	„
Taunusbahn	6,49	„	Niederländischen Rhein-E.	1,18	„
Prag-Lanaer	6,39	„	Leipzig-Dresdner	0,47	„
Löbau-Zittauer	5,04	„	Berlin-Stettiner	0,27	„
Kaiser Ferdinands-Nordb.	4,81	„	Mecklenburgischen	0,07	„
Mohács-Fünfkirchener	4,02	„	Pferdeb. Linz-Budweis	5,36	„

Die Ursachen, aus welchen sich die Vermehrung resp. Verminderung der Ausgaben ergiebt, sind sehr complicirt. Aus den Special-Titeln geht indessen hervor, dass die Vermehrung in Folge der höheren Besoldungen, der grösseren Reparatur- und Ergänzungskosten der Transportmittel und auch dadurch entstanden ist, dass in Folge der vielen schleunigen Militär-Züge eine Menge kleiner Ausgaben gemacht wurden, wie die Erhöhung der Titel „Insgemein“ ergiebt.

Bei welchen Bahnverwaltungen Strecken hinzugekommen sind, ergiebt der Abschnitt „Personen-Frequenz.“

Pro Meile Bahnlänge ergeben sich an reinen Betriebs-Ausgaben 28 742 Thlr., d. i. 3,92 Proc. mehr als im Vorjahre und es betragen dieselben bei der:

Niederschl.-Märkischen	63877	Thlr.	Sächsischen östlichen	25206	Thlr.
Leipzig-Dresdner	63224	„	Warschau-Wiener	24515	„
Hamburg-Bergedorfer	56119	„	Wien-Neu-Szönyer	24092	„
Magdeb.-Halberstädter	55009	„	Aachen-Mastrichter	24004	„
Köln-Mindener	52962	„	Homburger	23862	„
Berlin-Potsdam-Magdeb.	52859	„	Oesterr. Südbahn	23327	„
Magdeburg-Leipziger	51762	„	Lüttich-Mastrichter	23327	„
Berlin-Hamburger	48732	„	Galiz. Carl-Ludwigb.	23016	„
Saarbrücker	48705	„	Breslau-Posen-Glogauer	22615	„
Main-Neckarbahn	47796	„	Brünn-Rossitzer	21994	„
Oberschlesischen	45538	„	Lübeck-Büchener	21867	„
Kais. Ferdinands-Nordb.	41869	„	Altona-Kieler	20989	„
Bergisch-Märkischen	41195	„	Magdeb.-Wittenberg.	20959	„
Braunschweigischen	40516	„	Cöthen-Wegelebener	20572	„
Nürnberg-Fürther	40054	„	Werrabahn	19969	„
Thüringischen	37614	„	Böhmischen Westbahn	19890	„
Main-Weser-Bahn	36908	„	Neustadt-Dürkheimer	19071	„
Kaiserin Elisabeth-Bahn	35977	„	Stargard-Posener	18743	„
Niederländ. Rhein-E.	35744	„	Warschau-Bromberger	18501	„
Sächsischen östlichen	34806	„	Mohács-Fünfkirchener	17971	„
Aussig-Teplitzer	34347	„	Greiz-Brunner	17411	„
Kralup-Kladnoer	34257	„	Graz-Köflacher	17289	„
Berlin-Stettiner	34013	„	Bayerischen Ostbahnen	16800	„
Rhein-Nahe-E.	33863	„	Gössnitz-Geraer	16799	„
Frankfurt-Hanauer	32368	„	Süd-Norddeutschen	16269	„
Oesterr. nördlichen	31796	„	Nordtiroler	14995	„
Sächsischen westlichen	31586	„	Niederschles. Zweigbahn	14769	„
Kurf.Friedr.Wilh.Nordb.	31346	„	Nassauischen	14749	„
Pfälzischen Ludwigsb.	31018	„	Theissbahn	14180	„
Zittau-Reichenberger	30507	„	Mecklenburgischen	13656	„
Westfälischen	30186	„	Hinterpommerschen	13370	„
Bayerischen Staatsb.	30127	„	Vorpommerschen	12732	„
Preuss. Ostbahn	29760	„	Neisse-Brieger	12095	„
Württembergischen	29678	„	Prag-Lanaer	11408	„
Löbau-Zittauer	29218	„	Wilhelmsbahn	10992	„
Taunusbahn	28642	„	Glückstadt-Elmshorner	10138	„
Bresl.-Schweidn.-Freib.	27246	„	Friedrich-Franzbahn	10017	„
Hannoverschen	27043	„	Turnau-Kralup-Prager	9936	„
Pfälzischen Maxbahn	26823	„	Schleswigschen	9537	„
Hessischen Ludwigsb.	26640	„	Ostpreussischen Südbahn	9470	„
Rheinischen	26258	„	Oppeln-Tarnowitzer	9016	„
Berlin-Anhaltischen	25867	„	Tilsit-Insterburger	7372	„
Badischen	25309	„	Bebra-Hanauer	6987	„
Albertsbahn	25213	„	Pferdeb. Linz-Budweis	11214	„

Pro Nutzmeile resultirte eine Ausgabe von durchschnittlich 5,47 Thlrn., welche am grössten war bei der

Brünn-Rossitzer	16,78	Thlr.	Mohács-Fünfkirchener	9,27	Thlr.
Zittau-Reichenberger	11,56	„	Wien-Neu-Szönyer	8,98	„
Löbau-Zittauer	11,17	„	Galizischen Carl-Ludwigsb.	8,60	„
Aussig-Teplitzer	9,67	„	Theissbahn	8,20	„

und am geringsten bei der

Oppeln-Tarnowitzer	3,98	Thlr.	Rheinischen	3,58	Thlr.
Greiz-Brunner	3,98	„	Pfälzischen Maxbahn	3,45	„
Lüttich-Mastrichter	3,98	„	Bayerischen Ostbahnen	3,43	„
Homburger	3,90	„	Friedrich-Franzb.	3,38	„
Albertsbahn	3,79	„	Schleswigschen	3,84	„
Nürnberg-Fürther	3,79	„	Pfälzischen Ludwigsb.	3,80	„
Hessischen Ludwigsbahn	3,58	„	Nassauischen	2,90	„

Pro Centner geförderter Nettolast beträgt die Ausgabe im Durchschnitt ca. 1,85 Pfge. Ob dieser Durchschnittssatz in späteren Jahren sich ermässigen wird, bleibt dahingestellt, jedenfalls aber können die Eisenbahn-Verwaltungen nicht daran denken, den Ein-Pfennig-Tarif für Rohproducte einzuführen, wenn die Selbstkosten ziemlich doppelt so hoch sind.

Von den Gesammt-Betriebs-Ausgaben kommen auf die

	1866.		1865.	
Bahnverwaltung	31,40	Proc.	31,80	Proc.,
Transportverwaltung	62,95	„	62,81	„
allgemeine Verwaltung	5,85	„	5,59	„

Wie bei den Einnahmen die Procentsätze der betreffenden Titel der einzelnen Bahnen eine bedeutende Differenz zeigen, so auch bei den Ausgaben. Die Ausgaben der Bahnverwaltung (nach welcher sich die Procentsätze der anderen beiden Titel in der Regel bestimmen lassen) haben betragen

in maximo bei der

Magdeb.-Wittenbergeschen	50,53	Proc.	Gössnitz-Geraer	41,88	Proc.
Glückstadt-Elmshorner	48,31	„	Schleswigschen	41,37	„
Löbau-Zittauer	47,51	„	Braunschweigschen	41,10	„
Brünn-Rossitzer	46,02	„	Altona-Kieler	40,71	„
Cöthen-Wegelebener	45,84	„	Westfälischen	40,23	„
Prag-Lanaer	44,68	„			

und in minimo bei der

Oesterr. südöstlichen	24,75	Proc.	Niederländ.-Rhein-E.	19,98	Proc.
Hessischen Ludwigsbahn	24,64	„	Sächs. östlichen	19,0	„
Nürnberg-Fürther	22,92	„	Greiz-Brunner	17,42	„
Kaiser Ferdinands Nordb.	22,61	„	Taunusbahn	17,08	„
Oesterreich. Südbahn	22,23	„	Pferdeb. Lieg.-Budweis	21,72	„

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen ist auf die Rentabilität der resp. Bahnen von wesentlichem Einflusse. Wenn dieses Verhältniss im Jahre 1866 nun auch kein so günstiges war, wie im Vorjahre, so ist dasselbe im Allgemeinen doch zufriedenstellend. Die Kriegsereignisse und die sich daran knüpfenden Folgen haben namentlich die Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Bahnen hart betroffen, denn es überstiegen bei diesen die Ausgaben die Einnahmen.

Wie oben mitgetheilt beträgt der Durchschnittssatz 43,59 Proc.; im Speciellen haben die Ausgaben von den Einnahmen absorbirt: bei der

Zittau-Reichenberger	117,21	Proc.	Schleswigschen	49,39	Proc.
Löbau-Zittauer	102,84	„	Württembergischen	49,11	„
Neustadt-Dürkheimer	98,05	„	Leipzig-Dresdener	49,02	„
Greiz-Brunner	91,38	„	Böhmischen Westbahn	49,0	„
Aachen-Mastrichter	88,86	„	Magdeburg-Halberstädter	48,81	„
Cöthen-Wegelebener	84,12	„	Thüringischen	48,52	„
Bebra-Hanauer	72,71	„	Mecklenburgischen	46,84	„
Werrabahn	69,21	„	Albertsbahn	46,33	„
Vorpommerschen	68,87	„	Hannoverschen	46,265	„
Ostpreussischen Südbahn	68,27	„	Homburger	46,26	„
Rhein-Nahe-E.	65,80	„	Brünn-Rossitzer	45,75	„
Warschau-Bromberger	65,29	„	Badischen	45,58	„
Gössnitz-Geraer	65,19	„	Nassauischen	44,84	„
Lübeck-Büchener	64,11	„	Kaiserin Elisabeth	43,94	„
Bayerischen Staatsb.	63,88	„	Pfälzischen Ludwigsbahn	43,83	„
Friedrich-Franzbahn	62,70	„	Oppeln-Tarnowitzer	43,54	„
Hinterpommerschen	62,67	„	Stargard-Posener	42,90	„
Lüttich-Mastrichter	62,45	„	Niederschles. Zweigb.	42,71	„
Glückstadt-Elmshorner	60,95	„	Nordtiroler	42,81	„
Tilsit-Insterburger	60,98	„	Berlin-Stettiner	42,58	„
Westfälischen	58,96	„	Bergisch-Märkischen	42,49	„
Süd-Norddeutschen	58,81	„	Magdeburg-Leipziger	42,24	„
Berlin-Hamburger	58,34	„	Graz-Köflacher	41,14	„
Saarbrücker	56,80	„	Berl.-Potsd.-Magdeburger	41,08	„
Pfälzischen Maxbahn	56,48	„	Niederländisch. Rhein-E.	40,99	„
Prag-Lanaer	56,21	„	Breslau-Schweidn.-Freib.	40,81	„
Main-Neckarb.	55,59	„	Neisse-Brieger	40,46	„
Taunusbahn	54,99	„	Breslau-Posen-Glogauer	40,02	„
Frankfurt-Hanauer	54,89	„	Hamburg-Bergedorfer	39,78	„
Kurf. Fried.-Wilh.-Nordb.	54,17	„	Wien-Neu-Szönyer	39,22	„
Altona-Kieler	53,14	„	Kralup-Kladener	39,08	„
Niederschlesisch-Märk.	52,85	„	Hessischen Ludwigsbahn	38,94	„
Braunschweigschen	52,86	„	Berlin-Anhaltischen	38,85	„
Preuss. Ostbahn	51,94	„	Köln-Mindener	38,82	„
Warschau-Wiener	51,72	„	Aussig-Teplitzer	38,49	„
Nürnberg-Fürther	51,17	„	Theissbahn	38,12	„
Magdeb.-Wittenbergesche	50,29	„	Wilhelmsbahn	38,07	„
Sächsischen östlichen	50,19	„	Galizisch. Carl-Ludwigb.	36,40	„
„ westlichen	49,74	„	Bayerschen Ostbahnen	35,70	„
Main-Weserb.	49,47	„	Oesterr. nördlichen	35,58	„

Mohács-Fünfkirchener .	35,31 Proc.	Oesterr. südöstlichen .	29,91 Proc.
Rheinischen	35,01 „	Oesterr. Südbahn . . .	29,48 „
Oberschlesischen . . .	32,60 „	Turnau-Kralup-Prager .	28,28 „
Kaiser Ferdinands Nordb.	30,53 „	Pferdebahn Linz-Budweis	9,68 „

Im Vorjahre figurirten als maximum 30,78 Proc. bei der Rheinischen Bahn. Dieses überaus günstige Resultat, hervorgerufen durch zweckmässige Sparsamkeit wurde im Jahre 1866 — wie vorstehende Zusammenstellung ergiebt — von 4 Verwaltungen übertroffen. Ueberhaupt sind in Folge der weisen Sparsamkeit der betr. Verwaltungen die Actionäre vor Nachtheilen geschützt worden, die unter andern Umständen die Ereignisse dieses Jahres unmittelbar nach sich gezogen hätten. (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Unser früher ausgesprochenes Urtheil über die, wenn auch langsame, so doch mit ziemlicher Sicherheit zu erwartende Wendung im Güterverkehr für den Herbst, und zwar nicht blos in Winterverproviantirungs-Waaren, bestätigt sich bereits aus der Lage des Geld-, Producten- und Waaren-Marktes resp. durch verschiedene Symptome, die eine Täuschung ausschliessen. Die Baarmittel der Banken, die allmälich zu einer ausserordentlichen ungesunden Höhe angeschwollen waren, zeigen bereits eine, wenn auch im Verhältniss der colossalen Plethora noch gering erscheinende Abnahme, ebenso an vielen Orten die Giro-Gutbaben und Depositencapitalien, während die Wechselbestände und Lombards gewachsen sind. Es ist hier nicht allein das Geldbedürfniss zu den Herbstterminen, welches sonst auch regelmässig den Geldabfluss im September bewirkt, es ist auch nicht allein das Bedürfniss der Börse, sondern die wieder etwas vertrauensvollere Stimmung in der Handelswelt, welche die Capitalien in die Verkehrsgebiete zurückzuführen beginnt. Während der allgemeinen Stagnation wandten sich eine grosse Menge sonst im Verkehr beschäftigter Capitalien den Eisenbahnpapieren zu. Gegenwärtig fängt die umgekehrte Strömung an und die Course müssen „weichend" signalisirt werden. Die Speculation ist nicht das allein herrschende Element, die kleinen Partien von Actien, die hin- und zurückströmen, sind in ihrer Summe eine sehr wirksame Kraft, wie die Summe der kleinen Kräfte dynamisch überall mächtiger ist, als die der einzelnen grösseren Kräfte. Wir führen dies nur an, weil die Börse auch die Situation des Gütermarktes ganz trefflich widerspiegelt, während Hausse und Baisse gewöhnlich nur mit den Operationen der Speculation in Verbindung gebracht werden. Die Besserung des Marktes begann in ihren Anfängen schon im August sichtbar zu werden. Im Vergleich zum Juni war das Geschäft schon lebendiger, ja nach Englischen Ausweisen überholte dort der Waarenverkehr im August sogar den aller vorangegangenen Monate. Gegen die Ziffern des vorigen Jahres sind wir freilich noch weit zurück. Dem sich erholenden Vertrauen kommt die Haltung Preussens, dessen musterhafte Friedfertigkeit auch in England ganz allgemein anerkannt worden ist, offenbar zu statten. Die kraftvollen Worte des Königs in Kiel, welche in Paris sofort wieder einmal „partiotrische Beklemmung" hervorriefen (um einen Ausdruck von Rouher zu gebrauchen) haben das Selbstvertrauen auch für das Geschäft gehoben und die Spanische Revolution kann unserem Markte indirect nur nützen, da sie nothwendig die Französischen Bravaden vorläufig beendet und die ganze Aufmerksamkeit der „Grande nation" nach Westen gelenkt hat.

In Roggen und Gerste waren die Verfrachtungen im inneren Verkehr belebt, während Weizen mehr nach den Küsten zum Export nach England ging. In Hafer ist der Verkehr nur gering. Unsere Heuernte ist fast allgemein so schlecht ausgefallen, dass sehr viel Zugvieh wie Nutzvieh an den Markt kommt. Oesterreichische Märkte liefern z. B. schon viel Pferde an Norddeutsche Schlächter. Es fragt sich, ob nicht dem Viehtransport überhaupt grössere Erleichterungen nach dem Beispiel der Schleswig-Holsteinischen Bahnen (für loco Hamburg) im eigenen Interesse der Bahnen gewährt werden sollten. Die Bahnen haben hier, wie die Statistik der (so sehr verschiedenen) Fleischpreise Deutschlands zeigt, noch ein sehr weites Eroberungsgebiet vor sich. Es liegt auf der Hand, dass, während ja gerade durch die Eisenbahnen in einer langen Reihe von Waarenclassen die Preise sich zwischen oft sehr weiten Distanzen ausgeglichen haben, die noch nicht vollzogene Ausgleichung in den Schlachtviehpreisen zwischen Nord und Süd eine Anomalie ist. Es kann uns höchstens ein ganz unmathematischer Kopf einwerfen: „Was geht die Eisenbahnen die Preisstatistik an?" Unser wachsender Güterverkehr ist doch nicht blos vermittelt durch den weiteren Ausbau unseres Netzes, sondern durch den unablässig wachsamen Calcul der Kaufmannschaft, den grösseren Vorrath einer Provinz gegen den geringeren einer anderen auszugleichen. Wir wollten nur im Vorübergehenden die Frage der Vieh-Verfrachtung berühren und zur Erwägung geben. Es ist schon einer solchen werth, wenn es sich um 50—100 000 Ctr. Fracht mehr oder weniger handelt.

Für October und November sind stärkere Getreidesendungen zu erwarten, da an den Getreidebörsen besonders in Brodfrüchten bedeutende Terminabschlüsse gemacht worden sind. Unsere Fischerei hat 180 000 Tonnen Heringe an Bord geliefert, deren grösserer Theil auf die Bahnen übergeht. Das Resultat ist schwach, da sonst 230 bis 250 000 Tonnen in unsere Häfen gelangen. In Zucker ist die Bewegung noch gering, da man fürerst abwartend bleibt, wie der Ertrag sich stellt. Die Gesammtbewegung der auf die Bahnen übergehenden Waare beträgt in Deutschland 180 000, in Oesterreich 80 000 Ctr. In Deutschland geht diese Bewegung bekanntlich von dem Dreieck Magdeburg-Halle-Halberstadt aus, in Oesterreich von Böhmen, das allein so viel Zucker producirt, als das ganze übrige Oesterreich zusammen.

Auch im Fabrikwaarengeschäft sieht es wieder belebter aus und werden wir also vom laufenden Monat das Beste zu hoffen haben.

In sehr erfreulichem Aufschwunge ist unser Salzverkehr. Auch auf diesen Frachtartikel habe ich schon früher aufmerksam gemacht, da wir ganz an der Grenze einen Markt (den Russischen) haben, der bei richtiger Wahrnahme der Interessen des Speditionsverkehrs von grosser Bedeutung ist. England verführt nach Riga und Petersburg über 1 500 000 Pud Salz
Deutschland nur 28 000 „ „
ein Verhältniss, das bei dem unerschöpflichen Reichthum Deutschlands an diesem Material (Stassfurt!) zur ernstesten Inbetrachtnahme auffordert. Zunächst ist der innere Verkehr schon in merkbarer Steigerung. Früher kamen 12 Pfd. auf den Kopf der Zollvereinsbevölkerung, heuer kommen wir schon auf 14 Pfd. (in England 32 Pfd. !). Die Verfrachtungen des ersten Halbjahres waren folgende:

Preussen	1 480 112 Ctr.,
Bayern	383 278 „
Thüringen	101 862 „
Württemberg . . .	101 497 „
Sachsen	101 338 „
Hessen	81 337 „
Baden	72 216 „
Braunschweig . . .	25 504 „
Oldenburg	6 289 „
	2 480 112 Ctr.

Die Zukunft dieses Frachtartikels ist eine ganz bedeutende, wenn anders die Exportinteressen in Gemeinschaft mit den Handelskammern der Ostsee ins Auge gefasst und energisch betrieben werden! Wie die Deutsche Kohle siegreich den Kampf gegen die ausländische aufgenommen, so ist für diesen Artikel der erste Schritt, das auswärtige Mineral zu verdrängen, der zweite, die Exportfähigkeit zu erkämpfen. Noch betrug im ersten Halbjahr die Verzollung nicht weniger als **800 000** Thlr. für ausländisches Salz bei unseren Zollämtern, eine Summe, die für uns heut, wo die Bohrung jenes erwähnten einzigen Feldes allein eine Mächtigkeit von 800 Fuss Tiefe ergeben hat, als eine der ersten Fracht-Fragen vor die Verwaltungen der Bahnen tritt.

Aus dem neuen Russischen Tarif, auf den ich noch besonders zu sprechen komme, will ich heut nur anführen, dass die befürchteten Zölle für Kohlen, Maschinen und Motoren sowie Maschinentheile aller Art mit dem 1. Januar künftigen Jahres nun wirklich eintreten. Es zahlen Steinkohlen und Coaks bei der Einfuhr in die Zollämter des Königreichs Polen eine Zollgebühr von $^1/_2$ Kop. vom Pud, sonst sind alle Brennstoffe nach dem übrigen Russland frei. (Abth. I. pos. 15 Anm). Die Maschinen-Zölle sind folgendermaassen festgesetzt:

1) Maschinen nebst kupfernen Theilen u. Apparaten 75 Kop. pr. Pud,
2) Locomobilen, Motoren und Dampfspritzen . . . 30 „ „ „
3) Einzeln eingeführte Maschinentheile . . . . . . 30 „ „ „

Von dem Kohlenzolle wird natürlich die Oberschlesische zunächst hart getroffen, an den Maschinenzöllen — (bisher waren Maschinen und Maschinentheile bekanntlich frei) — haben fast alle Bahnen ein Interesse, weil die Verfrachtung dieses Artikels in letzter Zeit eine hohe Ziffer erreicht hatte, ja Deutschland im letzten Jahr der bedeutendste Lieferant war; dass unseren Maschinenbau-Anstalten mit dem Schutzzoll der Export erschwert werden soll, versteht sich von selbst. Wir werden aber später sehen, dass für die nächsten Jahre wenigstens die Sache noch nicht so schlimm steht, wie sie aussieht.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 6. October. Der Eisenbahn-Actien-Markt ist von derselben Geschäftsstille wieder befallen worden, welche ich, mit nur kurzen Unterbrechungen, seit Monaten signalisiren musste. In den letzten Tagen trat keine einzige Devise durch eine grössere Lebhaftigkeit und Cours-Steigerung in den Vordergrund, Cosel-Oderberger hatten die erstere, die Lebhaftigkeit, aber nicht die Coursbesserung für sich, denn sie sind seit vorigem Montage nicht weniger als $3^1/_4$ Proc. gefallen. Die Gründe waren schwer zu ermitteln, entweder war die vorausgegangene Hausse nicht gerechtfertigt, oder die jetzige Baisse ist nur eine blosse Zufälligkeit ohne innere Begründung. Ich weiss nicht, für welche Alternative ich mich erklären soll, Thatsache ist, dass speculative Ankäufe die hauptsächlichste Triebkraft der Hausse waren. Die Speculation rechnet in der Regel mit Factoren,

welche eine strenge Kritik nicht vertragen; sie sah nur die sehr grosse Mehr-Einnahme und versuchte ihre Entstehung auf Verhältnisse zurückzuführen, welche alle Bedingungen der Dauer in sich tragen. Aber noch mehr als das, sie rechnete oberflächlich und sprach von 8 Proc. Dividende und mehr, genug, die Speculation war der Hebel, auf welcher Cosel-Oderberger zu einem „Ton angebenden Papiere" emporstiegen. Der Nimbus schwand, als der Cours ca. 117 Proc. erreicht hatte, denn dieser Standpunct fiel mit dem höchsten Procentsatze der Mehr-Einnahme zusammen; der letztere musste sich naturgemäss reduciren, weil ihm grössere Einnahmen des Vorjahres gegenüber traten. Mit der Elasticität verlor sich die grosse speculative Theilnahme und damit eröffnete auch die Reaction, welche jetzt in dem stattgehabten Coursdrucke zu Tage trat. Das Alles war ganz natürlich; die ganze Geschichte zeigt wieder einmal die Oberflächlichkeit, mit welcher die Börsenspeculation gehandhabt wird, sie beweist, dass sehr oft in den Erfolgen speculativer Operationen kein Beweis für den inneren Werth einer Sache gegeben wird. Ich erkenne vollständig und ohne Rückhalt an, dass sich die Situation der Cosel-Oderberger Eisenbahn bedeutend günstiger gestaltet hat, dass derselben durch den Ausbau des Ungarischen Bahnnetzes und dessen Anschluss an die Cosel-Oderberger Bahn bei Oderberg sehr günstige Chancen zur Seite stehen, aber ich muss nichtsdestoweniger den Einfluss speculativer Ankäufe auf die Cours-Entwickelung constatiren, weil in der Regel in demselben die ersten Anfänge einer Reaction liegen, für welche es sonst an einer genügenden Erklärung fehlt.

In dem vorliegenden Falle kann dieser Einfluss ziffermässig festgestellt werden. Die Stamm-Prioritäts-Actien der Bahn treten in vollständig gleiche Rechte mit den Stamm-Actien, sobald der prioritätisch zugesicherte Zinsgenuss (4, 4½ und 5 Proc.) in der Dividende überschritten wird. Der prioritätische Zinsgenuss ist also ein Plus an Rechten vor den Stamm-Actien und nichtsdestoweniger stiegen letztere bis 5 Proc. höher, als die Stamm-Prioritäten. Die Differenz wäre vielleicht noch grösser geworden, wenn nicht die Börse das Ungerechtfertigte einer Unterscheidung anerkannt und sich auch der Stamm-Prioritäten angenommen hätte. Den Stamm-Actien stand nun die grosse speculative Theilnahme zur Seite, die aus derselben entspringende Nachfrage steigerte den Cours mehr als denjenigen der Stamm-Prioritäten, welche nur ein „kleines Publicum" für sich hatten. Die Cours-Differenz hat die durch nichts weiter gerechtfertigte Absicht erweckt, eine Umwandlung der Stamm-Prioritäten in Stamm-Actien zu beantragen, die Eigner der ersteren sollen also auf wohlerworbene Rechte verzichten, weil aus dem speculativen Getriebe eine nicht gerechtfertigte Cours-Entwickelung hervorgegangen ist. In dieser an der Börse alles Ernstes ventilirten Absicht liegt wieder einmal das Geständniss, dass die Speculanten nur von und für den Augenblick leben und ihnen alles ferner Liegende terra incognita ist. Die Erfolge ihrer Taktik — ich brauche absichtlich diese Bezeichnung — kommen aber auf Rechnung des Publicums, welches sich leider oft genug von dem speculativen Strome treiben lässt und dem es meist nicht gelingt, in demselben Augenblicke, wie die Speculanten Anker zu werfen, d. h. mit Nutzen zu realisiren.

Ich habe mich länger mit der einen Actie beschäftigt, nicht allein, weil sie allein im Vordergrunde stand, sondern auch, weil die Coursbewegung derselben Stoff zu Betrachtungen über den Character der Börsenspeculation gab. Die Motive der Geschäftsstille auf dem Eisenbahn-Actien-Markte sind dieselben, welche ich oft und eingehend geschildert habe, mit wenigen Ausnahmen schlossen gestern die Course unter dem vorwöchentlichen Niveau.

Zu den Actien, welche rückwärts gingen, gehören auch Köln-Mindener. Die Betheiligung an den B-Actien war nach den vorliegenden Nachrichten eine schwache, es ist kaum ⅓ der geforderten Summe genommen worden. Auch diese Erscheinung verdient beachtet zu werden; die B-Actien sind, wenn auch nicht dem Wortlaut nach, doch factisch eine Priorität, dem Zinsengenusse steht die Dividende der alten Köln-Mindener Actien immer nach. Der prioritätische Zinsengenuss von 5 Proc. hätte an und für sich eine stärkere Theilnahme gerechtfertigt, wenn nicht die Eisenbahn-Actionäre ein Verdict gegen alle Erweiterungsbauten hätten abgeben wollen. Darin liegt der Hauptgrund der schwachen Betheiligung. Ein anderer ist darin zu suchen, dass es den Capitalisten an Reserven fehlt; sie hätten, um sich stärker zu betheiligen, Verkäufe anderer Effecten ins Werk setzen müssen, und dazu fehlte die Neigung, weil die B-Actien nicht die Chance steigender Course für sich haben. Der dritte Moment ist endlich, dass viele Capitalisten eine höhere Rente als 5 Procent fordern, sie kaufen Russische Prioritäten, Americaner u. s. w. und lassen inländische Effecten unbeachtet. Die neue Priorität der Warschau-Wiener Bahn (2 Mill. Thaler) war in wenigen Tagen von 76½ auf 79 und 78¾ steigend, aus erster Hand verkauft.

Auch Staats- und Südbahn-Actien sind in den letzten Tagen in den Hintergrund getreten, es fehlte ihnen der treibende Factor der Mehr-Einnahme, weil das Export-Geschäft aus Ungarn noch immer lahmt. Die Englischen Weizenmärkte sind matt, die Französischen so gut mit inländischen Zufuhren versorgt, dass trotz der für Spanien und Algier bestehenden Nachfrage die Preise keinen Aufschwung nehmen konnten. Der einzige Abzug geht in der Richtung nach der Ostsee und beschränkt sich auf Roggen und Gerste, namentlich auf letztere, und das ist nicht genügend, um die Eisenbahnen in einem Grade zu subventioniren, dass sie gegenüber den 1867er Einnahmen ein Plus erzielen konnten. Der verhältnissmässig kleine Ausfall giebt andererseits den Beweis, dass die Verkehrs-Bewegung ausserhalb des Productenhandels gut ist. Die so eben erschienenen Listen, welche bis Ende Juni, also aus einer Zeit datiren, in welcher der Export stärker als jetzt war, berechnen die Einfuhr im „allgemeinen Oesterreichischen Zollgebiete" mit 169 528 621 Gulden, um 50 460 044 mehr als 1867, die Ausfuhr mit 220 169 878 Gulden, um 44 587 933 mehr als 1867. Die Einfuhr hat sich also in grösserem Maassstabe als die Ausfuhr entwickelt, ungeachtet „Garten- und Feldfrüchte" ein Plus des Exports von fast 45 Mill. Gulden nachweisen. Diese Zahlen sind einigermaassen überraschend, aber kein schlimmes Symptom der Oesterr. Verkehrs-Verhältnisse, weil das Plus der Einfuhr theilweise auf Artikel (Kaffee, feine Gewürze u. s. w.) fällt, welche einen steigenden Wohlstand signalisiren. Es ist nur zu wünschen, dass derselbe dauernd sein möge.

Ueber den Prioritäten-Markt habe ich Neues nicht zu berichten, inländische Devisen sind fortdauernd vernachlässigt. Der Geldmarkt hat sich nur wenig günstiger gestaltet, mit dem Abschlusse der Liquidation fiel der Bedarf der Börse weg, nichtsdestoweniger ist der Bedarf für erste Wechsel nicht wieder unter 2 Procent gegangen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 6. October. (Vom Eisenhahn-Atienmarkt. Ungarische Nordostbahn. Böhm. Nordwestbahn. Böhmische Nordbahn. (Böhm. Leipa-Röhrsdorf.) Predilbahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Lemberg-Czernowitz-Suczawa. Fiume-Essegg. Galizische Carl-Ludwigsbahn. Pressburg-Tyrnau.)

Die politischen Wirren auf der Pyrenäischen Halbinsel haben auf die Börsen nicht die geringste Einwirkung gehabt. Man freut sich über den wohlverdienten Sturz der Burbonen. Nordbahnactien erreichten in Erwartung eines sehr günstigen Septemberausweises 186 und behaupten bei 184 ein Avancement von 2¼ %. Staatsbahn, durch die unrichtige Mittheilung über neue Schienenanlagen auf $252,_{20}$ gefallen, stieg in Folge der ausserordentlichen Verkehrszunahme auf $254,_{50}$, bleibt aber bei $253,_{90}$ nur $^{2}/_{10}$ höher als vor acht Tagen. Die Staatsbahn hat auf den erforderlichen Stellen schon längst mit der Legung des zweiten Geleises begonnen und wird dafür nur eine kleine Summe des ausserordentlichen Reservefonds beanspruchen, der in diesem Jahre mindestens die Höhe von 7 Millionen fl., die Superdividende aber gleichzeitig den doppelten Betrag der vorjährigen, also 25 Franken erreichen wird. — Südbahn waren leblos zwischen 183 und 185 und blieben $184,_{50}$ gegen $183,_{60}$ in der Vorwoche, obwohl die Wocheneinnahmen fast eine Million betragen und die vorjährige um 71 700 fl. überschreiten. Die Gesammteinnahme zeigt ein Plus von 4 211 000 fl., ein Resultat, das jedenfalls in den drei letzten Betriebsmonaten sich noch glänzender gestalten wird. Es verkehren auf den Strecken der Südbahn täglich an 100 000 Ctr. und die bedeutenden Ladungsaufträge mehrerer Triester Häuser stellen eine weitere Zunahme dieses Riesenquantums in Aussicht. Carl-Ludwigsbahn stiegen von 206 auf 207. Junge Bahnen blieben im Allgemeinen fest, ohne dass der Umsatz in denselben von Belang gewesen wäre. Franz-Josephs-Bahn besserten sich um ¾ fl. auf $158,_{75}$, Fünfkirchen-Barcser stiegen um 2 fl. bis 157, Siebenbürger bis $145,_{50}$ um 1½ fl., Rudolphsbahn und Ungarische Nordostbahn um je 1 fl. auf $138,_{75}$ und 137. Tramwayactien gingen neuerdings von 129 bis 112 zurück.

Die Schienenlieferung für das 64 Meilen lange Netz der Ungarischen Nordostdahn hat der Ingenieur en chef, Herr Emont de Ville Massot, für mehrere Belgische Fabriken übernommen. Der mit dem General-Unternehmer der Nordostbahn Seitens der genannten Firma abgeschlossene Vertrag umfasst das bedeutende Lieferungsquantum von 700 000 Zollcentnern Schienen und 36 000 Centnern Unterlagsplatten und Laschen und die Summe, welche Belgien erntet, beläuft sich auf nahe an 10 Millionen, da der Zollcentner nach Pest gestellt ohne Zoll zu 10 Francs 83 Cent. abgeschlossen. Die Garantie ist eine dreijährige. Was den Lieferungstermin anhelangt, so müssen am 10. December d. J. 80 000 Ctr. und vom 1. Januar 1869 angefangen monatlich 25—50 000 Zollcentner nach vorangegangenem vierwöchentlichem Aviso geliefert werden.

Auf der Böhmischen Nordwestbahn ist der Bau auf der Strecke zwischen Eger und Karlsbad unweit Mariakulm bereits begonnen worden. Bezüglich der Trace, auf welcher diese Bahn in der Richtung gegen Annaberg, bezw. Chemnitz, das Erzgebirge überschreiten soll, ist noch keine Entscheidung getroffen worden. Unter den projectirten Linien, von denen zwei von selbstständigen Concessionswerbern in Vorschlag gebracht worden sind, kann selbstverständlich nur derjenigen der Vorzug eingeräumt werden, welche abgesehen von der Leichtigkeit der Capitalsbeschaffung, zwischen Komotau und dem so wichtigen Platze Chemnitz die möglichst kürzeste Verbindung herstellt.

Die erste Locomotivbefahrung der Böhmischen Nordbahn von Böhmisch-Leipa bis Röhrsdorf hat bereits im Laufe des vorigen Monats stattgefunden. Bei dieser Bahn muss unstreitig auf den durchgehenden Verkehr das entscheidende Gewicht gelegt werden; sie hat die nächste Verbindung zwischen Prag und den Nordseehäfen, sie hat ferner den so reichen Braunkohlenschätzen auf der Böhmischen Seite

des Erzgebirges nach Mitteldeutschland den Abfluss in möglichst ausgedehntem Maasse zu eröffnen. Die Erzgebirgsbewohner petitioniren um die Legung der Bahn nach ihren speciellen Localinteressen, was jedoch bei einer Linie, die Weltverkehrsinteressen zu berücksichtigen hat, nicht angehen kann. Die Eröffnung der bereits fahrbaren Strecke Böhmisch-Leipa-Röhrsdorf wird nur mehr kurze Zeit auf sich warten lassen. Die Bahn ist bereits mehr als eine halbe Meile über Röhrsdorf hinaus bis zu der an der Rumburger Strasse gelegenen Glasfabrik Antonihöhe fahrbar. Hier wird an einem mehrere hundert Schritt langen Durchstich eifrig fortgearbeitet und binnen Kurzem wird das Hinderniss schon beseitigt sein. Von da bis zur Station Tannenberg, wo auch die von Teschen kommende Bahn einmündet, ist das Geleise schon hergestellt, sowie jenseits derselben bis in den Warnsdorfer Bahnhof. In Tannenberg selbst sind noch bedeutende Felssprengungen vorzunehmen, die aber höchstens noch drei Wochen in Anspruch nehmen werden, so dass der Eröffnung der ganzen Strecke (Leipa-Tannenberg-Teschen, Tannenberg-Rumburg nebst Zweigbahn nach Warnsdorf zum Anschluss an die Sächs. westl. Staatsbahn bei Gr. Schönau) bis zum November mit Sicherheit entgegengesehen wird.

Gegen das ursprüngliche Project der Predil-Linie sollen wesentliche Verbesserungen der Bahntrace ermittelt worden sein, welche die Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Baues bedeutend vermindern, und es soll die technisch-militärische Begehung dieser projectirten Bahnlinie im Ganzen ein günstiges Resultat geliefert und die Ausführbarkeit der Linie dargethan haben. Nach dem Projecte führt die Bahntrace von Unter-Tarvis über den Predil durch das Isonzothal an Karfreit (Caporetto) vorbei nach Görz und von da durch den Valone nach Triest, wo sich der Bahnhof an jenen der Südbahn in der Nähe des jetzigen Lazarets anschliessen würde. Von Karfreit ist eine Flügelbahn nach Cividale und von da Abzweigungen nach Cormons und Udine in Aussicht genommen. Letztere Abzweigung soll bestimmt sein, die Linie Unter-Tarvis-Pontebba-Udine zu ersetzen.

Die Verhandlungen des Handelsministeriums mit der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen neuer Festsetzung des Kohlentarifs haben dem Vernehmen nach zu einem befriedigenden Abschlusse geführt.

Die Betriebs-Direction der Galizischen Carl-Ludwigbahn veröffentlicht die Offert-Ausschreibung für die Bau-Ausführung der $8_{,41}$ Meilen langen Bahnstrecke von Zloczow bis inclusive Tarnopol, ferner der $6_{,92}$ Meilen langen Bahnstrecke von Tarnopol bis an die Russische Grenze bei Podwoloczyska. Die Projecte liegen bis zum 25. October zur Einsicht der Offerenten bei der Betriebs-Direction am Bahnhofe in Lemberg aus. Die Arbeiten sind wie folgt veranschlagt: 1) Baustrecke von Zloczow bis inclusive Tarnopol (Länge in Meilen $8^{41}/_{100}$), und zwar Unterbau, Oberbau, exclusive des nach Zloczow beigestellten Eisenbahnmaterials und Hochbau in Summa 3 388 070 fl. Oe. W. 2) Baustrecke von Tarnopol bis zum Anschlusse an die Russische Grenze bei Podwoloczyska (Länge in Meilen $6^{62}/_{100}$) in Summa 2 710 550 fl. Oe. W. Die bezeichneten Bahnstrecken von Zloczow bis Tarnopol und von Tarnopol bis zum Anschlusse an die Russische Grenze bei Podwoloczyska müssen bis 1. Juli 1870 in vollkommen betriebsfähigem Zustande hergestellt sein.

Die Lemberg-Czernowitzer E.-Ges. arbeitet rüstig an dem Ausbaue der Strecke Czernowitz-Suczawa, für welche die Schienenlieferung nach der am 18. d. M. stattfindenden General-Versammlung erfolgt.

In England hat sich dem Vernehmen nach ein Consortium, bestehend aus den ersten Eisenbahn-Autoritäten gebildet, um den Ausbau und Betrieb der Fiume-Essegger Eisenbahn zu übernehmen. Die Herren Alfred Brett und H. A. Breusing, Mitglieder und Bevollmächtigte dieses Consortiums, sind seit Kurzem von London in Pest eingetroffen, um bei der Ungarischen Regierung die Erlangung der Concession für die genannte Eisenbahn zu betreiben. Das Consortium begnügt sich aber nicht blos mit dem Ausbau der Bahn, sondern macht sich auch anheischig, den Fiumaner Hafen herzustellen und eine grosse Dampfschifffahrtsgesellschaft zu errichten, um die vielen nach Eröffnung der Eisenbahn sich anhäufenden Exportgüter auf die schnellste und billigste Weise fortzuschaffen.

In der General-Versammlung der Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn vom 27. October d. J. wurde beschlossen, diese Bahn in eine Locomotivbahn umzuwandeln, jedoch unter der Bedingung, dass eine jährliche Zinsengarantie von 150 000 fl. für das Baucapital von 3 000 000 fl. Seitens der Regierung erzielt wird. Die Pressburg-Tyrnauer Bahn hat sich seit 20 Jahren nicht rentirt und kann sich überhaupt als Pferdebahn nicht rentiren, daher sie auf Dampfbetrieb eingerichtet werden muss.

⊙ **Oesterreichische Südbahn. Brennerbahn.** Die Eilzüge werden auch während der Wintersaison mit Wagen 1. und 2. Cl. über den Brenner verkehren. Der 1. dieser Eilzüge geht von München um 8_{30} Abds. und von Kufstein (Tiroler Grenze) um 12_{40} Nchts. ab und trifft um 1_{18} Nchm. in Verona ein. Der Eilzug in entgegengesetzter Richtung geht von Verona um 2 Nchm. ab und trifft in Kufstein um 1_{21} Nchts., in München 5_5 Mrgs. ein. — Die Eilzüge stehen in unmittelbarem Anschluss an die Courirzüge von und nach Strassburg, Paris, Mainz, Frankfurt a/M., Cöln und Lindau, dann an die Eilzüge von Venedig und auch an die nach Mailand, Turin und Venedig. Bei Benutzung dieser Züge erfordert z. B. die Reise von Turin nach Paris $46^1/_2$ Std.; von Venedig nach Lindau $26^1/_2$ Std.; von London (über Paris) nach Meiland 58 Std.; von Brüssel nach Venedig 51 Std. — Da dieser Schnellzug hinsichtlich der Frequenz den Erwartungen nicht entsprach, so bringt die Südbahn dadurch wircklich ein Opfer, um die Correspondenzen schneller zu befördern!

⊙ **Bayern. Gemünden-Landesgrenze (Elm).** — Wir theilten seiner Zeit (in No. 15, S. 198 des Jahrg. 1866) mit, wie nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Kgl. Bayerischen und Kurfürstlich Hessischen Staatsregierung am 14. December 1865 ein Staatsvertrag zu Stande kam, in welchem von beiden contrahirenden Theilen die Herstellung einer Verbindungsbahn in der Richtung von Elm bei Schlüchtern als Ausgangspunct von der Bahn von Hanau bis Fulda durch das Sinuthal zum Anschlusse an die Bayer. Ludwigswestbahn bei Gemünden vereinbart wurde. Nach diesem am 20. März 1866 ratificirten Vertrag läuft der Termin zur Fertigstellung der Bahn bis zum 20. März 1870. Die in die Stelle der Kurhess. Regierung eintretende Kgl. Preuss. Regierung hatte bereits unterm 26. Jan. 1867 Veranlassung genommen, die zur Feststellung des Anschlusspunctes erforderlichen Einleitungen zu treffen, und war so die Ausführung jenes Vertrages sicher gestellt. Diese Linie wird den Verkehr mit den Plätzen Hamburg und Bremen wesentlich erleichtern, und sogar einen Transitverkehr nach dem Südwesten Deutschlands auf die Bayerischen Bahnen überführen. Von gleichem Werthe für die Bayer. Staatsbahnen und von einer viel intensiveren Wirkung für sie ist die Erlangung einer Bahn in der Richtung nach Giessen, die der Vertrag vom 14. Decbr. 1865 anbahnt. Da die Verzinsung des gesammten Bauaufwandes für 10 Jahre vollständig gesichert ist, und der bis dahin sich entwickelnde Verkehr auf jener Linie auch bei einer eventuellen Lösung des Pachtverhältnisses jedenfalls eine entsprechende Rente geben wird, so wurde diese Verbindungsbahn vorbehaltlich der Genehmigung der Landstände zum Bau bestimmt.

Die Bauverhältnisse anlangend, so bietet das Sinnthal, welches für diese Bahn zu benutzen ist, von Gemünden aufwärts eine ziemlich horizontale Sohle, an welche sich steile und hohe Berghänge anschliessen. Im Allgemeinen hat das Thal auch eine ziemlich gerade Richtung von Süd nach Nord, die jedoch durch einige sehr scharfe Vorsprünge der Seitengehänge unterbrochen wird. Dagegen kömmt die Bahn von Schlüchtern her in einer Höhe von 94' über der Sinn an die Bayer. Grenze an, und da jenseits der Grenze Steigungen von 1:90 zur Anwendung kommen, so wird es sich rechtfertigen, diese Höhe mit einer Steigung von 1:100 anzustreben, da eine frühere Höherlegung der Bahn über die Thalsohle die Baukosten erhöhen und die Thalübergänge theurer machen würde. — Abgesehen hiervon bietet die auf Bayer. Gebiete gelegene Strecke der Verbindungsbahn immerhin noch eine Anzahl namhafter Bauobjecte, so 2 Fluthbrücken über die Saale und die Sinn bei Gemünden, 3 Brücken mit grosser Spannweite über die Sinn, eine 94' hohe Brücke über die Sinn bei Obersinn, einen Tunnel von 1480' Länge bei Rieneck und eventuell einen zweiten von 1050' Länge bei Obersinn, sofern nicht durch die mit der Kgl. Preuss. Regierung zu pflegenden Verhandlungen der bisher in Aussicht genommene Anschlusspunct geändert werden kann, in welchem Falle dieser zweite Tunnel wegfallen würde.

Bei einer wirklichen Entfernung der beiden Endpuncte von $5_{,20}$ Std. wird die Bahn eine Länge von nur $5_{,50}$ St. = $2_{,75}$ Ml. erhalten, der kleinste Curvenradius misst 2000 Fuss und die Maximalsteigung von 1:100 wird auf einer Strecke von nur 11 430' zur Anwendung kommen, während eine Gegensteigung gar nicht vorkommt, sodass die Betriebsverhältnisse lediglich durch die kurze aussergewöhnliche Steigung in Etwas alterirt erscheinen. — Der Bauaufwand für diese Linie gestaltet sich in folgender Weise: Projectirung: 5 500 fl.; Grunderwerb: 300 000 fl.; Erd- und Dammarbeiten 675 000 fl.; Kunstbauten: 1 031 000 fl.; Einfriedigungen: 5 500 fl.; Herstellung der Fahrbahn: 647 000 fl.; Hochbauten: 276 000 fl.; Instrumente und Werkzeuge: 11 000 fl.; Transportmaterial 0 (wird von Preussen betrieben); Bauführung: 75 000 fl.; Reserve 154 000; zusammen: 3 180 000 fl. = 1 817 140 Thlr., eventuell, wenn der Tunnel bei Obersinn zur Ausführung gebracht werden müsste, hierfür eine Summe von 242 000 fl., daher im Ganzen: 3 422 000 fl. = 1 955 428 Thlr., welche zur Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeit erforderlich sind. — Die Baukosten betragen demnach per Stunde excl. Transportmaterial: 622 200 fl. oder per Meile: 1 244 400 fl. = 711 085 Thlr. Stationen werden errichtet ab Gemünden: Rieneck $1_{,50}$ St. = $0_{,75}$ Ml., (die Meile zu 25 406 Bayer. Fuss gerechnet), Burgsinn $3_{,25}$ St. = $1_{,75}$ Ml., Mittelsinn $4_{,75}$ St. = $2_{,37}$ Ml., (bis zur Landesgrenze: $5_{,50}$ St. = $2_{,75}$ Ml.). Ueber die Bauleitung siehe No. 37. S. 526 dies. Jahrg.

+ **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.)

I. Allgemeines. Die Bahn besteht zur Zeit aus folgeuden Strecken: 1) älteste Bahn Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt, $7_{,75}$ Meilen, eröffnet 15. Juli 1843; 2) Verlängerung Halberstadt-Wegeleben-Thale, $3_{,9}$ Meilen, eröffnet 2. Juli 1862; 3) Cöthen-Bernburg-Güsten-Frose-Wegeleben mit Zweigbahnen Cöthen-Biendorf-Gerlebogk und Güsten-Stassfurt, $11_{,06}$ Meilen, eröffnet resp. 10. September 1846 (Cöthen-Bernburg) und 10. Octbr. 1865; 4) Magdeburg-Wittenberge, $14_{,7}$ Meilen, eröffnet am 22. August 1849 (Elbbrücke bei Wittenberge erst 25. October 1851) und im Besitz der Halberstädter Ge-

sellschaft seit 1. Januar 1863; 5) Frose-Ballenstedt, $1_{,8}$ M., eröffnet 7. Januar 1868. Im Betrieb sind demnach $38_{,68}$ Meilen, im Bau aber folgende Linien: 1) Halberstadt-Vienenburg (voraussichtlich noch in diesem Jahre zu eröffnen) mit Zweigbahn nach Wernigerode; 2) Aschersleben-Sandersleben-Halle; 3) Berlin-Spandau-Rathenow-Stendal-Gardelegen-Lehrte mit Zweigbahn Stendal-Salzwedel-Uelzen und einer Elbbrücke bei Hämerten.

Das Anlagecapital betrug anfänglich 1 700 000 Thlr., wurde aber 1864 verdoppelt und 1867 auf 20 400 000 Thlr. erhöht, wovon 6 800 000 Thlr. noch von den jetzigen Actionären aufgebracht werden sollen. Diese und die jetzigen Actien, zusammen im Betrag von 10 200 000 Thlr., heissen Actien Lit. A. Die übrigen Actien, Lit. B oder Prioritäts-Stammactien genannt, erhalten vorweg 3½ Procent und nur dann mehr, wenn die Actien Lit. A 8½ Proc. erhalten haben. Bis jetzt sind für 4 753 000 Thlr. Actien Lit. B emittirt. — Die bis jetzt emittirten Anleihen betragen 9 200 000 Thlr. (erste Emission von 1851 zu 4% 700 000 Thlr., Emission von 1861 zu 4½% 2 500 000 Thlr., zweite Emission zu 4½% nach dem Privilegium von 1865 6 Mill., wovon erst 4 767 800 Thaler emittirt. Für die Bahn Berlin-Lehrte sind 14 600 000 Thlr. Prioritäten bestimmt. Bis jetzt hat die Bahn Magdeburg-Thale pro Meile 418 803 Thlr., die Bahn Cöthen-Halberstadt pro Meile 371 681 Thlr. gekostet. — Das Anlagecapital der Bahn Magdeburg-Wittenberge beträgt 6 500 000 Thlr., wovon 4 500 000 Thlr. in Actien und 2 Mill. Thlr. in Prioritäten. Von den Actien ist ein Betrag von 300 000 Thlr. im Besitz des Reservefonds. Die Actien bekommen seit 1863 eine feste Rente von 3 Procent. — Das ursprüngliche Actiencapital der Cöthen-Bernburger Bahn beträgt 500 000 Thlr., das gesammte Anlagecapital aber ca. 650 000 Thlr. Die Actien erhalten eine feste Rente von 2½ Procent.

Die Betriebsmittel bestanden Ende 1867 in 89 Locomotiven (nämlich 79 von Borsig in Berlin, 2 von Wöhlert in Berlin, 4 von Kessler in Esslingen, 2 von der Werkstatt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu Halberstadt, 2 von der Magdeburg-Hamburger Dampfschiff-Compagnie zu Buckau), 175 Personenwagen, 36 Gepäck-, 1618 Güterwagen (incl. 84 Arbeitswagen) und 141 Viehwagen, zusammen 1970 Wagen.

II. Magdeburg-Halberstadt-Thale'sche und Cöthen-Wegelebener Bahn. Befördert wurden auf jener 1 110 237 Personen (gegen 1866 26 892 oder 2½ Proc. mehr), auf dieser 420 820 Personen (56 779 Personen oder fast 16% mehr), zusammen nach Abzug der von der einen Strecke auf die andere übergegangenen und also doppelt gerechneten 97 615 Reisenden 1 433 442 Reisende (48 673 Personen oder 3½% mehr). Die Truppentransporte sind von 231 956 auf 52 163 gesunken; demnach hat sich die Zahl der Civilpersonen von 1 152 813 auf 1 381 279, also um 228 466 oder fast 20% vermehrt. Die Zahl der Auswanderer ist von 12 431 auf 21 331 Personen gestiegen. Die sämmtlichen Reisenden legten durchschnittlich $3_{,632}$ Meilen zurück (specifische Frequenz 238 794 Personen) und lieferten incl. Nebenerträge ohne Equipagen und Hunde eine Einnahme von $494931_{,6}$ Thlr. (gegen 1866 26 539 Thlr. oder 5⅔% mehr). Im Güterverkehr wurden auf der einen Bahn 20 587 507 Ctr. (3 461 613 Ctr. oder 20% mehr), auf der anderen 5 781 271 Ctr. (1 581 119 Ctr. oder 38% mehr), auf beiden zusammen nach Abzug der doppelt gerechneten 2 619 146 Ctr. aber 23 749 632 Ctr. Fracht- und Eilgüter (3 909 868 oder fast 20% mehr) befördert, welche im Durchschnitt $4_{,87}$ Meilen zurücklegten (specifische Frequenz 4 934 122 Ctr.). Folgende Waarengattungen standen obenan: Steinkohlen 3 590 536, Braunkohlen 3 214 134, Getreide 2 274 136, Eisen (verarbeitet) excl. Eisenbahnschienen 1 074 695, Kartoffeln 921 115, Bau- und Nutzholz 797 806, Rohzucker 767 603, Cokes 647 838, Eisenbahnschienen 596 464, Spiritus 450 603, Manufacturwaa- 405 430, Roheisen 375 400 Ctr. Die Einnahme betrug für Fracht-, Eil- und Postgüter $976276_{,7}$ Thlr., für Equipagen und Vieh $30878_{,8}$ Thlr., also im Güterverkehr überhaupt $1007155_{,5}$ Thlr. (gegen 1866 86 034½ Thlr. oder $9_{,3}$% mehr). Auf den directen Verkehr mit fremden Bahnen kommen 342 357 Personen oder fast 24 Proc. der Gesammtzahl und $44_{,8}$% der Einnahme im Personenverkehr, ferner fast zwei Dritttheile aller Güter und 62% der Einnahme für Güter, im Ganzen fast 56% der ganzen Transporteinnahme. Mit Hinzurechnung der diversen Einnahmen im Betrag von $155276_{,2}$ Thlr. betrug die Gesammteinnahme $1657363_{,3}$ Thlr. (gegen das Vorjahr $147774_{,6}$ Thlr. oder fast 10% mehr). Die Betriebsausgabe betrug excl. Verzinsung und Amortisation, aber incl. Rücklage zum Erneuerungsfonds (106 000 Thlr.) $844697_{,6}$ Thlr. (gegen 1866 53 388¾ Thlr. oder fast 7% mehr) oder $50_{,97}$% der Einnahme (gegen $52_{,42}$% in 1866).

III. Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn. Befördert wurden im Personenverkehr 283 333 Personen (worunter 18 696 Militärs und 855 Auswanderer), mithin gegen 1866 25 178 Personen oder über 8% weniger (die Zahl der Militärs hatte um 36 771 abgenommen). Die Zahl der Personenmeilen betrug 1 764 187, jeder Reisende legte also durchschnittlich $5_{,52}$ Meilen zurück; die specifische Personenfrequenz betrug 123 370. Im Güterverkehr wurden befördert $3325568_{,6}$ Ctr. Frachtgut, $130807_{,6}$ Ctr. Eil- und Postgut und 126 216 Ctr. Vieh, zusammen also 3 582 592 Ctr. (mithin gegen das Vorjahr 43 239 Ctr. oder $1_{,2}$ Proc. weniger), welche zusammen 38 654 718 Meilen zurücklegten (specifische Frequenz 2 703 127 Centner, etwas mehr als 1866). Auf den directen Verkehr kommen nur 7% aller Personen, aber die grössere Hälfte (fast 52%) aller Güter. Unter den Frachtgütern des Binnenverkehrs stehen obenan 363 049 Ctr. Braunkohlen und 196 823 Ctr Getreide (Steinkohlen fehlen diesmal ganz, während 1866 448 219 Ctr. befördert wurden). Die Einnahme betrug aus dem Personenverkehr nebst Nebeneinträgen $168190_{,6}$ Thlr. (gegen das Vorjahr $9601_{,5}$ Thlr. oder $5_{,4}$% weniger), wovon im directen Verkehr fast 27%; aus dem Güterverkehr $376764_{,3}$ Thlr. (gegen 1866 $18347_{,5}$ Thlr. oder $4_{,6}$% weniger), worunter für Vieh nur $23900_{,5}$ Thlr. (fast 20000 Thlr. weniger) und im directen Verkehr ca. 60 Procent; aus diversen Quellen $26002_{,5}$ Thlr., mithin zusammen $570957_{,4}$ Thlr. (gegen das Vorjahr $25050_{,3}$ Thlr. oder $4_{,2}$% weniger). Die Betriebsausgabe betrug $303751_{,8}$ Thlr. und mit den aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Auslagen ($115546_{,5}$ Thlr.) $419298_{,3}$ Thlr. oder $73_{,4}$% der Brutto-Einnahme (gegen $76_{,1}$% im Vorjahre). Der Ueberschuss von 267 206 Thlr. (etwas über 4 Proc. des gesammten Anlagecapitals) wurde in nachstehender Weise verwendet: zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 99 517 Thlr., Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfonds 75 500 Thlr., zur Verzinsung des Actiencapitals $92188_{,5}$ Thlr. Da die zu zahlende Actienrente 117 300 Thlr. beträgt, so fehlen $25111_{,5}$ Thlr., welche Summe aus dem Ertrage der Hauptbahn zugeschossen werden muss. Der Reservefonds dieser Bahn enthält 300 000 Thlr. in Stammactien und 20 000 Thlr. baar, der Erneuerungsfonds $63457_{,6}$ Thlr.

IV. Finanzielle Ergebnisse. Der Ueberschuss von $844697_{,6}$ Thlr. (über 9¼% des Anlagecapitals) wurde in nachstehender Weise verwendet: 13% Dividende auf 34000 Actien à 100 Thlr. 442 000 Thlr., Zinsen und Amortisation der Prioritäten 301 076¾ Thlr., Zuschuss zur Magdeburg-Wittenberge'schen Bahn $25111_{,5}$ Thlr., Amortisation von 112 Magdeburg-Wittenberge'schen Actien 22 736 Thlr., Zinsen von 415 000 Thlr. Cöthen-Bernburger Stammactien à 2½ Thlr. und Amortisation von 50 Stück solcher Actien 15 375 Thlr., Eisenbahnsteuer 70 125 Thlr., Ueberschuss zur Extrareserve $2667_{,4}$ Thlr. Mit der letztern Summe sind nunmehr $17145_{,7}$ Thlr. als Extrareserve verwendbar. — Der Reservefonds beträgt unverändert 600 000 Thlr., der neu gebildete Erneuerungsfonds $38133_{,8}$ Thlr.

V. Vergleich mit den Vorjahren. Die Personenzahl der Bahn Magdeburg-Halberstadt-Thale ist von 221 350 im Jahre 1844, resp. 218 876 in 1845 auf 488 284 im Jahr 1861, nach Verlängerung der Bahn bis Thale aber bis auf 924 074 im J. 1865 und nach Eröffnung der Bahn Cöthen-Halberstadt bis auf 1 433 442 oder das 6½fache gewachsen; die Einnahme im Personenverkehr von 100 349 Thlr. im Jahr 1844, resp. 96 273 Thlr. in 1845 auf 240 724 Thlr. im J. 1861, 371 507 Thlr. in 1865 und 501 582 Thlr. im J. 1867. — Die Centnerzahl ist von ca. 400 000 im J. 1844 auf das 25fache im J. 1861, das 43fache im J. 1865 und das 59¼fache im J. 1867 gestiegen, die Einnahme für Güter aber von 34 893 Thlr. im Jahr 1844 auf 602 878 Thlr. oder das 17fache, im Jahr 1865 auf 777 913 oder das 22fache, im Jahr 1867 auf 1 000 505 Thlr. oder fast das 30fache. Endlich die Gesammteinnahme ist von 133 222 Thlr. im J. 1844 auf 865 863 Thlr. oder das 6½fache in 1861, auf 1 254 043 Thlr. oder fast das 10fache in 1865, und auf 1 657 363 Thlr. oder das 12½fache in 1867 gestiegen.

Die Wittenberge'sche Bahn zeigte die kleinste Personenzahl mit 127 951 im zweiten vollen Betriebsjahr 1851, die grösste mit 309 011 in 1866; die kleinste Einnahme aus dem Personenverkehr mit 81 451 Thlr. in 1850, die grösste mit 177 792 Thlr. in 1866; die kleinste Centnerzahl mit 596 752 Ctr. in 1850, die grösste mit 3 494 298 Ctr. (fast 6 mal so viel) in 1866; die kleinste Einnahme für Güter mit 114 675 Thlr. in 1851, die grösste mit 395 112 Thlr in 1866; endlich die kleinste Gesammteinnahme mit 225 132½ Thlr. in 1851, die grösste aber mit 596 008 Thlr. (2⅔mal so viel) in 1866.

Die Dividende erreichte ihr Maximum mit 25½% im J. 1862. Sie hat überhaupt 4 mal über 20% betragen (1864: 25%), nur 9 mal unter 10% und im Durchschnitte der verflossenen 24 Betriebsjahre 12½%; in den ersten 12 Betriebsjahren (1844—1855) betrug sie im Durchschnitt $7_{,7}$%, in den letzten 12 Jahren (1856—1867) aber fast $17_{,3}$ Proc.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Die im Binnenverkehr, sowie im Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn und Stationen des Norddeutschen Verbands, der Oesterreichischen Bahnen via Minden und via Giessen, des Westfälischen Verbands, des Mitteldeutschen Verbands und der Niederländischen Rheinbahn gemäss der Bekanntmachungen der Köln-Mindener Bahn vom 13. Decbr. v. J., 2. März, 15. und 29. April, 25. Juni d. J., 11. Sept. und 18. Decbr. v. J., 20. Mai und 21. Decbr. v. J. für Getreide etc. bis zum 30. Septbr. d. J. eingeführten besonderen Ermässigungen treten mit dem genannten Tage ausser Kraft.

Vom 5. October an ist auf den Badischen Staatsbahnen der 20. Nachtrag zum Gütertarif ins Leben getreten. Derselbe macht nicht nur alle Güterstationen dem Steinkohlenverkehr zugänglich, sondern dehnt auch den Steinkohlen-Tarif auf eine Reihe anderer wichtiger Rohproducte und Gegenstände des Masseverkehrs und des landwirthschaftlichen Bedarfs insbesondere, wie Brennholz, Erden und Erze, auch Sand, Kies u. dergl., erdige und künstliche Düngmittel, Torf, Schiefer und rohe Steine aller Art bei Versendung von mindestens 200 Ctrn. und Ausnutzung der Tragkraftziffer des Waggons aus.

Personalnachrichten.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Am 8. September c. verstarb der Vorsitzende des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, Herr Advocat Dr. Wilhelm Einert nach kurzem Unwohlsein. Dr. Einert, welcher bereits seit 1837 Mitglied des genannten Directoriums war, fungirte vom Jahre 1841 his zum Tode Harkort's fast fortwährend als Stellvertreter des Vorsitzenden. Im August 1865 trat er an Harkort's Stelle. Es ist dies innerhalb weniger Jahre der zweite barte Verlust, der die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft trifft.

Preussen. Der Baumeister Küster zu Elberfeld ist zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angestellt worden.

Oesterreich. Der Verwaltungsrath der Theissbahn hat den Oberingenieur Eduard Kruntorad zum Vorstand der Betriebsleitung in Pest ernannt. — Emerich Ivánka ist zum Director der Ungarischen Nordostbahn und Ludwig Podborszky zum Secretär derselben Bahn ernannt worden.

Württemberg. Der Ingenieur Schmoller, Vorstand des Eisenbahnbauamts Pforzheim wurde zum Sections-Ingenieur ernannt.

Bayern. Hinsichtlich der Trennung des Ressorts bei den Verkehrs-Anstalten wurde bestimmt: 1) Die Vorstandschaft „der Ahtheilung für Bau und Unterhaltung" in der Generaldirection der Verkehrs-Anstalten wurde dem Baudirector Carl von Dyck, 2) die Vorstandschaft „der Abtheilung für den Betrieb der Eisenbahnen, der Dampfschiffahrt und des Canals" dem Generaldirections-Rath Hermann Fischer, 3) die Vorstandschaft „der Abtheilung für den Postbetrieb" dem Generaldirections-Rath Joseph Baumann und 4) die Vorstandschaft „der Abtheilung für den Telegraphenbetrieb" dem Generaldirections-Rath Heinrich Gumbart übertragen. Die Abtheilungs-Vorstände haben ihre Functionen am 1. October c. a. übernommen.

Ausland.

Dänemark. Die Strecke Fredericia-Aarhuus mit den Stationen ab Fredericia: Borkop, Veile, Daugaard, Losning, Horsens, Hovedgaard, Skanderborg, Horning, Hasselager, Aarhuus ist in ihrer Gesammtlänge von $14_{,53}$ Meilen am 4. October d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Mittelst derselben wird eine directe Eisenbahnverbindung der Schleswig-Holsteinischen und Dänischen Eisenbahnen nach dem Norden Jütlands hin einerseits bis Randers, anderseits bis Holstebro hergestellt. Nach dem uns vorliegenden Fahrplan verkehrt zwischen den Schleswig-Holsteinischen und Jütischen Eisenbahnen nachstehender durchgehender Personenzug:

tour	U. M.	retour.	U. M.
Ab Altona	6. 55	Ab Holstebro	5. 45
„ Flensburg	10. 53	„ Struer	6. 18
„ Vamdrup	1. 15	„ Skive	7. 8
„ Fredericia	2. 5	„ Viborg	8. 10
„ Veile	3. 15	„ Randers	8. 55
„ Horsens	4. 10	„ Langaa	9. 21
„ Skanderborg	4. 57	„ Aarhuus	11. 5
„ Aarhuus	5. 33	„ Skanderborg	11. 47
„ Langaa	7. 16	„ Horsens	12. 34
„ Randers	7. 42	„ Veile	1. 27
„ Viborg	8. 38	„ Fredericia	2. 5
„ Skive	9. 22	„ Vamdrup	3. 25
„ Struer	10. 31	„ Flensburg	5. 40
An Holstebro	10. 55	An Altona	9. 40

Rumänische Eisenbahnen. Bukarest, 4. October. Nachdem der Senat die von der Deputirtenkammer bereits während der letzten Session votirte Concession für die Eisenbahnbauten in Rumänien an die Herren Dr. Strousberg und v. Offenheim ertheilt hat, hat der Fürst Karl diesen Beschluss sanctionirt. Bereits am 22. September wurde von dem Fürsten Karl der erste Spatenstich zu der neuen Bahn Bukarest-Galacz in Gegenwart der Minister und des Generalunternehmers Dr. Strousberg gethan. Es geschah dieses auf der Tirgoveschter Strasse innerhalb der Barrière und der Fürst hielt bei dieser Gelegenheit, ein Glas Champagner in der Hand, an die Umstehenden eine kurze Ansprache, in welcher er die Hoffnung ausdrückte, dass er nach Verlauf eines Jahres ein zweites Glas leeren werde, um die Eisenbahnlinie in ihrer ganzen Ausdehnung einzuweihen. Dr. Strousberg entgegnete, dass er nichts versäumen werde, um die Wünsche seiner Hoheit zu erfüllen. Somit ist denn der Anfang zu den Eisenbahnbauten gemacht. Die Arbeiten werden nunmehr unverzüglich auch bei Suczawa, Jassy, Galacz und Bukarest in Angriff genommen.

Belgien. Behufs Erleichterung des Schulbesuchs ist durch ministerielle Verordnung ein sehr mässiges Eisenbahn-Abonnement für Schüler eingeführt worden. Dasselbe beträgt per Jahr für 1 Lieue ($1^{7}/_{20}$ geogr. Mln.) Entfernung 3. Classe 36 Fr., 2. Cl. 54 Fr. und nach Entfernung steigend bis 244 Fr. resp. 351 Fr. für 10 Lieues.

Italien. Florenz, 30. September. Die Römische Bahnlinie Pistoja-Florenz, Florenz-Pisa wird vom Staate übernommen und deren Betrieb an die Gesellschaft „Alta Italia" übergeben.

Wegen Uebernahme des Betriebes der meridionalen Eisenbahn Seitens der „Alta Italia" schweben gleichfalls Verhandlungen.

D. — **Russland.** Die Esthländische Ritterschaft hat unterm 10. September die Concession der Russischen Regierung für den Bau einer Eisenbahn von Baltischport (dem Hafen von Reval) nach St. Petersburg erhalten. Die Strecke wird auf 377 Werst (54 Meilen) veranschlagt und das Capital soll $26^{2}/_{5}$ Mill. Rubel betragen, wovon $^{2}/_{3}$ in Prioritäts-Actien emittirt werden dürfen. Die Linie soll in 4 Jahren vollendet sein.

Die Inangriffnahme der Zweigbahn nach Rybinsk hat am 19., die der Wolgabrücke am 20. September stattgefunden.

Seit dem 7/19. September ist die von der Staatsregierung gebaute Moskau-Kursker Bahn in ihrer ganzen Länge dem Betriebe übergeben. Die Stationen dieser Bahn sind (unter Angabe der Entfernungen unter einander in Werst) folgende: Moskau, Zarizino $17^{1}/_{2}$, Podolsk 22, Molodi $19^{1}/_{2}$, Lopasnä $10^{1}/_{2}$, Serpuchow $22^{1}/_{2}$, Iwanowo $23^{1}/_{2}$, Pachomowo 15, Laptewo 18, Baranowo 13, Tula 19, Jassenki 22, Lasarewo 18, Sergiewo 20, Skuratowo 25, Tschern 22, Mzensk 22, Otrada 23, Orel $25^{1}/_{2}$, Stanow. Kolodes 20, Smejewka 19, Alexandrowka 18, Ponuiry 23, Solotuchino 27, Budanowka 14, Kursk 23, zusammen $502^{1}/_{2}$ Werst.

Am 9/22. September wurde das 103 Werst lange Stück der Moskau-Jelezer Eisenbahn: Jelez-Gräsy eingeweiht. Diese Bahn geht durch die fruchtbarsten Gegenden und mündet an einem der Hauptmittelpuncte des Russischen Getreidehandels. Sie führt über die Flüsse Woronesch und Don. Die 65 Saschenen lange Brücke mit 3 Bogen über den erstern ist fertig, der Bau der 80 Saschenen langen Brücke mit 4 Bogen über den zweiten wird erst diesen Herbst beendigt. —

D. — **Russland.** Das in grossartigen Dimensionen angelegte Russische Eisenbahnnetz schreitet schnell seiner Vollendung entgegen. In diesem Sommer ist kein Monat vergangen, in dem nicht eine oder mehrere Eisenbahnen im Bau vollendet und dem öffentlichen Verkehr übergeben wurden. Wir erwähnen nur diejenigen grösseren Eisenbahnen, deren Eröffnung für den Verkehr im Laufe des Monats September erfolgt ist. Es sind dies die Eisenbahnen Olviopol-Elisawetgrad, Orel-Kursk, Schuja-Iwanowo und Jelez-Gräsy. Auch der Bau der Balta-Kiewer Bahn ist so weit vorgeschritten, dass am 30. August die Schienenlegung vollendet und am 8. September von Balta bis Kiew die erste Probefahrt gemacht wurde. Die Eröffnung dieser Bahn für den Verkehr soll erst später erfolgen. In einer unlängst bei einem Banket in Odessa gehaltenen Rede that der Minister des Communicationswesens, Melnikoff, folgende bemerkenswerthe Aeusserungen in Bezug auf das Russische Eisenbahnwesen: „Da ich überzeugt bin, dass jeder Russe lebhafte Sympathie für diese wichtige Nationalsache hegt, so beeile ich mich, Ihnen mitzutheilen, dass nach dem bestimmten Befehle Sr. Majestät des Kaisers der Eisenbahnbau mit aller Energie betrieben wird und dass Ende künftigen Jahres unser Eisenbahnnetz über 8000 Werst ($1141^{3}/_{7}$ Meilen betragen wird. Unter den alsdann im Bau vollendeten Eisenbahnen wird sich auch die Odessa mit dem Innern Russlands verbindende Hauptbahn befinden, durch die erst der Hafen von Odessa die grösste Bedeutung für den Russischen Handel gewinnen wird, die seiner geographischen Lage entspricht."

Technisches.

—*o*— **Bruklacher's Mechanismus zum Ankuppeln von Eisenbahn-Fahrzeugen.** Wie bekannt, sind vom Eisenbahnpersonal die Ankuppler am meisten der Gefahr ausgesetzt, in Ausübung ihrer dienstlichen Functionen beschädigt oder gar getödtet zu werden, weil dieselben genöthigt sind, zum An- oder Abkuppeln zwischen die Wagen treten zu müssen.

Nachdem nun Angesichts der vielen Unfälle schon mehrfach die Frage aufgeworfen worden ist, welche Mittel anzuwenden seien, um das Dazwischentreten zwischen die Wagen beim An- und Abkuppeln zu vermeiden, und nachdem schon verschiedene technische und Betriebsbeamten es sich zur Aufgabe gemacht haben, diese Frage zu lösen, ohne dass bis jetzt irgend eine der vorgeschlagenen, zum Theil sinnreichen Einrichtungen geeignet gewesen wäre, allen Anforderungen zu entsprechen, wurde neuerdings dem Württemb. Bahnhof-Inspector Bruklacher in Aalen auf einen neuen Mechanismus zum Ankuppeln von Eisenbahnfahrzeugen ein Erfindungspatent ertheilt.

Nach der uns zugegangenen Zeichnung und Beschreibung besteht dieser Mechanismus darin, dass die Eisenbahnfahrzeuge beim gegenseitigen Berühren der Buffer ohne weiteres Zuthun angekuppelt werden, und das Abkuppeln seitwärts bewirkt werden kann. Wir haben diesen Mechanismus in allen Theilen geprüft und gefunden, dass er nicht nur sehr einfach und zweckentsprechend ist, auch an allen bestehenden Fahrzeugen unbeschadet der bisherigen Kuppelung angebracht werden kann, sondern auch gegenüber dem bisherigen Kuppelungssystem mehr Sicherheit bezüglich des Abreissens gewährt und das Rangirungsgeschäft beschleunigt.

Da bei diesem neuen, sog. Selbstankuppelungssystem das Dazwischentreten der Ankuppler zwischen die Fahrzeuge und somit auch alle Gefahr für dieselben wegfällt, so dürfte dasselbe Angesichts der hierdurch erzielten Vortheile zur Einführung zu empfehlen sein

und sehen wir deshalb dem Ergebniss der Versuche, welche dem Vernehmen nach die Württemb. Eisenbahnverwaltung mit diesem System anstellen wird, mit Interesse entgegen.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 7. October 1868. Das Geschäft nahm in dieser Woche einen regelmässigen Verlauf. **Kupfer** festere Stimmung, Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $25\frac{1}{2}$—$27\frac{1}{2}$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. — **Zinn.** Englische Händler haben durch Ankauf von 80000 Bl. Banca-Zinn den Preis bis auf 58 Fl. in die Höhe gebracht. Loco-Preise für Banca 33—34 Thlr., Engl. Lamm-Zinn $32\frac{2}{3}$—$33\frac{1}{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. theurer. — **Zink** gefragter. Englische Berichte günstiger. W. H. Marke ab Breslau $6\frac{1}{3}$ Thlr., geringere Marken $6\frac{1}{5}$ Thlr., loco Waare im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Roheisen** behauptet in Folge der höheren Wasserfracht. Warrants 54 sh., Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 55 sh. Für gute Glasgower Marken vom Lager 46 Sgr., auf Lieferung $43\frac{1}{2}$—$44\frac{1}{2}$ Sgr. Englisches 38 bis 40 Sgr., vom Lager $41\frac{1}{2}$ Sgr. In Oberschlesischem Roheisen Bedarf. Coaks-Roheisen $42\frac{1}{2}$—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $45\frac{1}{2}$—$46\frac{1}{2}$ Sgr. ab Hütte. — **Stabeisen.** Anhaltender Bedarf. Gewalztes $3\frac{1}{6}$—$3\frac{1}{4}$ Thlr., geschmiedetes $3\frac{3}{4}$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. **Schmiedeeiserne Träger** je nach Dimension von $4\frac{1}{2}$—$5\frac{1}{2}$ per Ctr. **Eisenbahnschienen.** Nachfrage anhaltend. Hiesige Notirungen 54 bis 55 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2\frac{1}{2}$—3 Thlr. per Ctr. **Kohlen** und **Coaks.** Stärkere Nachfrage zu besseren Preisen. Stückkohlen $19\frac{1}{2}$—$21\frac{1}{2}$ Thlr., Nusskohlen 19—$19\frac{1}{2}$ Thlr., ordinäre Sorten $17\frac{1}{2}$ Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16\frac{1}{2}$—17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

3. November * Albertsbahn-Gesellschaft zu Dresden. Auf der Tagesordnung steht u. a.: Berathung und Beschlussfassung über eine mit dem Kgl. Finanzministerium wegen Abtretung der Albertsbahn vorbereitete Vereinbarung.

Einzahlungen.

5. u. 6. November 10% = 20 fl. auf Wiener Tramway-Actien.
Bis 15. November 20% (5. Einzahlung) auf die Actien der Pfälzischen Nordbahnen (Linie Landstuhl-Kusel). (Siehe off. Bekanntm. S. 592.)
16. u. 17. November 10% auf die neuen Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Actien.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die Belgischen Walzwerke machen in der letzten Zeit grosse Anstrengungen, um die Lieferung des Schienenmaterials für die im Bau begriffenen Continental-Bahnen an sich zu bringen. Von Seite der Lemberg-Czernowitzer Bahn wurde ein grosser Theil des Schienenbedarfs mit diesen Werken abgeschlossen und dafür loco Krakau unverzollt zu fl. 4. 10 in Silber per Zollcentner bedungen. Die Schienen für die Ungarische Nordostbahn werden gleichfalls aus Belgien geliefert (s. Wiener Briefe, S. 558). — Auch für die Rumänischen Bahnen haben die Belgier eine Schienenlieferung von 1 400 000 Ctr. übernommen, wovon Dr. Strousberg (nach den bereits abgeschlossenen Verträgen) über 300 000 Ctr. Schienen bezieht.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Oct.	zu Linz	Rheinische E.	Hochbauten, Bahnhof Linz	—
12. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Strassenanlage Bahnhof Ludwigsburg	—
12. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E. (Ober-Betriebs-Inspection)	Winterbekleidung	—
15. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Schwellen	593
19. „	zu Berlin	dieselbe	Rüb- resp. Schmieröl	594
20. „	zu Köln	Rheinische E.	6200 Ries Papier	—
20. „	zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	800 000 Ctr. Schwarzkohle	—
20. „	zu Hannover	Telegr.-Direction	4000 Telegraphenstangen	—
21. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Betriebsmaterialien	594
21. „	zu Breslau resp. Stargard	Oberschles. u. Stargard-Posener E.	Betriebsmaterialien	593
22. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Betriebsmaterialien	594
23. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Verkauf von Puddelstahllaschen	—
26. „	zu Lemberg	Galiz. Carl-Ludwigb.	Bau Zloczow-Landesgrenze	589
27. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Gussstahlachsen etc.	593
29. „	zu Schwerin	Mecklenburgische E.	Schwellen	594
31. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Verkauf von Locomotiven	593
1. Nov.	zu Köln	dieselbe	Papier	—
2. „	zu Frankfurt a/M.	Main-Weserb.	Verkauf herrenloser Gegenstände	—
3. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Kleineisenzeug	595

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Nordbahnen.
(Linie Landstuhl-Kusel.)

Weitere Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der **Landstuhl-Kuseler Bahn** werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, von heute ab bis zum **15. November d. Js.** die

Fünfte Einzahlung von zwanzig Procent,

somit den Betrag von 100 fl. per Interimsschein
an die Kgl. Bank in Nürnberg oder deren Filialen
an die Bankhäuser:
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin oder
an die **Directions-Hauptcasse** in Ludwigshafen a/Rhein
zu leisten.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschaftsvermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte, worauf die mit früheren Einzahlungen im Rückstande gebliebenen Actienbesitzer hiermit aufmerksam gemacht werden.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Ludwigshafen, den 5. October 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Das Reglement für den Transport von Gütern, Thieren, Fahrzeugen, Leichen und aussergewöhnlichen Gegenständen auf den Bahnen des Westdeutschen Verbandes vom 1. November 1865 erleidet vom **1. October 1868** an folgende Zusätze und Abänderungen:

Zu § 3 A. Zu den vom Transporte ganz ausgeschlossenen Gegenständen gehören ferner
Zeitzünder.

Zu § 3 B. 1) Zündhütchen aus der Fabrik von J. P. Hösterey in Barmen, welche zu dem von dem Spielwaarenhändler A. Knappe fabricirten Spielzeuge gehören, werden unter den Bestimmungen zum Eisenbahntransport zugelassen, unter welchen der Transport von gewöhnlichen Zündhütchen stattfindet.

2) Streich- und Reibzünder werden in unverkebten*, aber festen, dichten, hölzernen Kisten, unter Beobachtung der sonstigen, für Beförderung dieser Gegenstände maassgebenden reglementari-

* In No. 38 S. 552 Sp. 2 Z. 8 v. u. ist irrthümlich „unterklebten" gesetzt worden. Die Red.

schen Bestimmungen zum Transport zugelassen; Sicherheitszünder aber nach wie vor in Holzkisten, nur wenn diese sorgfältig verklebt sind, transportirt.

3) Zündschnüren aus der Fabrik G. Müller & Co. in Engis S/M. in Belgien werden unter den für den Transport von Sicherheitszündern bestehenden Beschränkungen zum Transport zugelassen.

Cassel, am 11. September 1868.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes:
Die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Bekanntmachung,

Die Lieferung der für die Oberschlesische und Stargard-Posener Eisenbahn pro 1869 erforderlichen Betriebsmaterialien und zwar:

a) für die Oberschlesische Eisenbahn:

1 400 Ctr. Brennöl (raffinirt Rüböl),
1 100 Ctr. Schmieröl No. I.,
1 300 Ctr. rohes Rüböl,
330 Ctr. Talg,
340 Gros Cylinderdochte (Hohldochte),
20 000 Ellen Banddochte,
620 Pfd. Fadendochte,
440 Stück Lampenglocken,
25 000 Stück Glascylinder,
150 Pfd. Stearin-Zimmerlichte,
1 150 Pfd. Talglichte,
46 000 Stück Strauchbesen,
1 800 Ctr. Putzlappen,
350 Pfd. Sodaseife,
250 Pfd. weisse harte Talgseife,
250 Ctr. weiche Seife (grüne Seife),
200 Ctr. Werg,
3 040 Pfd. Bindfaden,
2 000 Pfd. Plombirschnur,
52 Ctr. Plomben (Bleisiegel),
1 300 Ctr. Petroleum,
520 Ellen Packleinwand,
800 Stück Bindestränge,
65 Ctr. Kupfervitriol,
3 300 Stück Zinkcylinder,
1 600 Stück Kupferelemente,
10 000 Fuss Uhrgewichtsschnur,
105 Stück Zugsignalleinen,
1 000 Stück Harzfackeln,
15 Ctr. Bittersalz,
12 000 Stück Papierscheiben,
10 Ctr. verzinkter schwacher eiserner Leitungsdrath $1,_{25}'''$ stark,
5 Ctr. verzinkter schwacher eiserner Bindedrath $0,_{90}'''$ stark,
50 Pfd. mit Baumwolle übersponnener Kupferdrath,
2 000 Stück Isolatoren,
14 Ctr. Fruchtgummi,
31 Ctr. Graphit,

b) für die Stargard-Posener Eisenbahn:

400 Ctr. Brennöl (raffinirt Rüböl),
400 Ctr. Schmieröl No. I,
250 Ctr. rohes Rüböl,
35 Ctr. Talg,
8500 Stück kleine Strauchbesen,
900 Ctr. Putzlappen,
350 Ctr. Petroleum,
16 Ctr. Kupfervitriol

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 21. October cr. Vormittags 11 Uhr

und zwar für die unter a bezeichneten Materialien in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe und für die unter b bezeichneten Materialien im Büreau der Königlichen Betriebs-Inspection zu Stargard in Pommern anberaumt.

Bis zu dem genannten Termine müssen die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Betriebs-Materialien“

für die Oberschlesische Eisenbahn an die unterzeichnete Königliche Direction, für die Stargard-Posener Eisenbahn an die Königliche Betriebs-Inspection zu Stargard i/Pomm. eingereicht sein.

In dem Termine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den oben bezeichneten Büreaus, sowie in den Central-Bureaus der Königl. Directionen der Niederschlesisch-Märkischen und Ostbahn in Berlin resp. Bromberg zur Einsicht aus, und können daselbst Abschriften dieser Bedingungen in Empfang genommen werden.

Breslau, den 30. Septbr. 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir beabsichtigen die Anfertigung von 2300 Stück $4^3/_4$ Zoll in der Nabe starke **Gussstahlachsen** und von 300 Paar **schmiedeeisernen Scheibenrädern** mit angeschweissten Unterreifen und Puddelstahl-Bandagen im Wege der Submission zu vergeben. Die maassgebenden Lieferungsbedingungen liegen in unserem hiesigen Centralbüreau zur Einsicht offen und können auch auf portofreies Ansuchen von uns bezogen werden.

Offerten mit entsprechender äusserlicher Bezeichnung sind bis zum **27. October c.** an uns einzureichen. Die Submittenten, unter welchen wir uns freie Wahl vorbehalten, bleiben bis zum 5. November c. an ihre Offerte gebunden.

Köln, den 30. September 1868.

Die Direction.

Köln-Mindener-Eisenbahn.
Dienstfähige alte Locomotiven.

Wir beabsichtigen, die noch dienstfähigen, aber für unseren jetzigen Betrieb nicht mehr passenden 3 Locomotiven Münster, Arnsberg und Wien zu verkaufen. Dieselben sind gebaut von E. Kessler in Carlsruhe, haben 15 Zoll Cylinder, $5^1/_2$ Fuss ungekuppelte Treibräder, $5^1/_3$ Atmosphäre Dampf-Ueberdruck, kupferne Feuerkasten, messingene Siederohre und eiserne Tender. Die Ablieferung erfolgt franco auf einer beliebigen Station unserer Bahnen, die Zahlung bei der Abnahme. Die vorhandenen Reservestücke sind ebenfalls verkäuflich. Die Offerten, welche für die Reservestücke pro Pfund jedes Materials zu stellen sind, müssen mit entsprechender Aufschrift bis zum **31. October d. Js.** an uns eingereicht werden.

Wegen Besichtigung der Maschinen wolle man sich an unseren Maschinenmeister Schmitz in Minden wenden.

Köln, den 29. September 1868. **Die Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

60000 Stück Mittel-Schwellen aus Eichen-, Buchen- oder Kiefernholz

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Donnerstag den 15. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Schwellenlieferung“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 30. September 1868.

Königl. Direction der NiederschlesiscMärkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung folgender für das Jahr 1869 erforderlichen Materialien, als:

3000 Ctr. raffinirtes Rüböl (Brennöl),
1500 Ctr. Schmieröl (rohes Rüböl) für Locomotiven
und **1250 Ctr. desgleichen für Wagen**

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 19. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Rüböl resp. Schmieröl"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. September 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung verschiedener, für das Jahr 1869 erforderlichen Betriebs-Materialien und Utensilien, als: Garnabfall, Lichttalg, grüne Seife, Petroleum, Terpentin, Dochte, Lampenglocken, Cylindergläser, Hanf, Werg, Bindfaden, Stränge, Packleinen, Waschleder, Waschschwämme, Stroh, Nägel, Notizbücher, Haar- und Reisbesen, Schrubber, Handfeger, Gläser, Trichter u. s. w. zu Meidingerschen Telegraphen-Elementen, Kupfer-Vitriol, Morsepapier in Rollen und dergl. m. im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Mittwoch den 21. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie in den Stations-Büreaus zu Breslau, Frankfurt a/O. und Görlitz zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie der Bedarfs-Nachweisung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. September 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Die Lieferung von 15 000 Stück kiefernen Eisenbahn-Schwellen, jede Schwelle 8 Fuss lang, 10 Zoll breit, 6 Zoll stark Rheinl. Maass, soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf unserem hiesigen Central-Büreau zur Einsicht ausgelegt, können auch auf frankirte Anfragen von uns bezogen werden.

Die Offerten müssen portofrei und verschlossen längstens bis zum **29. October d. J.** mit der Aufschrift: „Submission auf Eisenbahnschwellen" an uns abgegeben werden.

Schwerin, den 29. September 1868.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Preussische Ostbahn.

Der Bedarf an Steinkohlen für die Königliche Ostbahn pro 1869 soll mit

132 000 000 Pfund Maschinen- (Stück-) Kohlen und
2 520 000 Pfund Schmiedekohlen

in öffentlicher Submission in Lieferung verdungen werden. Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

den 20. October cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungs-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Königsberg in Pr., Danzig und Breslau, sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 18. September 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 850 000 laufende Fuss gewalzter Eisenbahn-Schienen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schienen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

Mittwoch den 21. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten. Offerten, welche den Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln, sowie in unserem Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. September 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Ostbahn erforderlichen Betriebs-Materialien, nämlich:

Kiefern- oder Tannen-Klobenholz, rohes und raffinirtes Rüböl, Petroleum, Stearin-Wagen- und Zimmerlichte, Cylinder-, Schlauch-, Band-, Wachs- und Fadendochte, Lampenglocken, Glascylinder, Talg, Schmieröl, Rosmarinöl, Putzlappen, Putzbaumwolle, Putzpulver, Schmirgelpapier, Kienöl, feine und ordinaire harte und grüne Seife, Kupfervitriol, Bittersalz, Telegraphenschnur, Bindfaden, weisse Kugellaternengläser, weisse rothe und grüne Laternenscheiben und ganze und halbe Latt-, Brett- und Schlossnägel

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien sind an den Unterzeichneten zu Bromberg, Bahnhof portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebsmaterialien für die Königliche Ostbahn"

versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 22. October cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau desselben auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termin einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen in sämmtlichen Stations-Büreaus der Ostbahn, sowie auf den Börsen zu Berlin, Köln, Breslau, Stettin, Danzig und Königsberg i/Pr. zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Bromberg, den 1. October 1868.

Der Baurath.
Grillo.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Unterhaltung des Oberbaues soll die Lieferung von
4501 Centner = 62 000 Stück Seitenlaschen,
1105 desgl. = 200 000 Stück Hakennägel,
1272 desgl. = 145 000 Stück Laschenschraubenbolzen
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem

Dienstag den 3. November 1868 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten angesetzten Termin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug für die Königliche Ostbahn“

versehen an den unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspector zu Bromberg Bahnhof einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur angegebenen Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Köln und Breslau, sowie im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an den Unterzeichneten zu richtende Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1868.

Der Ober-Betriebs-Inspector.
Grillo.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Werkstätten-Hauptmagazin zu Fulda pro 1869 erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Geräthe soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten hierzu sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien, Werkzeuge und Geräthe“

bis zum **22. October c. Vormittag 11 Uhr** an den Herrn Maschinenmeister Tasch zu Fulda einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu bezeichneter Stunde im Werkstätten-Büreau zu Fulda in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung können auf dem erwähnten Werkstätten-Büreau, sowie auf den Stations-Büreaus zu Hanau und Cassel eingesehen, auch von ersterem auf Ersuchen bezogen werden.

Cassel, den 25. September 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Lieferung von
5 000 Stück eichenen Stossschwellen,
45 000 „ „ Mittelschwellen,
60 000 „ kiefernen oder lärchenen Mittelschwellen
soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf dem Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aufgelegt und können dieselben auf frankirte Anfragen bezogen werden.

Die Offerten müssen portofrei und verschlossen längstens bis zum **10. October l. J. Vormittags 10 Uhr** auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes dahier abgegeben werden und ist auf dem dem Umschlage zu bemerken: „Submission für Lieferung von Schwellen.“

Mainz, den 22. September 1868.

Im Auftrage des Verwaltungsraths.
Der Ober-Ingenieur
F. Kramer.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von
3 Locomotivkesseln mit kupfernen Feuerkasten
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist Termin hierzu auf

Sonnabend, den 10. October 1868, Morgens 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Locomotivkessel“

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 25. September 1868.

Der Ober-Maschinenmeister:
K. Schäffer.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 4 630 000 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Meyer gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen“

bis zu dem am **15. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 21. September 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 8000 Stück eichenen Stossschwellen, 41 000 Stück eichenen Mittelschwellen und 18 400 laufende Fuss eichenen Weichenhölzern für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Meyer gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen“

bis zu dem am **16. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 21. September 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 2000 Stück gewalzter Unterlags-Platten, 19 300 Stück schmiedeeisernen Seitenlaschen, 170 000 Stück Hakennägel, 40 000 Stück Schraubenbolzen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug“

bis zu dem am **17. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 25. September 1868.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Main-Weser-Bahn.

In dem Fahrplan der Main-Weser-Bahn vom 15. Juni d. J. tritt mit dem **10. l. Mts.** eine Aenderung dahin ein, dass der Personenzug No. XXIII um 15 Minuten später als seither von Frankfurt abfährt. Der Cours dieses Zuges ist von gedachtem Zeitpuncte an folgender:

Abfahrt von	Frankfurt . .	10	Uhr	45 Min.	Nachmittags,
„ „	Bockenheim .	10	„	54 „	„
„ „	Bonames . .	11	„	8 „	„
„ „	Vilbel . . .	11	„	17 „	„
„ „	Dortelweil . .	—	„	— „	„
„ „	Gross-Karben .	11	„	30 „	„
„ „	Nieder-Wöllstadt	11	„	43 „	„
„ „	Friedberg . .	12	„	2 „	Vormittags,
Abfahrt von	Nauheim . .	12	Uhr	13 Min.	Vormittags,
„ „	Butzbach . .	12	„	32 „	„
„ „	Lang-Göns . .	12	„	47 „	„
Ankunft in	Giessen . . .	1	„	1 „	„
Abfahrt von	Giessen . . .	1	„	11 „	„
„ „	Lollar . . .	1	„	25 „	„
„ „	Fronhausen . .	1	„	37 „	„
„ „	Marburg . .	2	„	5 „	„
„ „	Kirchhain . .	2	„	29 „	„
„ „	Neustadt . .	2	„	59 „	„

Für die Stationen Treysa bis Cassel verbleibt es bei den bisherigen Abfahrts- und Ankunftszeiten.

Cassel, am 1. October 1868.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Taunus-Eisenbahn.

Fahrordnung der Höchst-Sodener Zweigbahn mit Angabe der Anschlüsse an die Taunus-Eisenbahnzüge.

Dienst vom 5. October 1868 an.

Fahrten in der Richtung von Höchst nach Soden.

	Morgens.						Mittags und Abends.			
	I. II. III.	I. II.	I. II. III.				I. II.	I. II. III.	I. II.	I. II. III.
Abfahrt zu Frankfurt	† 6 10	7 15	8 55	10 30	11 30	—	2 —	2 50	4 5	6 5
		I. II. III.		I. II.			I. II. III.		I. II. III.	I. II.
„ „ Wiesbaden	—	6 10	8 5	9 —	11* 5	—	12 10	—	2 15	5 40
„ „ Mainz	—	6 25	8 17	9 5	11 5	—	12 20	—	2 27	5 45
„ „ Castel	—	6 40	8 30	9 20	11 30	—	12 35	—	2 42	6 —
							I. II.		I. II. III.	
„ „ Höchst	6 30	7 33	9 22	10 45	12 5	—	2 15	3 10	4 20	6 35
Ankunft in Soden	6 43	7 46	9 35	10 58	12 18	—	2 28	3 23	4 33	6 48

Fahrten in der Richtung von Soden nach Höchst.

	Morgens.					Mittags und Abends.				
	I. II. III.					I. II.	I. II. III.	I. II.	I. II. III.	I. II. III.
Abfahrt zu Soden	7* 7	8* 54	10* 22	11 27	—	1* 52	2 47	3* 57	6* 2	† 8 —
Ankunft in Höchst	7 20	9 7	10 35	11 40	—	2 5	3 —	4 10	6 15	8 13
	I. II. III.	I. II. III.		I. II. III				I. II.	I. II.	
„ „ Frankfurt	7 45	9 35	—	12 10	—	—	3 45	4 45	6 45	8 30
	I. II.		I. II. III.			I. II.			I. II. III.	
„ „ Castel	8 2	10 —	11 15	12 35	—	2 45	3 55	4 47	7 5	9 50
„ „ Mainz	8 12	10 10	11 37	12 45	—	2 55	4 10	4 57	7 15	10 —
„ „ Wiesbaden	8 25	10 25	11 35	1 —	—	3 15	4 25	5 10	7 35	10 15

Bei den mit † bezeichneten Zügen findet kein Wagenwechsel zwischen Frankfurt und Soden statt; bei allen übrigen Zügen werden die Wagen zu Höchst gewechselt.

Die mit * bezeichneten Züge haben Anschluss an die Züge der Nassauischen Eisenbahn.

Die zu Soden gelösten III. Classe Billete können nur bei den Zügen der Taunus-Eisenbahn benutzt werden, welche Wagen der III. Classe enthalten.

Frankfurt a. M., im September 1868.

Im Auftrag des Verwaltungsrathes:

Für den Director: Heimpel, Ober-Ingenieur.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. September 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss. . . .	4	B.	83	%
do. III. Emiss. . . .	5	B.	—	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	74¾	% à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	4½	B.	77⅝	%
do. III. Emiss.	5	B.	77⅝	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	—	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	L.	—	%
do. III.	4½	L.	—	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	—	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102⅜	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	99¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	4½	B.	95	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	4½	B.	92½	%
do. III. Serie * 3¼ . . .	3½	B.	76¾	%
do. III. Serie B.* 3¼ . .	3½	B.	76¾	%
Berg.-Märkische IV. Serie	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. V. Serie	4½	B.	89½	%
do. VI. Serie	4½	B.	87½	%
do. Nordbahn	5	B.	99	%
do. Düsseldorf-Elberfeld . .	4	B.	82½	%
do. do. II. Ser. . .	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest . . .	4	B.	83½	%
do. do. II. Ser. . .	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	91½	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	95¼	%
do. Lit. B. . .	4½	B.	94½	% à do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Görlitz	5	B.	100⅜	% à 100 Thlr
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	90	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	90	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87½	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	84¾	%
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	83¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	83⅜	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	93⅞	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	82	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	89	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	82½	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	79½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5 i. S.	L.	78¾	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	97	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	101⅛	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	83¾	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	93	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	82⅞	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	82½	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	82½	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4½	B.	87⅝	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	87⅝	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	—	% in fl. S. W. verschieden.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	86¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	94½	% fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84¼	% do. Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i. S.	L.	82¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	78¼	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	74½	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M
Graz-Köflach	4½ i. S	L.	70	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	89½	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö. W. 5	W.	88½	do. pr. 1000 fl. ö. W.
ditto	5 i. S.	W.	101¼	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	86	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	101¼	do. pr. 100 fl. C. M. } à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	84¼	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	82¾	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W.	82	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3½	L.	102¾	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	91¾	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88⅜	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	68	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	71¼	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W
do.	4	F.	89	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4½	B.	94⅞	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	94	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88⅞	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85⅞	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	86½	% à 62½, 100 u. 500 Thlr
do. II. Ser.	4	B.	—	%
do. conv. I. u. II. Ser	4	B.	86½	%
do. III. Ser	4	B.	83¼	%
do. IV. Ser	4½	B.	—	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	98¼	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	86	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3½	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	—	%
do. E.	3½	B.	—	%
do. F. * 3½	4½	B.	91⅜	%
do. G.	4½	B.	90	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	118	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	116	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	98	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs
do. Bons 1875—76	6	W.	212½	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	92¾	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	87¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. *	3½	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4½	B.	90½	%
do. do. v. 1862 u. 1865	4½	B.	90½	%
do. *	4½	B.	96¼	%
Rhein-Nahe Bahn *	4½	B.	92½	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4½	B.	92½	%
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	87	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	82⅜	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	80¼	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	78	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	79	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	49⅛	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	80⅛	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	79	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	77⅞	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	90	% à 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	89	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	90	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i. S.	W.	80¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	91¾	%
do. III. Emiss.	4½	B.	91	%
Thüringische I. Emiss.	4	L.	87½	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	L.	96	%
do. III. Emiss.	4	L.	—	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	96	%
Turnau-Kralnp-Prag.	5 i. S.	L.	84⅞	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordbahn	5	W.	—	% à
Warschau-Terespol *	5	B.	78¼	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thl.
Werrabahn *	5	L.	95	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0		4	B.	30¼	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2¼	4	6½	7	—	4	L.	144½	% à 100 Thlr.
Alföld-Fiumaner *		—	—	—	—	—	5	W.	144½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	9½	10	11⅓	10	9	5	4	B.	113¼	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6¼	$6\frac{13}{20}$	7¼	4¾	5½	4	B.	99½	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7½	9	9⅛	8¼	10	ob. Z	W.	287	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5¾	6	7	4½	F.	128	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6½	6½	7½	9	8	7½	4	B.	131¼	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8½	9¾	11⅚	13	13⅛	$13\frac{7}{12}$	4	B.	191¼	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	70	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	90	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6¼	7¼	10	9½	9	9½	4	B.	166½	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	189	% à 100 „
Berlin-Stettin	$7\frac{5}{12}$	8⅛	7⅝	8	$8\frac{7}{12}$	8	4	B.	128	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	124½	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5²/₁₀	5	5	5	5	5	5	5	W.	151½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7½	8⅔	9	9⅙	8	4	B.	113½	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4⅔	4⅓	4⅛	$5\frac{5}{12}$	5½	$5\frac{1}{12}$	4	B.	96	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$10\frac{5}{12}$	5	W.	712	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8½	10	9⅛	11	8	6½	4	L.	116	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12⅝	$12\frac{11}{12}$	15⅝	17²/₈	$9\frac{1}{12}$	$8\frac{11}{20}$	3½	B.	124	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	½	1½	¾	2¼	2⅓	4	4	B.	112¾	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	—	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3½	5½	5½	5½	5⅘	6⅒	3½	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	—	—	—	5	W.	157½	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5²/₁₀	8	6	9	5	$6\frac{1}{20}$	9½	5	W.	207¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4½	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2½	4¼	ob. Z	W.	131	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	—	4	B.	74	% à 100 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	7⅝	8⅔	10⅛	9⅔	8⅝	9⅙	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7½	7	7½	8	7¾	8½	4	F.	133	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14⅜	13	13¾	$15\frac{10}{21}$	5	W.	185½	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	—	—	—	5	W.	156¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	157½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	—	—	—	5	W.	135¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5²/₁₀	—	—	—	—	—	3	5	W.	138	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	285	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	261	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	183	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	½	0	½	0	0	½	4	L.	49	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	—	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3⅕	3½	4½	3⅝	$4\frac{13}{24}$	4¾	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9⅕	10	10⅖	9⅔	4	F.	157¾	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25½	22⅜	25	15	14	13	4	B.	160	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3½	3½	B.	71⅞	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18¾	20	20	18	4	L.	218½	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4½	L.	200	% à 100 „
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	91½	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	67	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	86¾	% à 200 „
Mecklenburgische	2⅓	2½	3½	3	3	2½	4	B.	76¼	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	89	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	86¾	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4½	4½	4½	4½	5⅒	5	4½	F.	107	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88⅜	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	$2\frac{11}{12}$	2⅔	$4\frac{1}{12}$	3⅔	5½	3¾	5	B.	79	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	76	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	93	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	$10\frac{13}{15}$	10½	10	11⅔	12	13⅔	3½	B.	186¼	% à 100 „
do. * Lit. B.	$10\frac{13}{15}$	10½	10	11⅔	12	13⅔	3½	B.	66	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	—	—	3½	F.	70¼	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Staats * 5²/₁₀ (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8½	5	W.	253¼	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8½	8	8	7½	7½	6⅗	5	W.	183¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2⅓	2½	3¼	3¼	5	5	5	B.	79	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	—	4	B.	—	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	70⅛	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	$4\frac{4}{10}$	5	4½	W.	146	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	4	F.	83½	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. * m. 40% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	79	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	91½	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6½	7½	4	B.	116	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6	6	6¼	7	6½	7½	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	B.	81¾	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	27½	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	5	B.	84	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
1. Siebenbürger *	—	—	—	—	—	—	5	W.	144½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4⅚	3½	4½	4½	4½	3½	B.	94	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9⅗	6⅘	7⅕	8	3⅕	7	ob. Z	F.	—	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7⅔	7⅗	8	8⅛	7⅔	8½	4	L.	137	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	121½	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—	—	4	L.	81⅜	% à 100 „
Theissbahn * 5²/₁₀	5	5	5	5	5	5	5	W.	150	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	6	5	W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ungar. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	74	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	—		5	B.	80	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8⅓	$7\frac{11}{12}$	8⅛	8⅓	8⅓	5	B.	58	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	$2\frac{8}{15}$	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{6}{10}$	2⅔	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{6}{10}$	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	$5\frac{6}{10}$	$5\frac{6}{10}$	ob. Z	Ba.	470	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	7½	„	Ba.	650	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	25	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	30	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11⅕	11⅕	11⅕	ob. Z	P.	907½	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15½	15½	16¾	17⅞	17½	18	„	P.	1177½	fs. pr. 400 „ „
do. Osthahn	7	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	„	P.	567½	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10⅖	9	8½	8½	8	8	„	P.	585	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7½	7⅘	7½	7	7	„	P.	578¾	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	12	„	P.	962½	fs. pr. 500 „ „

PRIVAT-ANZEIGEN.

Ein Ingenieur, theoretisch gebildet, seit circa 8 Jahren bei verschiedenen Bahn- und Hochbauten selbstständig thätig, wünscht wegen Volleudung seiner jetzigen Arbeit bei einem Bauunternehmer, resp. einer Gesellschaftsbahn Engagement. Eintritt kann binnen 14 Tagen erfolgen.

Gefl. Offerten unter Chiffer H. B. No. 125 nimmt die Exp. d. Bl. entgegen.

Hierzu eine Beilage von Wilh. Engelmann in Leipzig, betr. Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik.

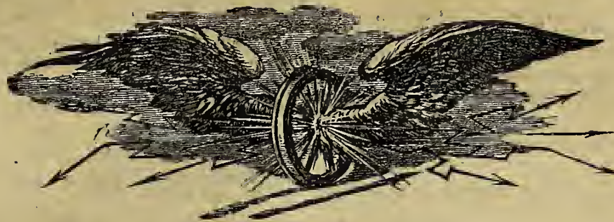
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 42.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 16. October 1868. (Schluss der Nummer: 15. October Vormittags 11 Uhr.)

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1866.

(Schluss aus No. 41.)

IV. Finanz-Ergebnisse.

C. Ueberschuss.

Von den gegen das Vorjahr sich ergebenden Mehr-Einnahmen absorbirten die Mehr-Ausgaben 47,16 Procent. Aus diesem Grunde konnte der Ueberschuss — obgleich er eine befriedigende Höhe erlangte — nicht in dem Verhältnisse steigen, wie die Einnahmen.

Der Ueberschuss des Jahres 1866 betrug 104 808 964 Thlr.[16]
gegen 99 005 200 „ im Vorjahre,
pro 1866 mehr 5 803 764 Thlr. = 5,86 Proc.

Pro Meile Bahnlänge hat derselbe betragen:
1866 . . . . . 37 710 Thlr.
1865 . . . . . 37 319 „
daher pro 1866 mehr 391 Thlr. = 1,05 Proc.

Die Staatsbahnen erzielten . . . . . 26 449 337 Thlr.,
„ Privatbahnen unter Staatsverwaltung 9 375 558 „ und
„ übrigen Privatbahnen . . . . . . 68 984 069 „

Ueberschuss, welcher pro Meile Bahnlänge betragen hat: bei den

	1866.	1865.
Staatsbahnen	28 754 Thlr.[17]	32 888 Thlr.
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	46 644 „[18]	46 930 „
übrigen Privatbahnen	42 339 „	38 509 „

Hinsichtlich des Ueberschusses pro Meile Bahnlänge bei den einzelnen Bahnen bemerken wir, dass sich diese Summe aus der Differenz zwischen Einahme und Ausgabe ergiebt.

Gegen das Vorjahr verglichen, hat sich der Ueberschuss erhöht bei der

Vorpommerschen B.	um 112,47 Proc.	Preuss. Ostbahn . .	um 23,05 Proc.
Hinterpommerschen	„ 93,79 „	Württembergischen	„ 21,90 „
Wien-Neu-Szönyer .	„ 93,48 „	Stargard-Posener .	„ 21,38 „
Theissbahn . . .	„ 67,20 „	Neisse-Brieger . .	„ 20,32 „
Galiz. Carl-Ludwigb.	„ 66,31 „	Glückstadt-Elmshorner	19,13 „
Nordtiroler . .	„ 47,09 „	Lüttich-Mastrichter .	„ 19,10 „
Oesterr. Südbahn .	„ 41,26 „	Warschau-Wiener .	„ 15,93 „
Kaiserin Elisabethb.	„ 40,84 „	Berlin-Stettiner . .	„ 14,04 „
Westfälischen . .	„ 37,77 „	Altona-Kieler . . .	„ 13,33 „
Oesterr. südöstlichen	„ 37,48 „	Süd-Norddeutschen	„ 11,30 „
Bayer. Ostbahnen .	„ 27,24 „	Kralup-Kladnoer .	„ 11,13 „
Bresl.-Posen-Glogauer	„ 25,88 „	Badischen	„ 10,61 „
Nürnberg-Fürther .	„ 25,75 „	Niederländ. Rhein-E.	„ 10,47 „
Niederschles. Zweigb.	„ 24,03 „	Hannoverschen . .	„ 10,06 „
Kaiser Ferd.-Nordb.	um 8,70 Proc.	Magdeb.-Wittenberg.	um 2,82 Proc.
Braunschweigischen	„ 8,20 „	Berlin-Potsd.-Magdeb.	„ 2,63 „
Bayer. Staatsbahnen	„ 7,11 „	Berlin-Anhaltischen	„ 2,49 „
Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn . . .	„ 6,46 „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger . . .	„ 0,72 „
Magdeburg-Leipziger	„ 5,09 „	Oppeln-Tarnowitzer	„ 0,18 „
Frankfurt-Hanauer .	„ 3,59 „	Oesterr. nördlichen .	„ 0,07 „
Lübeck-Büchener .	„ 3,47 „	Pferdeb. Linz-Budweis	„ 402,12 „
Main-Weser-Bahn .	„ 3,17 „		
Albertsbahn . . .	„ 3,08 „		

Er verminderte sich bei der

Taunusbahn	35,56 Proc.	Magdeburg-Halberstädter	9,74 Proc.
Sächsischen östlichen .	30,46 „	Brünn-Rossitzer	9,21 „
Aachen-Mastrichter . .	30,0 „	Thüringischen	9,13 „
Homburger	26,63 „	Hamburg-Bergedorfer .	6,70 „
Sächsischen westlichen	25,29 „	Mohács-Fünfkirchener .	6,29 „
Böhmischen Westbahn .	24,79 „	Prag-Lanaer	4,29 „
Main-Neckarbahn . .	22,15 „	Hessischen Ludwigsbahn	2,97 „
Rhein-Nahe-E. . . .	21,98 „	Oberschlesischen . .	2,12 „
Nassauischen	15,01 „	Aussig-Teplitzer . . .	1,99 „
Leipzig-Dresdner. . .	13,88 „	Rheinischen	1,59 „
Werrabahn	12,75 „	Saarbrücker	1,14 „
Warschau-Bromberger .	12,58 „	Niederschles.-Märkischen	0,81 „
Graz-Köflacher . . .	11,66 „	Wilhelmsbahn . . .	0,61 „
Köln-Mindener . . .	10,66 „	Mecklenburgischen . .	0,49 „
Berlin-Hamburger . .	9,74 „	Bergisch-Märkischen .	0,84 „

Die Höhe des Ueberschusses richtet sich nicht immer nach der Frequenz und der daraus resultirenden Einnahme; auch die Ausgaben haben einen wesentlichen Einfluss auf denselben. Wenn der Ueberschuss bei einzelnen Bahnen auch aus dem letzteren Grunde höher war als im Vorjahre, so ist doch im Allgemeinen zu erkennen, dass die gestörte Entwickelung des Verkehrs durch die Militär-Transporte ausgeglichen sind und dass die Schwankungen, welchen der Verkehr und die Einnahmen immer ausgesetzt sind, keineswegs so bedeutend waren, wie man zu Anfang des Krieges befürchtete.

Das Anlage-Capital der Staatsbahnen (einschliesslich der von der Bayerischen Staatsverwaltung gepachteten Privatbahnen) beträgt mit Ausschluss desjenigen der Bebra-Hanauer Bahn 478 228 461 Thlr., dasjenige der Privatbahnen unter Staatsverwaltung excl. der Löbau-Zittau-Reichenberger . . . . . 117 093 132 „
und dasjenige der übrigen Privatbahnen (einschliesslich der Pferdebahnen, aber auschliesslich der Ostpreussischen Südbahn) . . . . 868 695 934 „
welchen noch das für die neuen Linien der Altona-Kieler Bahn bis ult. 1866 verausgabte Capital von 3 842 537 „
hinzuzurechnen ist.
Summa 1 467 860 064 Thlr.

Bringt man nun von dem Ueberschusse denjenigen der Bebra-Hanauer und Ostpreussischen Südbahn, bei welchen das Anlage-Capital noch nicht feststand, in Abzug, dann hat das Letztere sich zu 7,136 Proc. gegen 6,957 Proc. im Vorjahre verzinst und zwar bei den

---

[16] Bei den Löbau-Zittau-Reichenberger Bahnen schloss die Betriebs-Rechnung mit einem Vorschusse von 18 908 Thlrn. ab.

[17] Incl. der von der Bayerischen Staatsverwaltung gepachteten Privatbahnen.

[18] Excl. der Löbau-Zittau-Reichenberger, welche keinen Ueberschuss erzielten.

	1866	1865
Staatsbahnen	zu 5,53 Proc.	6,04 Proc.
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	„ 8,007 „	8,005 „
übrigen Privatbahnen	„ 7,901 „	7,31 „

Würde man das Anlage-Capital der Löbau-Zittau-Reichenberger Bahn dem oben aufgeführten noch hinzurechnen und die sich alsdann ergebende Summe dem Ueberschusse gegenüberstellen, so würden sich 7,106 Proc. herausstellen, das Netto-Erträgniss also auch dann ein höheres sein, als im Vorjahre.

Bei den einzelnen Bahnen hat sich das Anlage-Capital verzinst: bei der

Nürnberg-Fürther .	zu 24,60	Proc.
Oberschlesischen . .	„ 17,14	„
Magdeburg-Leipziger	„ 15,28	„
Warschau-Wiener .	„ 14,88	„
Kaiser Ferdin. Nordb.	„ 14,34	„
Kralup-Kladnoer . .	„ 13,98	„
Oesterr. südöstlichen .	„ 13,71	„
Magdeb.-Halberstädter	„ 13,68	„
Berlin-Anhaltischen .	„ 13,017	„
Prag-Lanaer . . .	„ 11,20	„
Berlin-Stettiner . .	„ 11,17	„
Leipzig-Dresdner .	„ 10,61	„
Berlin-Hamburger .	„ 9,90	„
Braunschweigischen .	„ 9,85	„
Berlin-Pötsd.-Magdebg.	„ 9,62	„
Köln-Mindener . .	„ 9,41	„
Breslau-Schweidn.-Freib.	9,21	„
Neisse-Brieger . . .	„ 9,17	„
Niederschl.-Märkischen	„ 9,09	„
Oesterr. nördlichen .	„ 8,94	„
Stargard-Posener . .	„ 8,51	„
Wien-Neu-Szönyer .	„ 7,84	„
Aussig-Teplitzer . .	„ 7,79	„
Bayerischen Ostbahnen	„ 7,78	„
Breslau-Posen-Glogauer	„ 7,76	„
Hamburg-Bergedorfer	„ 7,74	„
Oesterr. Südbahn .	ca. 7,7	„
Niederschles. Zweigb.	zu 7,54	„
Pfälzischen Ludwigsb.	„ 7,47	„
Bergisch-Märkischen	„ 7,39	„
Hessischen Ludwigsb.	„ 7,33	„
Niederländ. Rhein-E.	„ 7,15	„
Thüringischen . . .	„ 7,11	„
Turnau-Kralup-Prager	„ 6,84	„
Galiz. Carl-Ludwigb.	„ 6,76	„
Hannoverschen . .	„ 6,71	„
Rheinischen	„ 6,70	„
Graz-Köflacher . .	„ 6,63	„
Frankfurt-Hanauer .	„ 6,56	„
Preussischen Ostbahn	„ 6,49	„
Theissbahn	„ 6,33	„
Main-Weserbahn . .	„ 6,24	„
Albertsbahn . . .	„ 5,97	„
Mohács-Fünfkirchener	zu 5,86	Proc.
Main-Neckarb. . .	„ 5,58	„
Brünn-Rossitzer . .	„ 5,47	„
Sächsischen westlichen	„ 5,33	„
Württembergischen .	„ 5,27	„
Altona-Kieler . . .	„ 5,20	„
Sächsischen östlichen	„ 5,19	„
Badischen	„ 5,13	„
Wilhelmsbahn . . .	„ 5,0	„
Saarbrücker . . .	„ 4,97	„
Kaiserin Elisabethb.	„ 4,95	„
Taunusbahn . . .	„ 4,93	„
Bayerischen Staatsb.	„ 4,88	„
Pfälzischen Maxbahn .	„ 4,88	„
Mecklenburgischen .	„ 4,74	„
Magdeburg-Wittenbergeschen	„ 4,73	„
Oppeln-Tarnowitzer .	„ 4,73	„
Kurfürst Friedr.-Wilhelms-Nordbahn .	„ 4,62	„
Westfälischen . .	„ 4,34	„
Homburger . . .	„ 4,19	„
Böhm. Westbahn . .	„ 3,45	„
Schleswigschen . .	„ 3,29	„
Warschau-Bromberger	„ 3,09	„
Gössnitz-Geraer . .	„ 2,86	„
Glückstadt-Elmshorner	„ 2,80	„
Lübeck-Büchener . .	„ 2,70	„
Nassauischen . . .	„ 2,50	„
Werrabahn	„ 2,44	„
Lüttich-Mastrichter .	„ 2,32	„
Süd-Norddeutschen .	„ 2,15	„
Hinterpommerschen .	„ 1,95	„
Rhein-Nahe-E. . .	„ 1,75	„
Vorpommerschen .	„ 1,73	„
Tilsit-Insterburger .	„ 1,17	„
Friedrich-Franzbahn	„ 1,13	„
Cöthen-Wegelebener	„ 0,89	„
Aachen-Mastrichter .	„ 0,69	„
Greiz-Brunner . .	„ 0,57	„
Neustadt-Dürkheimer	„ 0,08	„
Pferdeb. Linz-Budweis	„ 1,65	„

Zu dem Ueberschusse der Privatbahnen treten noch hinzu:

2 183 798	Thlr.	Ueberträge aus dem Vorjahre,	
256 013	„	Ueberschuss der Pfälzischen Ludwigb.	für die Periode vom 1. Oct. bis ult. Dec. 1866.
42 554	„	„ „ „ Maxbahn	
2 724	„	„ „ Neustadt-Dürkheimer	
109 044	„	Reinertrag aus den der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehörigen Kohlengruben,	
124 313	„	Ueberschuss der Steyerdorfer Bahn	bei der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Ges.
324 417	„	„ „ Berg- u. Hüttenwerke und der Maschinenfabrik	
156 459	„	diverse Erträge und Zinsen	
407 605	„	Ueberschuss der Venetianischen und Südtiroler,	bei der Oesterr. Südbahn-Ges.
6 830 316	„	Ueberschuss des Italienischen Netzes	
984 563	„	diverse Erträge und Zinsen . . .	

Die Gesammt-Summe des Ueberschusses der Privatbahnen[19] — incl. einiger Staatszuschüsse, die aber nicht festzustellen sind — erhielt folgende Verwendung:

a) zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen . . 27 246 305 Thlr.
b) „ Amortisation derselben . . . . 2 562 470 „
c) „ Eisenbahnsteuer . . . . 3 375 317 „
d) für 502 678 922 Thlr. Stamm-Actien . . . . . 40 669 600 „
= 8,091 Proc. Dividende (excl. Staatszuschüsse)
e) zu Einlagen in den Reservefonds . . . . . 2 182 300 „
Erneuerungsfonds . . . . . 5 020 486 „
f) Zuschuss zum Pensionsfonds (soweit derselbe nicht bereits in der Ausgabe enthalten ist) 148 934 „
g) zu allgemeinen Zwecken (Tantièmen, Gratificationen, Ergänzungsbauten, Superdividende des Staats u. s. w.) . . . . ca. 5 100 000 Thlr.
h) als Uebertrag auf die Rechnung pro 1867 . . 4 696 875 „

Im Vorjahre berechnete sich eine Durchschnitts-Dividende von 8,075 Proc., welche — wie oben ersichtlich — trotz der höheren Verwendungen für die Reserve- und Erneuerungsfonds im Jahre 1866 noch erhöht werden konnte. Die Dividende betrug: bei der

	1866	1865	1864
Leipzig-Dresdner	20 Proc.	23 Proc.	20 Proc.
Magdeburg-Leipziger	20 „	20 „	18 3/4 „
Nürnberg-Fürther	17 „	16 „	16 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger .	16 „	16 „	16 „
Magdeburg-Halberstädter . . .	14 „	15[20] „	25 „
Berlin-Anhaltischen	13 1/3 „	13 „	11 5/6 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	12,89 „	12,64 „	13,95 „
Oberschlesischen	12 „	11 2/3 „	10 „
Pfälzischen Ludwigsbahn . . .	10,4[21] „	10 „	9,2 „
Buschtêhrader	9,93 „	9,93 „	9,93 „
Breslau-Schweidnitz-Freiburger .	9 1/6 „	9 „	8 2/3 „
Köln-Mindener	9 1/12[20] „	17 2/3 „	15 5/6 „
Altona-Kieler	9 „	10 „	11 1/3 „
Hamburg-Bergedorfer	8 5/6 „	9 2/3 „	10 1/3 „
Berlin-Hamburger	8,625 „	9,125 „	9,625 „
Berlin-Stettiner	8 7/12 „	8 „	7 5/6 „
Warschau-Wiener	8 1/3 „	8 1/2 „	7 11/12 „
Bergisch-Märkischen	8 „	9 „	7 1/2 „
Aussig-Teplitzer	8 „	9 „	8,57 „
Hessischen Ludwigsbahn . . .	7 3/4 „	8 „	7,5 „
Thüringischen	7 2/3 „	8 1/3 „	8 „
Oesterreichischen Südbahn . . .	7 1/2 „	7 1/2 „	8 „
Niederländischen Rheim-Eisenb. .	7,30 „	8,83 „	8,13 „
Albertsbahn	7 „	6 1/2 „	4 „
Oesterreichische Staats-E.-Ges. .	7 „	5 „	5 „
Rheinischen	6 1/2 „	7 „	6 1/4 „
Bayerischen Ostbahn	6 „	5 3/4 „	5 „
Galizischen Carl-Ludwigbahn . .	6 „	5 „	8,81 „
Frankfurt-Hanauer	5,8 „	5,9 „	5,7 „
Homburger	5 1/2 „	9 „	7 „
Neisse-Brieger	5 1/2 „	5 5/12 „	4 1/3 „
Pfälzischen Maxbahn	5,10[21] „	3,982 „	4,235 „
Niederschlesischen Zweigbahn .	5 „	3 2/3 „	4 1/12 „
Theissbahn	5 „	— „	— „
Turnau-Kralup-Prager	5 „	vacat	vacat
Stargard-Posener	4 1/2 „	4 1/2 „	3 1/2 „
Kurfürst Friedrich-Wilh.-Nordb. .	4 3/8 „	4 „	3 11/15 „
Oppeln-Tarnowitzer	3 1/4 „	3 1/4 „	3 1/4 „
Taunusbahn	3 1/5 „	8 „	7 1/5 „
Warschau-Bromberger	3,12 „	3,54 „	1,966 „
Gössnitz-Geraer	3 „	vacat	vacat
Magdeburg-Wittenbergesche . .	3 „	3 „	3 „
Mecklenburgische	3 „	3 „	3,5 „
Werrabahn	2,6 „	2,67 „	2,60 „
Graz-Köflacher	2 1/2 „	3 1/2 „	5 „
Wilhelmsbahn	2 1/3 „	2 1/4 „	3/4 „
Lübeck-Büchener	2 1/3 „	3 5/8 „	4 1/2 „

Hiernach hat sich die Dividende bei 8 Bahnen nicht verändert, bei 16 Bahnen ist dieselbe gestiegen und bei 18 Bahnen gefallen. Die Bergisch-Märkische Bahn blieb ausser Ansatz, weil die Veränderung ihres Bahngebiets und Actiencapitals in Folge Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn eine zu erhebliche war.

Reservefonds besitzen nur die Privatbahnen. Der Bestand dieser Fonds betrug Ende 1865 . . . . 10 904 208 Thlr.
Die Einlagen und sonstigen Einnahmen im Jahre 1866 erreichten eine Höhe von . . . . 3 481 858 „
Ausgegeben wurden für Bahnanlagen etc. . . . . 1 161 507 „
„ Betriebsmittel etc. . . . 815 174 „
Mithin Bestand ult. 1866 . . . . 12 443 175 „
=0,848 Proc. des bekannten Gesammt-Anlage-Capitals gegen 0,74 Proc. im Vorjahre.

Erneuerungsfonds besitzen von den Staatsbahnen die Braunschweigischen und Sächsischen je einen. Der Bestand dieser Fonds — einschliesslich desjenigen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn betrug ult. 1865 . . . . 15 569 876 Thlr.
Hierzu an Einlagen und sonstigen Einnahmen pro 1866 8 197 813 „
Die Ausgaben betrugen für Bahnanlagen etc. . . 4 321 672 „
„ Betriebsmittel etc. . . 3 208 285 „
Daher Bestand ult. 1866 . . . . 16 210 325 „
= 1,105 Proc. des bekannten Gesammt-Anlage-Capitals gegen 0,78 % im Vorjahre.

---

19 Die Löbau-Zittau-Reichenberger, Cöthen-Wegelebener und Ostpreussische Südbahn fallen hierbei aus, weil die ersteren einen Ueberschuss nicht erzielten und derjenige der beiden anderen Linien den Baufonds überwiesen ist.

20 In Folge Vermehrung des Actiencapitals.

21 Für eine 15monatliche Periode.

V. Unfälle.

1) Bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthaltes auf den Bahnhöfen) kamen zwar weniger Unfälle vor als im Vorjahre, es ist aber die Zahl der verletzten und getödteten Personen bei diesen und den übrigen Unfällen grösser. Es wurden bei 70 Unfällen der fahrenden Züge 125 Personen beschädigt und 34 getödtet. Ferner sind durch eigene Schuld der Betroffenen 194 Personen beschädigt und 288 getödtet.

Bei 108 Unfällen, die eine Verletzung von Personen nicht zur Folge hatten, wurden zerstört oder stark beschädigt:

60 Locomotiven, 14 Tender, 36 Personen-, 398 Last-, 1 Post- und 1 Bahnmeisterwagen.

2) Auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen wurden ohne eigenes Verschulden bei 32 Unfällen 26 Personen beschädigt und 5 getödtet, sowie durch eigenes Verschulden 258 Personen beschädigt und 132 getödtet, ferner sind bei 90 Unfällen zerstört oder stark beschädigt:

26 Locomotiven, 3 Tender, 9 Personen- und 141 Lastwagen.

3) Achsbrüche sind vorgekommen:

29 bei Locomotiven,
42 „ Tendern,
19 „ Personen- und
166 „ Lastwagen.

4) An Schienen sind Brüche vorgekommen:

13 bei Stuhlschienen und
188 „ breithasigen.

Es haben sowohl die Achs- als die Schienenbrüche gegen das Vorjahr abgenommen.

5) Ausser den bei der Personen-Frequenz ersichtlich gemachten, sind noch 4 Verkehrs-Störungen vorgekommen.

VI. Pensions- etc. Cassen.

Die Badischen, Bebra-Hanauer, Friedrich-Franz-, Hannoverschen, Main-Weser-, Gössnitz-Geraer, Greiz-Brunner, Löhau-Zittau-Reichenberger, Aachen-Mastrichter, Hamburg-Bergedorfer, Schleswigschen, Mohács-Fünfkirchener und Lüttich-Mastrichter Bahnen besitzen dergleichen Fonds nicht.

Für die übrigen Bahnen berechnete sich der Bestand derselben ult. 1866 zu . . . . 10 903 476 Thlrn. bei einer Theilnehmerzahl von 58 206 Personen.

Nachdem wir vorstehend die interessantesten Daten der Statistik in Kürze reproducirt, glauben wir uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, dass die Segnungen des Friedens die Thätigkeit der Eisenbahnen in grösserem Umfange erhöhen werden, als die Kriegs-Ergebnisse sie zu verringern vermocht haben.

Anmerkung. Wir machen darauf aufmerksam, dass in Nr. 41 Seite 586 Zeile 35 v. o. der linken Spalte ein Fehler insofern vorkommt, als die Ziffer von 25206 Thlrn. nicht der Sächsischen östlichen Staatsbahn, sondern den Oesterr. südöstlichen Staatseisenbahn-Linien zukommt. Die Red.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes und die dem Handelstag vorliegenden Eisenbahn-Fracht-Fragen.

Die Güterbewegung geht in ihrer schon signalisirten langsamen Aufwärtsrichtung fort. Nach den verschiedenen Berichten von den Getreidebörsen innerhalb des Vereinsgebietes ist die Lage so, dass die Zufuhren zum Markte sich zumeist lebhaft gestalten, während es an grossen Umsätzen vom Markte noch fehlt. Die Meinung geht dahin, dass die neue Erndte meist schon stark zum unmittelbaren Consum des localen Marktgebietes herangezogen worden ist, der grössere Bedarf also folgen werde. Vieler Orten ist übrigens, wie man jetzt ersieht, der Druschertrag über die bescheideneren Erwartungen hinausgegangen. Die grössere Bewegung in Producten wird demnach erst für November-December beginnen und auch England weit mehr aus dem Markt nehmen müssen, als man anfangs geglaubt hatte. Die Bezüge aus Ungarn sind noch sehr gering, indessen werden, da man von allen Seiten übereinstimmend meldet, dass eigentliche Vorräthe nirgends existiren, die Verfrachtungen später wahrscheinlich in grösserem Umfange sich einleiten, als man jetzt noch glauben mag. Das Ungarische Ministerium meldet 20 Mill. Ctr. zur Ausfuhr disponibel und glaubt, dass die Hälfte davon wirklich zum Export gelangen wird, nämlich ein Werth von 30 Mill. fl. Solche Annahmen sind natürlich noch sehr in der Luft schwebend. Spanien hatte Misserndte und soll hier der Ausfall 3½ Mill. Spanische Thaler betragen; in England wird der Bedarf auf 6 Mill. £, in Betreff des Weizenminus angegeben. Da aber zugleich durch Missrathen der Futtermittel und des Hafers vielfach Ersatz stattfinden muss, so glaubt der Bericht einer Englischen Autorität, dass sich der Anspruch an das Ausland auf 10 Mill. £ erhöhen wird. Auch dort ist übrigens der commerzielle Geldmarkt, dessen grösseres Leben wir im vorigen Bericht für Deutschland meldeten, flotter geworden und erwartet man ein animirteres Geschäft für die nächsten Wochen. Die Spanische Revolution hat auf die ganze Europäische Geschäftswelt ermuthigend gewirkt. Der neue Handelsminister Spaniens ist obendrein Freihändler und die Spanische Geschäftswelt hofft endlich eine gründliche Reform des bisherigen bleischwer auf ihrer wirthschaftlichen Thätigkeit lastenden Systems einer demoralisirten Verwaltung. Der Handelsausweis der Englischen Ausfuhr im September zeigt gegen den August schon ein Plus, und ebenso weisen die Berichte aus den Manufacturdistricten ausdrücklich darauf hin, dass die schlimmste Periode der Verkehrsstockung überwunden ist. Die bisher publicirten Messberichte von Leipzig lauten nicht ungünstig — wenn man von dem für uns fremden Punct der Preise absieht, und ebenso sind die letzten Wollauctionen in England quantitativ zufriedenstellend. Für Deutschland habe ich schon früher die von Jahr zu Jahr zunehmende Bedeutungslosigkeit unserer Wollmärkte und die später fast ausschliessliche Monopolisirung der Wolltransporte durch die Linien Hamburg-Berlin-Leipzig vorausgesagt. Die Australische Wollproduction muss aus sehr naheliegenden Gründen die Europäische mehr und mehr herabdrücken und die Englischen Auctionsziffern zeigen schon heut, dass die Preussischen und Sächsischen Wollindustriestädte ihren Hauptbedarf via Hamburg erhalten werden. Die Macht der Australischen Importe schwillt in hoher Progression an und die Deutsche Schafzucht kann sich bei den wachsenden Bodenpreisen nicht halten. Es wurden zur 3. Serie diesjähriger Londoner Auctionen zum Verkauf gestellt 208 725 Ballen gegen 145 282 Ballen im Vorjahre, es wurden bisher verkauft (seit Januar) 519 444 Ballen gegen 445 902 Ballen in 1867!

In steigender Tendenz bewegen sich die Transporte von Eisenbahnmaterialien und Maschinen und sind aus Belgischen, Französischen und Englischen Fabriken noch bedeutende Frachten gemäss den namhaften Abschlüssen zu erwarten. Aehnliche umfangreiche Aufträge sind uns von zollvereinsländischen Etablissements bekannt und nach der Anzahl der genehmigten Linien in Russland, Oesterreich, Ungarn und den Donaufürstenthümern wird die Lebhaftigkeit dieses Transportartikels nur wachsen können. Die Richtung dieser Frachten ist sämmtlich östlich. Auch der Russische Maschinenzoll wird erst in 3 Jahren die Bewegung etwas bremsen, wo das Privilegium des freien Imports für die neuen Bahnen erlischt. In anderen namhaften Frachtartikeln, wie Zucker, Kaffee etc., sind die Zufuhren zu den Entrepotplätzen bedeutend höher als im vorigen Jahre, auch die verfrachteten Quantitäten steigend gemeldet. Beide Artikel haben noch lange nicht ihren Consumtions-Höhepunct in Deutschland erreicht. (In ersterem Artikel bewegte Deutschland allein an eigenem Product im Durchschnitt der letzten 4 Jahren je 182 000 Ctr.)

Nach allen Anzeichen wird, wenn nicht unerwartet störende Ereignisse dazwischentreten, das letzte Quartal Manches ausgleichen, was die ersten zurückblieben.

In Königsberg war eine Agitation für Wiederholung der Drittelherabsetzung der Frachten für Getreide, eine sehr naive Forderung, da zum Glück von Wiederholung des Nothstandes nicht die Rede ist. Eine solche Ermässigung ohne jeden Grund für Ostpreussen würde einfach den Güterverkehr von anderen Bahnen und Häfen abziehen und lediglich dem Platze Königsberg und seinem Export nach Russland (Finnland und Estland haben schwere Ausfälle) zugutkommen. Die Handelskammer wies denn auch die Petition ab.

Den Berathungen des Handelstages in der Frachtfrage vorangehend, berieth der auch von Eisenbahnbeamten besuchte Norddeutsche volkswirthschaftliche Congress diese Frage. Die einst so hitzige Debatte über die Differenzialfrachten ist — ein Zeichen der schon objectiveren Auffassung der Dinge — verschwunden. Die noch bestehenden Streitpuncte auf den Eisenbahnen haben, wie der Bericht der Weser-Zeitung d. d. Delmenhorst 4. Oct. sagt — einerseits die Eisenbahnmänner selbst durch Auffindung eines durchgreifenden und gerechten Principes für den Frachttarif abzustellen gesucht, in welcher Richtung der seit dem 1. Septbr. 1867 geltende neue Tarif der Nassauischen Staatsbahn, nach den Ideen des Assessors D'Avis entworfen, Epoche macht, der den Werth der Güter vollständig ausschliesst von der Bestimmung der Fracht und die letztere auf Gewicht, Sperrigkeit und Beförderungsstreckenlänge gründet. Ausserdem ist Dr. Meyer in Breslau, der das Referat für den Gegenstand auf dem Handelstage hat, auf einen Gedanken zurückgekommen, der schon im Preussischen Eisenbahngesetz von 1838 steckt und in einem Reglements-Entwurf des Deutschen Eisenbahn-Vereins vom Jahre 1860 Aufnahme gefunden hat: fremde Frachtführer neben der Bahnverwaltung selbst zu wagenladungsweiser Beförderung von Gütern auf den Bahnen zuzulassen. In der Debatte wurde sowohl die Fruchtbarkeit als auch Wichtigkeit der Idee freier Concurrenz hervorgehoben, dagegen auch ihre grosse practische Schwierigkeit von verschiedenen Rednern betont. Für unausführbar erachteten auch die anwesenden Eisenbahnbeamten den Gedanken nicht, zugleich wurde von ihnen aber auch ausgeführt, wie die Concurrenz im Eisenbahnverkehr schon heute keine kleine Rolle spiele und der bereits bestehende Fahrverkehr d. h. die Annahme von Gütern zu niedrigen Sätzen in ganzen Wagenladungen, noch einer erheblichen Ausdehnung fähig sei.

Aus den vom Ausschuss des Handelstages vorbereiteten und uns vorliegenden Denkschriften steht uns natürlich diese Frage am nächste. Die Resolution für dieselheu ist folgendermaassen formulirt:

„Der Handelstag wolle beschliessen, den Ausschuss zu beauftrageu, beim Bundeskanzleramt in folgender Richtung zu petitioniren.

A. Das Frachtgeschäft im Allgemeinen und das der Eisenbahn insbesondere betreffend:

I. 1) Im allgemeinen Frachtverkehr soll der Frachtführer verpflichtet sein, Ladescheine auf Erfordern auszustellen, falls nicht das Gegentheil im Frachtvertrage festgesetzt ist. Eine gegentheilige Verabredung im Eisenbahnverkehr, Ladescheine nicht zu ertheilen, ist nichtig. Die Eis.-B. sollen gehalten sein, statt des Frachtbriefes eine Copie des Ladescheines, die als Frachtbrief dient, anzunehmen; an Ordre lautende Ladescheine sollen aber eine Meldeadresse haben.

2) Derjenige Aussteller eines Ladescheines, der in demselben die Qualität und Menge des verladenen Gutes speciell verzeichnet hat, hat für die Ablieferung in derselben Menge und Qualität zu haften und kann aus Art. 395 des H.-G.-B. den Einwand der Beschädigung durch inneren Verderb, Schwinden und Leckage nicht hernehmen.

3) Es ist darauf hinzuwirkeu, dass auch die Eisenbahnen zur Ausstellung von Nachnahmescheinen verpflichtet werden.

4) Sowohl für Ladescheine wie für die Nachnahmescheine ist es wünschenswerth, dass ihnen durch Verträge eine allgemeine internationale Geltung gesichert werde.

5) Bei den aus Ladescheinen entstehenden Klagen gegen den Frachtführer sind die processualischen Fristen des Wechselprotestes in Anwendung zu bringen und dabei uur solche Einweudungen zuzulassen, welche aus dem Ladescheine selbst erhoben werden können. Es genügt, wenn der Kläger den streitigen Frachtbetrag zum gerichtlichen Depositum offerirt. Der Gerichtsstand des Frachtführers muss stets da begründet sein, wo das Frachtgut sich befindet.

II. Dem Art. 401 des Hand.-G.-B. Al. 1 den Zusatz beizufügen:

Der Frachtführer ist verpflichtet, den Absender unverzüglich von der geschehenen Uebergabe an den substituirten Frachtführer und von den mit diesem getroffenen Verabredungen in Kenntniss zu setzeu.

III. Die Regelmässigkeit des Eisenbahn-Frachtverkehrs ist dadurch anzustreben, dass man die in dem „Entwurf eines Güterreglements für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher E.-B.-V.“ (Hamburger Generalvers. 1860) aufgestellte Unterscheidung zwischen Frachtverkehr und Fahrverkehr zur Durchführung bringt.

IV. 1) die Haftpflicht der Eisenbahnen ist dadurch zu verschärfen, dass ihnen das Recht der Bestimmung von Normalsätzen für die Fälle des Diebstahls oder der Beschädigung aus Fahrlässigkeit genommen wird.

2) Das Recht der E.-B., ihre Haftpflicht für Bruchschaden auszuschliessen, ist zu beschränken. Beim Mangel zureichender Unterscheidungsgründe für den Grad der Zerbrechlichkeit wird der streitige Thathestand am Besten durch Experten festzustellen seiu.

3) Im Falle von Verlust oder Beschädigung transportirter Waaren sollen die Eisenbahnen verpflichtet sein, eine Verklarung zu geben, eventuell ist auf eine eidliche Aussage der betreffenden Beamten zu recurriren.

4) Es sind mehrere Stellen zu errichten, welche die Aufgabe haben, über herrenlos vorgefundene und abhanden gekommene Güter Auskunft zu geben, sich unter einander in beständiger Verbindung zu erhalten und für die einschlagenden Veröffentlichungen in ausreichender Weise zu sorgen.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 13. October. Die Geschäftsstille dauert auf dem Eisenbahn-Actien-Markte fort; die Course sind fest und theilweise sogar steigend, aber es fehlt jeder Impuls für eine grössere Lebhaftigkeit. Eisenbahn-Actien theilen jetzt das Schicksal anderer auf deu Capitalszufluss angewiesener Papiere, welche ebenfalls an der Geschäftsstille laboriren. Der Capitals-Zufluss war zum Quartals-Wechsel ungewöhnlich schwach, die sonst mindesteus bis zur Mitte des Monats dauernde Lebhaftigkeit blieb diesmal ganz aus, in keinem Zweige des Verkehrs war eine auf den Capitals-Zufluss basirende Bewegung sichtbar. Ich würde aus dieser Thatsache schlimme Folgerungen auf die Sparfähigkeit ziehen, wenn ich nicht die Concurrenz der fremdländischen Papiere sehr hoch anschlüge und nicht wüsste, dass sich die Zinszahlungstermine derselben auf fast alle Monate des Jahres vertheilen. Der Quartals- und Semestral-Wechsel, oder in gut patriarchalischer Form gesprochen, der Johannis- und Weihnachtstermin u. s. w. haben erheblich an Bedeutung verloren. Genug, es ist und bleibt die Theilnahmlosigkeit des Capitals das Haupt-Motiv für die am Eiseubahn-Actien- und am Prioritäten-Markt herrschende Geschäftsstille. Sogar die im Allgemeinen guten September-Einnahmen entbehrten der Anziehungskraft, sie gingen spurlos vorüber und übten so gut wie keinen Einfluss. — Nichtsdestoweniger schlossen gestern u. a. Cosel-Oderberger $2^1/_2$, Neisse-Brieger und Freiburger 1, Potsdam-Magdeburger 2, Bergisch-Märkische $^5/_8$ Proc. über vorwöcheutliche Course, während Köln-Mindener $^1/_2$, Mecklenburger $1^3/_4$ Proc. weichend waren.

Die Letztgenannten litten unter dem Einfluss der Nachrichten über die wegen des Erwerbes der Bahn Seitens der Mecklenburgischen Regierung gemachten Gebote. Wie es heisst, will dieselbe nur $2^1/_2$, höchstens 3 Proc. Rente auf die Stamm-Actien gewähren. Diese Forderung soll dadurch unterstützt werden, dass die Regierung eventuell der Bahn für Erweiterungsbauten und Neuanschaffungen eine Ausgabe von ca. 950 000 Thlr. auferlegen würde. Es wäre das eine eigenthümliche Art der Verhandlung, aber auch abgesehen hiervon, läge in dieser Ausgabe kein Motiv, auf jenes Gebot einzugehen. Die Bahn hat im fünfjährigen Durchschnitt 2,9 Proc. Dividende gebracht, ihre Leistungsfähigkeit würde durch jene Ausgabe steigen und um so mehr, nachdem Mecklenburg in den Zollverein getreten ist und wahrscheinlich die bisherige, jede Entwickelung lähmende sociale Gesetzgebung bald der Vergangenheit angehören wird. Es ist also kein Grund, auf jenes Gebot einzugehen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger fanden nicht allein in ihrer mit ca. 15 Proc. schliessenden September-Mehreinnahme, sondern auch darin eine Stütze, dass der Bahnbau Rothenburg-Altdamm und Altdamm-Swinemünde auf unbestimmte Zeit vertagt betrachtet wird. Die Direction hatte nämlich mit einem hiesigen grossen Bankhause einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem dieses nicht allein den Bahnbau selbst, sondern auch die Beschaffung der nothwendigen Mittel übernommen hatte. In diesem Vertrage soll der Bau einer aus strategischen Zwecken der Gesellschaft auferlegten Zweigbahn und ebensowenig die Ausführung der Bahn Altdamm-Swinemünde vorgesehen worden sein. Das Bankhaus erklärt deshalb die Basis des Vertrages verschoben und findet dariu einen Grund, sich von dessen Erfüllung loszusagen. Es sollen zwar noch Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Vertrages schwehen, man glaubt aber denselben einen Erfolg nicht prognosticiren zu können. Ich referire hier, ohne ein eigenes Urtheil zu formuliren, weil aus nahe liegendeu Gründen zur Bildung eines solchen die Kenntniss der Actenstücke gehört. Die Börse hat jedenfalls Recht, die Nothwendigkeit eines directen Appells an ihre Betheiligung als eine Vertagung auf unbestimmte Zeit aufzufassen, weil das Schicksal der Zeichnungen auf die Rheinischen und Thüringer B- und die Oberhessischen Actien und deren spätere Cours-Entwickelung nicht zur Nachfolge einladet. In nächster Zeit sollen auch Zeichnungen auf 5proc. Halle-Sorauer Stamm-Prioritäten eröffnet werden, vorläufig wird in denselben in mässigen Summen zu $87^1/_4$ Proc. gehandelt. Von den Köln-Mindener B ist etwa $^1/_3$ der geforderten Summe genommeu worden, die anderen $^2/_3$ werden ebenfalls an der Börse realisirt werden müssen. Die noch offenen Ansprüche an den Capitals-Markt sind also, abgesehen von den fortdauernden Verkäufen Rechter Oderufer-, Märkisch-Posener Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien und der Halberstädter B aus erster Hand, sehr bedeutend, besonders gegenüber der fortdauernden Vorliebe des Capitals für fremde Werth-Papiere. In letzter Zeit hat das Fallen des Gold-Agio's in Newyork und die bestimmte Aussicht für die Wahl des Generals Grant zum Präsidenten der Vereinigteu Staaten Propaganda für „Americaner“ gemacht. Ich schätze die Summe der in denselben stattgehabten Investirungen nicht gering.

Auf speculativem Gebiete haben die „Franzosen“ den „Lombarden“ wieder einmal den Rang abgelaufen, die Verkehrs-Störungen auf der Brennerbahn und die Ungewissheit, ob auf Lombarden 20 Fr. Abschlags-Dividende werde bezahlt werden, drückt letztere, während Franzosen in den sehr geringen Einnahme-Ausfällen eine Stütze finden. Letztere sind seit acht Tagen $1^1/_2$ Thlr. gestiegen, Lombarden $^1/_4$ Thlr. gefallen.

Für die weitere Cours-Entwickelung bleibt in erster Reihe „Wien“ entscheidend; die in Oesterreich wieder auf der Tagesordnung stehenden Verfassungskämpfe und die Ueberladung der Börse eröffnen keine guten Aussichten. Herr Emil Girardin lässt zwar in der „Semaine financière“ eine auf diplomatischem Wege anzuhahnende allgemeine „Entwaffnung vor dem Kriege“ ankündigen, aber Herr Girardin hat sich längst um allen Credit gebracht und die Börse hat nicht Unrecht, wenn sie sagt, es wäre überhaupt besser, der Kaiser spräche gar nicht, als dass er sich mit Projecten trägt, welche leicht das Schicksal seiner Congress-Absichten haben könnten. Die Börse fühlt sich in ihrem speculativen Theile unbehaglich, sie empfindet den „verdorbenen Magen“ und den Mangel an Spannkraft; sie weiss, dass die Hausse keine Chancen auf eine lange Dauer hat und doch fehlt der Muth zur Bildung einer kräftigen Contremine. Jede Reprise versucht man zu Realisationen zu benutzen, gelingt es nicht, dann tritt eine Geschäftsstille ein, wie sie sonst im Hochsommer kaum auf der Tagesordnung steht. Dazu der schwache Capitals-Zufluss und es entrollt sich ein nichts weniger als erfreuliches Bild der Börsen-Zustände. Möge man diesen Verhältnissen bei Zeiten Rechnung tragen und nicht durch immer neue Projecte und Ansprüche den Druck steigern. Vor nicht langer Zeit konnte man noch die Voraussetzung aussprechen, 5proc. inländische Prioritäten würden zu verhältnissmässig guten Coursen einen willigen Markt finden, heute fehlt mir der Muth, das zu wiederholen. Der Markt hat summarisch nicht an Consumtionsfähigkeit verloren, im Gegentheil eher gewonnen, weil die bedeutenden Zins-Erträge Russischer Prioritäten und anderer fremder Werth-Papiere das Sparen unterstützen, aber das Angebot ist in höherem Grade gestiegen als die Nachfrage, die überhaupt mehr auf internationalem, als auf inländischem Gebiete Befriedigung sucht.

* Thüringische Eisenbahn. In der am 7. September abgehal-

tenen Generalversammlung wurde, wie wir dem uns mitgetheilten Protocoll entnehmen, folgender Antrag:

„Personen, welche über 2 Meilen von der Bahn einschliesslich der Zweigbahnen Corbetha-Leipzig und Weissenfels-Gera entfernt wohnen; von den Actionären, welche im Bereiche der genannten Zweigbahnen wohnen, darf nur je Einer derselben Mitglied des Verwaltungsrathes sein, —"

mit der erforderlichen Zweidrittel-Majorität zum Beschluss erhoben. Hierauf wurden zur Ergänzung des Verwaltungsrathes an Stelle der ausscheidenden drei Mitglieder die Herren Commerzienrath R. Moritz aus Weimar, Kaufmann Moritz Francke aus Naumburg und Herr August Henneberg aus Gotha gewählt.

Gera-Eichicht. Der „Staats-Anz." vom 3. d. M. veröffentlicht die der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 22. September d. J. ertheilte Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gera über Saalfeld nach Eichicht, sowie die Allerh. Genehmigung zum Statuten-Nachtrag dieser Gesellschaft.

Das zur Ausführung dieses Unternehmens erforderliche Anlage-Capital ist auf 6 000 000 Thlr. angenommen. Die Beschaffung der 6 000 000 Thlr. erfolgt nach dem Statuten-Nachtrag durch Ausgabe von 60 000 Stück mit 4½% verzinslicher Stamm-Actien Lit. C der Thüringischen-Eisenbahn-Gesellschaft in Appoints von 100 Thlrn. Nominalwerth, unter Zinsgarantie Seitens der betheiligten Staaten und der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Maassgabe der §§ 5, 8 und 11 des Vertrages vom 4. December 1867. Die Besitzer der Stamm-Actien Lit. C nehmen an dem Reinertrage des Stamm-Unternehmens der Gesellschaft und dessen etwaigen künftigen Erweiterungen nicht Theil, sind vielmehr lediglich auf den Reinertrag der neuen Zweigbahn, bezw. auf die von den betheiligten Staaten und der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft garantirten Zinsen nach den Bestimmungen des Vertrages vom 4. December 1867 angewiesen. Hiernach wird der Reinertrag bis zu 5% ausschliesslich an die Inhaber der Stammactien Lit. C vertheilt. Uebersteigt der Reinertrag 5%, so fliesst von diesem Ueberschuss die Hälfte den betheiligten Staats-Regierungen Behufs Abtragung der in den Vorjahren in Folge der übernommenen Garantie geleisteten Zuschüsse nach Maassgabe ihrer Betheiligung, ein Viertel den Stammactien Lit. A, einschliesslich der drei Staats-Actien, und ein Viertel den Stammactien Lit. C zu. Sind die Zuschüsse der Staats-Regierungen vollständig zurückerstattet, so wird der 5% übersteigende Ueberschuss des Reinertrages zwischen den Stammactien Lit. A, einschliesslich der drei Staatsactien, und den Stammactien Lit. C je zur Hälfte vertheilt. Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die neue Zweigbahn nicht verhaftet. Jedem Besitzer von Stammactien Lit. C zum Gesammt-Nominalwerth von mindestens Ein Tausend Thalern steht die Befugniss zu, an den General-Versammlungen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft Theil zu nehmen und ein Stimmrecht darin auszuüben: 1) in solchen Angelegenheiten, welche ausschliesslich die Gera-Saalfeld-Eichichter Eisenbahn betreffen; 2) bei den Beschlüssen über die Aufnahme von Anleihen zu Lasten der ebengenannten Bahn; 3) bei den Beschlüssen über die Ergänzung oder Abänderung dieses Statuten-Nachtrags.

* **Rheinische Eisenbahn.** Der „Staatsanzeiger" veröffentlicht die der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 22. September c. ertheilte Concession zum Bau einer Zweigbahn von der Köln-Herbesthaler Linie am Bahnhofe Stolberg nach der Kohlenzeche bei Alsdorf, sowie die Allerh. Genehmigung zu dem Statuten-Nachtrage der Gesellschaft. Das zur Ausführung der Bahn, sowie zur verhältnissmässigen Vermehrung des Betriebsmaterials erforderliche Capital wird vorläufig auf 300 000 Thlr. angenommen und soll dasselbe je nach dem Ermessen der Direction durch Ausgabe von Stammactien oder Obligationen beschafft werden. Der Zeitpunct, von welchem ab die event. zu emittirenden Stammactien an der Dividende Theil nehmen, sowie die sonstigen Bedingungen der Emission werden von der Direction bestimmt und bekannt gemacht. Die finanziellen Resultate der zu erbauenden Bahn sollen auf die in § 6 des Statut-Nachtrages vom 5. März 1856 vorgesehene Berechnung eines Reinertrages von 5½ Proc. keinen Einfluss üben, sondern es soll mit Rücksicht hierauf so lange, als die mittelst der Allerh. Ordre vom 2. Juni 1860 bewilligte Zinsgarantie des Staates für das zum Bau der Brücke zwischen Coblenz und Ehrenbreitstein erforderliche Anlagecapital fortdauert, getrennte Rechnung geführt werden.

⊙ **Pfälzische Eisenbahnen.** Der Pfälzischen Maximilians-Eisenbahngesellschaft wurde behufs des Baues und Betriebes einer Zweigbahn von Winden nach Bergzabern die Emission weiterer Stammactien à 500 fl. bis zum Maximalbetrage von 275 000 fl. = 157 142 Thlr. bewilligt. — Ebenso wurde der Nordbahn-Gesellschaft von der Staatsregierung die Ermächtigung zum Beginne des Baues der Alsenzbahn ertheilt. —

* **Badische Staatseisenbahnen.** Die $2,_5$ Meilen (19 Kilom.) lange Bahnstrecke von Hochhausen nach Wertheim ist laut des uns vorliegenden Winterfahrplans mit den Zwischenstationen Gamburg, Bronnbach und Reicholzheim am 15. d. M. eröffnet worden.

* **Württembergische Staatsbahnen.** Am 15. d. M., gleichzeitig mit der Einführung des Winterfahrplans pro 1868/69, wird die rechtseitige Geleisehalle des erweiterten Personenbahnhofs in Stuttgart mit den dazugehörigen Abfertigungslocalitäten und Wartsälen etc., sowie die umgebaute Stuttgart-Canstatter Hauptbahn in Betrieb genommen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 6. October. (Vom Eisenbahn-Actien-Markt. Kronprinz Rudolfsbahn. Kaiser Franz Josefsbahn. Kaschau-Oderberger Bahn. Oesterreichische Nordwestbahn. Nordtiroler Bahn. M.-Ostrau-Mistek.)

Auf dem Eisenbahn-Actien-Markte waren diesmal keine bedeutenden Bewegungen bemerkbar. Grössere Umsätze fanden nur in Staatsbahnactien statt, welche mit 1 fl. stiegen. Der Ausfall der abgelaufenen Woche beträgt gegen das Vorjahr nur 10 200 fl. Die Linien der Bahn sind voll von Exportzügen und es ist zu erwarten, dass die nächsten Ausweise eine Zunahme der Einnahmen enthalten werden. Nordbahn stiegen in Folge ihres glänzenden September-Ausweises auf 188; auf die Nachricht der dem Handelsminister zugestandenen Tarifermässigungen fielen sie auf 186. Südbahn waren in Folge der bedeutenden Bahnzerstörungen in Tirol und Italien, die eine Verminderung der Bahneinnahme besorgen lassen, von 184 auf 182 rückgängig, sie schliessen aber wieder erholt zu 183 mit einem Ausfalle von circa 1 fl., Parduhitz- und Czernowitzer Actien sind in Folge der sie berührenden neuen Eisenbahnunternehmungen jene um 1½, diese um 1 fl. gestiegen. Junge Bahnpapiere waren durchaus fest und höher, insbesondere Franz-Josef- und Alföld-Actien, in welchen die Transactionen nicht unerheblich waren, Tramway-Actien hatten abermals und in Folge der Zerwürfnisse im Schoosse des Verwaltungsrathes eine Einbusse von 10 fl. erlitten, gaben jedoch zuletzt einer kleinen Erholung Raum. Silberprioritäten und Südbahnbons hatten sich eines lebhaften Verkehrs zu erfreuen, von ersteren namentlich jene der Staatsbahn bei einer Steigerung von circa 1½ fl., sowie der Nordbahn mit ½—¾ fl. Avance. Von den Südbahnbons waren besonders jene pr. 1870 bis 1874 begehrt und erlangten eine Avance von 1—1¼ fl.

Das Handelsministerium hat dem General-Director der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn Victor Ofenheim Ritter von Ponteuxin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lemberg nordwärts im Anschlusse an die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn über Zolkiew, Rawaruska zur Russischen Grenze bei Narol-Lipsko auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Diese Linie wird ungefähr $11,_5$ Meilen lang, und es wird beabsichtigt, dieselbe mit der nun projectirten Eisenbahn über Tomaszow, Zamosc, Lublin nach Lukow zu verbinden, wodurch die Route von Südrussland und der Levante nach Warschau und Petersburg um 39 Meilen und nach Danzig um ungefähr 21 Meilen abgekürzt werden wird. Andererseits wird durch die Ausdehnung der Lemberg-Cernowitz Eisenbahn südwärts über Suczawa nach Jassy, woran sich die Verbindungen über Kischenew nach Odessa und andererseits von Roman nach Galatz und über Bukarest an die Rustschuk-Varnaer Linie anschliessen, drei wichtige Häfen des Schwarzen Meeres erschlossen, welche die Vortheile einer directen Eisenbahnverbindung geniessend, eine sehr beträchtliche Vergrösserung des Verkehrs entlang des ganzen Netzes der Lemberg-Cernowitzer Eisenbahn versprechen.

Die 24 Meilen lange Bahnstrecke Villach-St. Michael ist am 1. October dem Frachtenverkehre übergeben worden und wird am 13. d. M. für den Personenverkehr ihre Thätigkeit beginnen. Die Eröffnung der Strecke St. Michael-Leoben ist längstens bis zum 1. December d. J. fixirt. Für jetzt soll täglich um 12 Uhr Mittags ein Personenzug von St. Michael nach Villach abgehen und den Weg in sechs Stunden zurücklegen. Zur Sicherstellung der Verbindung St. Michael-Leoben werden bis zum 1. December, an welchem Tage auch diese Strecke dem Verkehre übergeben werden soll, von der Gesellschaft der Rudolfsbahn gemiethete Lohnkutscher aufgestellt.

Die Regierung hat dem Verwaltungsrathe der Kaiser Franz-Josefsbahn-Gesellschaft ihre Geneigtheit ausdrücken lassen, auf die von derselben beanspruchten Begünstigungen zur Ermöglichung des Baues der Strecken Pilsen-Eger und Gmünd-Prag inclusive der Prager Verbindungsbahn einzugehen zu wollen. Dieses Zugeständniss ist für das Unternehmen von höchster Wichtigkeit, denn erst durch die Vollendung dieser beiden Strecken erlangt die Franz Josefsbahn ihre grosse Bedeutung. Die Fortsetzungslinie Pilsen-Eger sichert die directe und kürzeste Verbindung der Reichshauptstadt mit dem Bayerischen und Sächsischen Bahnnetze, sowie die Strecke Gmünd-Prag die kürzeste Linie zwischen Wien und der Böhmischen Landeshauptstadt wäre. Dieser letzteren Trace wird allerdings in späteren Jahren für den Verkehr nach Wien eine Concurrentin an der Oesterreichischen Nordwestbahn erwachsen, eine grosse Bedeutung aber bleibt ihr gesichert dadurch, dass sie bestimmt ist, den Waarenzug, der sich auf der Rudolfsbahn vom Süden aufwärts bewegt, aufzunehmen und zwar wie die Dinge sich auch gestalten mögen, entweder über die umzubauende Linz-Budweiser Strecke oder durch den directen über St. Valentin hinausgehenden Fortsetzungsbau der Rudolfsbahn.

Bei der unlängst stattgehabten politischen Begehung der zur Kaschau-Oderberger Bahn gehörigen 26 129 Klftrn., d. i. $6,_{532}$ Oesterr. Meilen langen Strecke Sillein bis an die Schlesische Grenze hat sich kein Anstand ergeben. Bahnstationen werden errichtet in Sillein, Kisutz-Neustadt, Czácza und Jablunkau. Bei diesem Anlasse ist auch

die Einmündung der künftigen Komorn-Silleiner Bahn zur Sprache gekommen und ist es als wünschenswerth bezeichnet worden, auch noch eine directe nach Norden führende Verbindung anzustreben, um eine Kopfstation für die Richtung nach Oderberg zu vermeiden.

Die Oesterreichische Nordwestbahn wird dem Vernehmen nach, zu Ende dieses Monats mit ihren Ansprüchen an den Geldmarkt hervortreten. Der grössere Theil des für Inbetriebsetzung des gesellschaftlichen Netzes erforderlichen Capitals wird zur Einzeichnung von Actien und Prioritätsobligationen emittirt werden. Baucapital und Betriebsstock der Nordwestbahn sind auf 72 Millionen Gulden Ö.W. angesetzt. Von diesen sollen zunächst 64800000 fl. (davon 36 Millionen in Actien, $28_{,8}$ Millionen in Prioritätsobligationen) zur Ausgabe gelangen. Die Leiter des Unternehmens haben den Vorbehalt ausgesprochen, statt der erwähnten $28_{,8}$ Millionen in fünfprocentigen Prioritätsobligationen 45 208 000 fl. nominell in 3proc. Obligationen zu emittiren. Die Gesammtlänge des gesellschaftlichen Netzes der Nordwestbahn macht 74½ Meilen aus; die Verzweigung desselben von Wien über Znaim, Iglau, Kolin nach Jungbunzlau, dann von Deutschbrod nach Pardubitz, von Podiebrad nach Trautenau, sowie die Concessionsbedingungen, deren Erlangung einen harten Kampf mit der Staatsbahngesellschaft kostete, werden von den einschlägigen Verhandlungen im Reichsrath erinnerlich sein.

Nachdem das Handelsministerium heuer bereits zwei Vorconcessionen zu Abzweigungen der Nordtiroler Bahn in der Richtung über Mittersill nach Rottenmann zum Anschluss an die Kronprinz-Rudolfsbahn und mit der Seitenlinie von St. Johann gegen Salzburg ertheilt hat, bewilligte dasselbe auch Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Botzen über Meran gegen Chur, welche Arbeiten von dem Sections-Ingenieur Nost vorgenommen werden und wobei aus politischen Rücksichten die Bahnlinie durchgehends am linken Etschufer geführt werden soll.

Nachdem die technischen Vorarbeiten für eine Locomotiveisenbahn von M.-Ostrau nach Mistek und Friedland mit einer Abzweigung nach dem nächst Friedek gelegenen grossen Industrie-Etablissement Carlshütte bereits beendigt worden, sind nun der Civilingenieur Anton Honvéry und der Private Max Steiner im Vereine mit dem Olmützer fürsterzbischöflichen Bergrathe Alois Scholz und dem Bergbaupächter Ignatz Wondraček um die Concession zum Baue und Betriebe dieser Eisenbahn beim Handelsministerium eingeschritten. Nach dem Projecte zweigt die Bahn aus der Kaiser-Ferdinands Nordbahn unmittelbar vor der Station Mährisch-Ostrau ab, übersetzt die Troppauer Reichsstrasse, führt dann ansteigend am sogenannten Witkowitzer Schlosse vorbei, längs der Misteker Bezirksstrasse östlich von Klein-Hrabowa, wo sie den Zug der Strasse verlässt und fortwährend ansteigend an den Ortschaften Paskau, Zabnia, Zwadniow, Colloredow (gegenüber Friedek), Mistek, Kuntschitz, Hodonowitz, Mettilowitz vorbei nach Friedland zieht. Die Flügelbahn zur Carlshütte zweigt bei dem Dorfe Colloredow ab, übersetzt die Ostrawica und führt direct in das erzherzogliche Eisenwerk. Ihre Länge beträgt 890 Klftr. d. i. $0_{,245}$ Meilen. Haltepuncte sind beantragt bei Ostrau, falls in der Nordbahnstation nicht ein gemeinschaftlicher Dienst eingerichtet werden sollte, eine Haltestelle bei Witkowitz an der Ostrau-Misteker Strasse, Stationen bei Paskau und am Ausgange der Flügelbahn bei Colloredow für Friedek und Mistek, dann eine Ladestation in Friedland. Die Anlagekosten sind auf 2 683 300 fl. veranschlagt.

Die Oesterreichischen Pferde-Strassen-Eisenbahnen, insbesondere die Pester Pferdebahn. Concessionirte Pferdebahnen.

Der ausserordentlich regen Theilnahme, welche sich in den letzten zwei Jahren den industriellen Unternehmungen zugewendet hat, haben wir es zu verdanken, dass sich die Speculationslust auch den für uns neuen Communicationsmitteln, nämlich den Pferdestrassen-Eisenbahnen mit grosser Vorliebe zugewendet hat.

Zu diesen neuen Unternehmungen haben die Betriebsergebnisse, welche dort, wo Strassen-Eisenbahnen errichtet worden sind, über alle Erwartungen ergiebig ausgefallen, den Impuls gegeben.

Gegenwärtig bestehen Strassen-Eisenbahnen in der Residenzhauptstadt Wien und in den beiden Schwesterhauptstädten Pest und Ofen auf einigen Strassen Linien im Betrieb.

Weitere Concessionen zum Bau und Betriebe von Pferdebahnen wurden ertheilt: für die Hauptstädte Brünn, Prag (für den Personen- und Frachtenverkehr und besonders Kohlentransport), Graz und Umgebung (für den Personen- und Waarentransport), sodann für die Städte Oedenburg, Szegedin, Neu-Arad, Grosswardein.

Da die Betriebsverhältnisse dieser Strassenbahnen das Interesse eines erweiterten Leserkreises in Anspruch nehmen, so theilen wir nachfolgend die Betriebsergebnisse des Jahres 1867 der Pester Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft in Folgendem mit:

Es wurden zwischen Pest und Neupest in 26257 Fahrten = $28620_{,32}$ Meilen, im Localverkehre in 17973 Fahrten = $7684_{,74}$ M. zurückgelegt.

Mittelst dieser Fahrten wurden befördert zwischen Pest und Neu-Pest in der I. Cl. 68 810 Personen (Einnahme 13 762 fl.), in der II. Cl. 208 867 Pers. (für 31 364 fl.), in der III. Cl. 427 062 Pers. (für 42 706 fl.) und im Localverkehre 201 218 Pers. (für 20 122 fl.); im Ganzen 905957 Personen mit einer Einnahme von 107954 fl. Hierzu die anderweitigen Erträgnisse im Betrage von 7852 fl., resultirt sonach ein Gesammterträgniss von 115 806 fl., die Kosten des Betriebes belaufen sich auf 59 886 fl., d. i. $51_{,7}$ Procent des Bruttoerträgnisses.

Werden hierzu noch die Abschreibungen an Bahnobjecten, an den Betriebsmitteln und Inventargegenständen mit 5152 fl., sowie die Amortisationsquote mit 1000 fl. und die ausserordentliche Reserve mit 1600 fl. im Gesammtbetrage von 8052 fl. gerechnet, so ergiebt sich nach Abschlag aller Regiekosten und Abschreibungen ein Reingewinn von 47 868 fl. Von dieser Summe sind noch ferner in Abzug zu bringen die Directions- und Beamten-Tantième mit 2106 fl. und für statuteumässige Reserve mit 1762 fl., zusammen 3868 fl.

Der Ausschuss war — wie der Geschäftsbericht schliesst — in der Lage, ausser der 5procentigen Verzinsung von 11 000 fl., eine Dividende von 33 000 fl., somit 40 fl. pro Actie zu beantragen.

Da mit den neuen Linien das Unternehmen immer grössere Dimensionen annimmt und das Erforderniss zur Herstellung der projectirten Linien eingetreten ist, so erscheint es nöthig, in das Präliminare die Summe von 115000 fl. einzustellen. Die Gesammtsumme des Erfordernisses wäre demnach 980000 fl., welche durch die zweite Actienemission nur zur Höhe von 330 000 fl. gedeckt ist und demnach zur weiteren Beschaffung noch 650 000 fl. verbleiben.

Die Verwaltung bestimmt daher die Herausgabe von 3250 Stück Actien zu 200 fl. III. Emission im obigen Betrage von 650 000 fl.

Concessionirt sind folgende Pferdebahn-Linien:

1) von der Theissbahnstation Kurtics nach Mezöhegyes und Mako.
2) Waitzen-Gyarmat-Széchény-Losonz, Rima-Szombat, Putnok, Miskolcz.
3) B.-Gyarmat-Ipolyság, Léva, Bélabánya, Bélabánya-Schemnitz, Zolyom-Kremnitz.
4) Kremnitz-Bistritz.
5) Léva, Ujbars, Krebély, Neutrau, Szered.
6) Toruocz-Neutra, Topolesan-Privigye, Mosócs-Szt.Márton, Szucsán, Kralován, Alsó-Kubin, Roseuberg.
7) Tapolczan, Trencsén-Teplitz.
8) Trencsén, Skalitz.
9) Tapolczan-Pistján.
10) Rosenau, Szomolnok, Vagendrüssel, Iglau, Leutschau, Kézmark, Padolin, Lubló.
11) Leutschau, Szepesvárlaya, Eperjes-Varannó.
12) Szatmár, Megyes, Nagybánya-Décs.
13) Gyöngyös, Arokszálás, Apáthi (zur Theiss).
14) Gyöngyös, Erlau, Maklár, Poroszló, Füred, Debreczin.
15) Stuhlweissenburg, Zires, Pápa, Kleinzell, Sárvár, Steinamanger, Rechnitz, Güns, Lekenhaus.
16) Güns (Steierische Grenze).
17) Stuhlweissenburg, Palóta, Veszprém, Füred, Keszthely, Zalaegerseg.
18) Tolnau, Szegszárd, Bonyhád, Fünfkirchen, Siklos (Hankány) Essegg.
19) Baja, Theresiopel-Kanizsa.
20) Baja, Zombor, Kula, Temerin, Neusatz.
21) Makó, Nagylak, Pécska-Arad.
22) von Pest über Soroksár, Kun-Szt. Miklos und Tass.
23) von einem Puncte der Pester Strassenbahn nach Poroszló.
24) Hatván nach Czegléd.
25) Poroszló nach Puszta-Szörös.
26) Carlsburg eventuell von Alvincz über Mühlbach, Szerdahely, Hermannstadt, Fogaras, Feketehalom und Kronstadt zum Temescher Engpass bis an die Siebenbürgische Landesgrenze, ferner Abzweigungen einerseits von Hermannstadt nach Gr.-Sejk und Megyes, andererseits nach Salzburg, ferner eine Seitenbahn von Kronstadt nach Kezdivásárhely.
27) Ofen nach Teteny.
28) Szegedin nach Mako und Arad.
29) Klausenburg nach Szamos Ujvar.
30) Ó-Becse nach Erdöd.
31) Rákos-Palota nach Neupest.
32) Gmunden über Traunkirchen nach Ebensee und Ischl (für Personen- und Waaren-Transport).
33) Locomotiv- oder Pferdebahn von Kétegyháza nach Elek.

Control-Dienst. Das Control-Wesen bei den Eisenbahnen ist von erfahrenen Fachmännern nicht viel milder beurtheilt worden, als der schädliche Thau, welcher das Wachsthum der Pflanzen in der besten Entwickelung hindert oder ganz erstickt. Sobald hiermit nur das Ueberwuchern der Control-Elemente gemeint ist, darf jenem Vergleiche die Begründung allerdings nicht abgesprochen werden, sobald aber damit das Wesen jeder Controle als im Princip schädlich und verwerflich bezeichnet werden soll, muss es erlaubt sein, auch die entgegengesetzte Ansicht mit gleicher Entschiedenheit geltend zu machen.

Die den Dienst ausführenden Eisenbahn-Beamten aller Grade und Branchen haben die ausgeprägteste Abneigung gegen jede Art von Controle, und ihr Vorurtheil dagegen muss bestärkt und in einem bedenklichen Grade gesteigert werden, sobald sie bemerken, dass anerkannte Autoritäten auf ihrer Seite stehen und über das verhasste Institut den Stab brechen. —

Dem Beamten, der sein Fach nicht des Unterkommens wegen, sondern aus Vorliebe wählte, kann es nicht gleichgültig sein, wenn er sieht, dass dasselbe in seinen Fortschritten und weiteren Entwickelung durch ein kleinliches, von unerfahrenen Personen ausgeübtes Control-System gehemmt und durch dasselbe auch gleichzeitig das

so nothwendige Ehrgefühl der Beamten verletzt, abgestumpft und ihnen die Lust an ihrem Berufe genommen wird. Aber ebenso wenig darf er sich scheuen, dasjenige, was er im Control-Wesen als nothwendig und vortheilhaft erkannte, offen auszusprechen.

Nach den Behauptungen guter Beobachter der menschlichen Natur ist diese überhaupt nicht so angelegt, als dass ihr der Mangel jeglicher Controle zu wünschen wäre. Am wenigsten wird letztere aber in Bezug auf die aus den aller verschiedenartigsten Elementen zusammengesetzten und mit verschwindend kleinen Ausnahmen nur von materiellen Interessen geleiteten Personale der Eisenbahnen unterbleiben können, wie sich sogleich zeigt, sobald frisch in die Praxis und die nackte Wirklichkeit hineingegriffen wird.

Die Controle, welcher die Güter-, Gepäck- und Billet-Expeditionen in Bezug auf ihre allgemeine Geschäftsführung, die Anwendung der richtigen Tarife und das Soll ihrer Cassen-Ablieferung unterworfen sind, bedarf keiner Vertheidigung, da ihre Nothwendigkeit von Niemand bestritten ist.

Letzteres gilt auch bezüglich der Controle des Zug-Personals, ob dasselbe nicht Passagiere ohne gültige Billets passiren lässt. Wohin hier das Fehlen einer solchen oder ihr Gewährenlassen führt, beweisen die trüben Erfahrungen, welche eine die rothe Erde durchschneidende Bahn im Anfange der Fünfziger Jahre machen musste.

Ebenso unabweislich ist die Controle überall da, wo es sich um öconomische Verwendung von Materialien und Arbeitslöhnen handelt, denn ohne sie könnte die allgemein als nützlich anerkannte Prämiirung von Ersparnissen nicht eintreten. Hierin sind auch die Bahnmeister mit inbegriffen, wo derjenige, welcher seine Strecke am besten und mit den verhältnissmässig geringsten Kosten unterhält, ohne Controle weder bemerkt noch belohnt werden könnte.

Für Cassen-Beamte ist dieselbe gar nicht zu entbehren. Sie zeigt einem solchen, was er bei verwickeltem und umfangreichem Geschäftsgange allein keineswegs zu übersehen oder durch Selbst-Controle zu ermitteln vermag, ob seine Cassen-Bestände und Bücher auch wirklich richtig sind. Cassen-Beamte, bei denen erhebliche Mankos zu Tage traten, haben den Mangel periodischer Revisionen geradezu als Entschuldigungen angeführt, indem sie, und wohl schwerlich ganz mit Unrecht, behaupteten, dass durch diese Mängel und Fehler wie unterlassene Buchungen etc. rechtzeitig entdeckt und Differenzen, wenn nicht vermieden, so doch aufgeklärt hätten werden können, was später oft nicht mehr möglich sei.

Gehen wir auf den äusseren, also den Stations- und Fahrdienst über, so wären wir auf die Resultate gespannt, die sich darin beim absoluten Unterlassen jeder Controle ergeben würden. Nichts tangirt den guten Ruf einer Bahn mehr, als häufige Unregelmässigkeiten in ihrem äusseren Dienst; auf dessen Pünctlichkeit, und damit implicite auch auf seine Sicherheit hinzuwirken, ist überall eine der ersten Aufgaben. Es ist darauf hingewiesen worden, wie vortheilhaft für diese Sicherheit ein idealer Betrieb sein müsste, bei welchem alle Züge auf die Minute den Fahrplan innehielten. Dies Ideal lässt sich nun freilich ebenso wenig als irgend ein anderes erreichen, um sich demselben aber möglichst zu nähern, wird man doch wohl oder übel seine Zuflucht zu einer recht realistisch eingerichteten Controle nehmen müssen. —

Der eigentliche äussere Dienst bringt direct keine Einnahmen, dagegen kann seine Ausführung sehr wesentlich zur Verminderung der Ausgaben beitragen. Es darf in dieser Hinsicht nur auf die Vortheile aufmerksam gemacht werden, welche durch bessere Ausnutzung der Maschinen und Wagen entstehen müssten, worin jetzt, wie die Statistik zeigt, noch viel zu wünschen übrig bleibt. Betreffs der ersteren lassen sich leicht Vorspann-Maschinen und facultative Züge ersparen, bei den Wagen aber die Ausgaben für Miethe fremden Materials und die Transportverwaltungskosten vermindern. Mag man sich die letzteren auch noch so gering berechnen, die Summe wird bei den vielen Tausenden leer und nutzlos durchfahrenen Achsmeilen schnell hoch genug. Die alte Klage aber, dass ganze Züge leerer Wagen in entgegengesetzten Richtungen an einander vorbeifahren, dass viele Wagen nur mit wenigen Centnern angeladen sind, ist auch jetzt noch eine berechtigte. Jede Güterwagenachse durchläuft durchschnittlich pro Tag noch nicht 6 Meilen, wovon die Hälfte als Leermeilen nichts eintragen, sondern noch Kosten erfordern. Eine so geringe Durchschnittsleistung ist, wie schon so oft betont und von einzelnen Bahnen auch in der Praxis bewiesen, noch einer erheblichen Steigerung fähig. Wird man aber diese wohl je erreichen, wenn man nicht die zweckmässige Verwendung des Fahr-Materials und seinen möglichst raschen Umschlag genau controlirt?

Die Erkenntniss, dass jeder Beamte im Interesse der Verwaltung thätig sein, und, so unbedeutend seine Stellung auch sein möge, auf das Ganze nachtheilig oder vortheilhaft einwirken kann, hat sich immer mehr Bahn gebrochen. Wenn es sich nun in Ausführung dieser Erkenntniss darum handelt, die Mittel zu finden, durch welche der Beamte an das Interesse des ganzen Unternehmens gefesselt werden kann, und dann, wenn diese gefunden, festzustellen, ob auch wirklich jeder Einzelne in der ihm bezeichneten Richtung wirkt, so wird wohl auch hierbei auf eine entsprechende Control-Einrichtung zurückgegriffen werden müssen, gleichviel ob man zur Erreichung obigen Zweckes sich moralischer oder materieller Mittel bedient.

Nur der nachlässige und unfähige Beamte wird eine strenge Controle fürchten, und dies ist nur eine Empfehlung mehr für sie; der brauchbare und fleissige wird sie freudig willkommen heissen, sobald er bedenkt, dass durch sie seine Leistungen nicht unbemerkt bleiben können. Wie sollten auch ohne Controle die Behörden den Werth jedes Einzelnen kennen lernen? — Es ist aber nur zu gewiss und auch erklärlich, dass selbst der bessere Beamte bald erschlafft, wenn er nicht die Ueberzeugung hat, dass seine Leistungen bemerkt werden, vielmehr dem Gleichgültigen und Unfähigen derselbe oder ein noch besserer Lohn zu Theil wird wie ihm.

Die Controle kann ferner nicht entbehrt werden, um das ebenso umfangreiche wie unbeliebte Capitel der eingehenden Reclamationen zu bearbeiten und zu erledigen. — Sie muss schliesslich auch den untersten Beamtenclassen und dem Arbeiterpersonal ein Schutzmittel gegen Ueberbürdungen und Bedrückungen aller Art bilden. Den Vorgesetzten der niederen Grade geht häufig genug die Fähigkeit ab, das untergebene, oft sehr zahlreiche Personal richtig zu behandeln und die Arbeiter können von ihnen beliebig entlassen werden. Den Verwaltungen gewährt es aber nun einen nicht zu unterschätzenden Vortheil, wenn ihre Beamten und Arbeiter möglichst ständig bleiben. Ein häufiger Wechsel darin ist jedenfalls kein gutes Zeichen.

Wenn eine gute Controle ihren Zweck darin sucht, den Beamten dahin zu gewöhnen, dass er seinen Dienst in jedem Augenblicke so thut, als handelte er unter den Augen des Vorgesetzten, von welchem seine ganze Zukunft abhängig ist, so werden die Nebel, welche jedes Mal aufsteigen, wenn es sich um begangene Fehler oder vorhandene Mängel handelt, bald verschwinden.

Der Controle soll nichts unbemerkt bleiben, aber sie darf auch nicht in Kleinigkeiten und Spioniren ausarten; sie soll nicht hemmen und hindern; soll keine papierne Bremsvorrichtung sein, sondern sie soll beleben und fördern, und sie kann dies auch mehr als irgend eine andere Institution. — Aber nur schädliche Einflüsse wird sie ausüben, wenn sie ihre Wirksamkeit allein nach der Zahl ihrer Straf-Verfügungen bemisst und die Selbstständigkeit und Dienstfreudigkeit der Beamten durch unberechtigte, weil unverständige Eingriffe untergräbt. Aus diesen Gründen sollten die Controlen auch nur mit den fähigsten Beamten besetzt werden, die den zu controlirenden Dienst gründlich kennen und daher auch zu beurtheilen vermögen.

Es muss wohl angenommen werden, dass keine Bahn Einrichtungen ins Leben ruft, von deren Nützlichkeit sie nicht überzeugt ist. Ist aber ihre Organisation wirklich gut, sind ihre Reglements klar, einfach und sachgemäss, so kann sie sich nur glücklich schätzen, wenn sie eine Controle besitzt, die deren Befolgung unparteiisch, aber auch streng zu überwachen versteht.

Richter.

+ Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.)

1) Allgemeines. Die alte Bahn von Glückstadt bis Elmsborn, wo sie in die Altona-Kieler Bahn mündet, ist $2_{,222}$ Meilen lang, die Verbindungsbahn von Glückstadt bis Itzehoe aber $2_{,380}$ Meilen, was zusammen $4_{,602}$ Meilen giebt. Jene wurde am 19. Juli 1845, diese am 6. October 1857 eröffnet. Bis Ende 1862 hat die Altona-Kieler Gesellschaft den Betrieb besorgt, seitdem hat ihn die Glückstadter Gesellschaft für eigene Rechnung übernommen. Das Actiencapital beträgt 858 000 Thlr., worunter 408 000 Thlr. in Prioritäts-Stammactien, welche bis 4½ Proc. Zinsen erhalten, bevor die alten Actien auf Dividende Anspruch haben. 352 Actien im Betrag von 5280 Thlr. sind noch nicht emittirt. Die Anleihen betragen 489 300 Thlr.

2) Verkehr und Einnahme. Befördert wurden 173 460 Personen (gegen 1866 16 735 oder 10 Proc. mehr) excl. 1144 Militärs auf 472 313 Meilen und 955 499 Ctr. Güter (gegen 1866 149 963 Ctr. oder $18_{,7}$% mehr). Die Einnahme betrug für Personen 115 910 ℳ ($11_{,4}$% mehr), für Gepäck 2666 ℳ, für Güter und Vieh 90 111 ℳ (19 541 ℳ oder fast 18% mehr), im Ganzen 206 030 ℳ oder gegen 1866 31 131 ℳ oder fast 18% mehr. Diese Einnahme ist grösser als in jedem früheren Jahre und beträgt fast das Vierfache der Einnahme in 1846 und das Fünffache der Einnahme in 1852. Mit der Einnahme für Beförderung der Post im Betrag von 2343 ℳ, den Extraeinnahmen von 4774 ℳ und den Nebeneinnahmen von 5868 ℳ berechnet sich die Gesammteinnahme zu 219 015½ ℳ oder 87 606 Thlr., die Ausgabe aber zu 125 859 ℳ, mithin betrug der Ueberschuss 93 156 ℳ oder 37 262 Thlr. Davon wurde den Inhabern der Prioritätsactien 4½% oder 45 900 ℳ bezahlt, 20 143 ℳ für Verzinsung der Anleihen verwandt, 22 000 ℳ dem Reservefonds überwiesen (dessen Bestand nunmehr 56 216 ℳ beträgt, incl. 3150 ℳ Zwangsanleihe-Obligationen), 4657 ℳ als Tantième von 5% bezahlt und 455 ℳ der Pensionscasse überwiesen.

3) Betriebsmittel. Vorhanden sind 5 Locomotiven, 6 Personen-, 2 Post-, 46 Gepäck- und Güterwagen.

+ Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. (Jahresbericht für 1867.)

1) Allgemeines. Die Bahn von Frankfurt bis Hanau (2⅙ Meilen) ist seit 10. September 1848, die Fortsetzung derselben von Hanau bis zur Bayerischen Grenze bei Kahl (ca. 1⅙ M.) seit 22. Juni 1854 im Betrieb. Der Betrieb umfasst auch die angrenzende Bayerische Bahnstrecke bis Aschaffenburg, 2⅙ M. lang, sowie seit 31. Januar 1859 auch die 1 M. lange Frankfurter Verbindungsbahn. Das Anlagecapital beträgt 3 Millionen fl. in Actien zu 250 fl., wovon jedoch nur 2 658 500 fl. im Umlaufe sind; hierzu kommen noch zwei Prioritäts-Anleihen von 1½ Mill. fl. (wovon aber 200 000 fl. nicht begeben sind). In

der Generalversammlung am 29. Decbr. 1862 wurde ein Vertrag mit der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft wegen des Verkaufs oder eventuell der Verpachtung der Bahn an die gedachte Gesellschaft vom 1. Januar 1863 an vorgelegt, doch ist derselbe weder von der Kurhessischen noch bis jetzt von der Preussischen Regierung genehmigt worden. Ende 1867 betrug das Hauptbahnbau-Conto 4 044 168 fl.

2) Frequenz und Einnahme. Befördert wurden 536 290 Personen (incl. 3309 Militärs), 3 508 135,7 Ctr. Frachtgüter, 33 241 diverse Thiere, 42 Equipagen, 1654 Hunde; im Vergleich zum Jahre 1866 hat die Zahl der Civilpersonen um 9,2%, die Menge der Frachtgüter um 14,6% zugenommen. Auf den directen Verkehr kommen 93 306 Personen oder fast 16% der Gesammtzahl und 2 753 200 Ctr. oder fast 80% der Gesammtzahl. Sämmtliche Personen haben 1 321 993 Meilen zurückgelegt (specifische Frequenz 240 362 Personen), sämmtliche Güter aber 16 238 862 Meilen (specifische Frequenz 2 952 520 Centner). Unter den beförderten Gütern stehen obenan: Holz 478 327 Ctr., Getreide 439 309 Ctr., Steinkohlen und Coaks 407 870 Ctr., Steine 177 530 Ctr., Mehl 135 983 Ctr.

3) Einnahme. Die Einnahme betrug aus dem Transportdienste 579 924 fl. (wovon 315 423,8 fl. oder 54,4% im directen Verkehr und 256 079 fl. oder nicht ganz die Hälfte im Personenverkehr), aus diversen Quellen aber 4014 fl., zusammen also 583 938 fl. oder 105 290 fl. pro Meile, was die höchste vorgekommene Einnahme ist und die vorjährige noch um 18 424 fl. oder 3¼% übertrifft. Der Personenverkehr wurde hinsichtlich des Ertrages wie im Jahr 1858 von dem Güterverkehr überflügelt. Im Vergleich zum ersten vollen Betriebsjahr ist die Einnahme auf das 6⅛fache, im Vergleich zum Jahr 1854 aber auf das 3,4fache gestiegen. Auf der städtischen Verbindungsbahn wurden gleichfalls mehr als je befördert: 2 775 284 Ctr. mit 16 486 fl. Einnahme (gegen das Vorjahr resp. 19,15 und 22,56% mehr).

4) Finanzielle Ergebnisse. Die reinen Betriebsausgaben betrugen 268 790,9 fl. oder 46,03% der Totaleinnahme, mithin die Nettoeinnahme 315 147 fl. oder fast 8% des verwendeten Baucapitals von 4 044 168 fl. Für Zinsen und Amortisation der Anleihen, sowie für Bahnpacht der Bayerischen Strecke (45 465 fl.) wurden nach Abzug einer Zinsen-Einnahme von 4462 fl. 113 922,3 fl. verwandt; nach Abzug dieser Summe blieb ein Ueberschuss von 201 225 fl. oder 7,57% des im Umlauf befindlichen Actiencapitals von 2 658 500 fl. An Zinsen und Dividende wurden 6$^1/_{10}$% bezahlt (3½% Zinsen und 2,6% oder pro Actie 6½ fl. Dividende). Das Reserveconto betrug 24 978½ fl.

5) Betriebsmittel. Ausser 11 Locomotiven sind vorhanden 51 Personenwagen mit 1782 Sitzplätzen, 130 Gepäck- und Güterwagen mit 20 840 Ctr. Tragfähigkeit.

* **Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht für 1867.) Die Einnahme betrug

aus dem Personen etc. Verkehr		10 588 fl. 46 kr.
aus dem Güterverkehr		11 738 „ 15 „
Mieth- und Pachtertrag, sowie sonstige Einnahmen von Gebäuden, Grundstücken und liegenschaftlichen Einrichtungen		118 „ 15 „
Lager- und Waaggebühren		98 „ 1 „
Summa der Einnahmen		22 543 fl. 17 kr.
Die Betriebskosten betrugen, und zwar		
Abgang und Nachlass, Entschädigung und Ersatz ½% der Brutto-Einnahme ad 21 543 fl. 17 kr.		112 fl. 43 kr.
Beitrag zum Aufwand der Control- und Bezirksverwaltung		200 „ — „
Personalkosten		9 391 „ 8 „
Verzinsung und Unterhaltung sämmtlicher Einrichtungsgegenstäde 7% aus 2234 fl. 44 kr.		156 „ 26 „
Kosten der Locomotive		
Verzinsung und Amortisation der Anschaffungskosten	1765 fl. — kr.	
Materialverbrauch	1158 „ 27 „	
Reparaturen	412 „ 57 „	
für Reinigung und Schmiere . . .	557 „ 12 „	
		3853 „ 36 „
Kosten der Wagen		
Wagenmiethe mit Reparatur . . .	777 fl. 57 kr.	
Reinigen, Schmieren und Beleuchtung derselben	396 „ 25 „	
		1174 „ 22 „
Aufwand an anderen Materialien für den Betrieb der Bahn		189 „ 9 „
Beitrag zum Pensions- und Unterstützungsfonds des angestellten Personals 5% aus den Personalkosten ad 6799 fl. 52 kr.		340 „ — „
Verschiedene zufällige Ausgaben		775 „ 36 „
Sa. der Betriebskosten		16 193 fl. — kr.
dazu Unterhaltungskosten für die Bahn und Zugehör		1 773 „ 23 „
Gesammtausgaben		17 966 fl. 23 kr.

Der Ertrag betrug sonach 4576 fl. 54 kr. oder ca. 2½% des Anlagecapitals.

Die Baukosten beliefen sich auf 185 494 fl. 15 kr., und zwar: Hochbauten, Bahnanlagen etc. 145 023 fl. 26 kr., Güter-Kaufschillinge 40 470 fl. 39 kr.

+ **Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.** (Geschäftsbericht für 1867.)

1) Allgemeines. Die Hauptbahn führt von Reichenberg nach Pardubitz, verbindet also die Zittau-Reichenberger Bahn mit der Oesterreichischen Staatsbahn und ist 21,45 Meilen lang; hierzu kommt eine Zweigbahn von Josephstadt nach Schwadowitz, 4,68 Meilen lang. Beide sind seit 1. Mai 1869 in Betrieb gesetzt. Eine Fortsetzung der gedachten Zweigbahn von Schwadowitz bis Königshain an der Preuss. Grenze, 2½ M. lang, wurde am 1. August 1868 eröffnet und der Weiterbau auf Preussischer Seite (gesichert durch Staatsvertrag vom 5. August 1867) hat neuerdings begonnen. — Das Anlagecapital beträgt im Ganzen 26 Mill. fl., wovon 15¾ Mill. in Actien und 10¼ Millionen in Prioritäten. Verausgabt sind für die ältere Bahn bis Ende 1867 19 878 755 fl., für Linie Schwadowitz-Königshain 3 828 038 fl. — Die Betriebsmittel bestehen in 40 Locomotiven nebst Tendern, 92 Personenwagen mit 3165 Sitzplätzen, 796 Lastwagen mit 159 200 Ctr. Ladungsfähigkeit und 6 Schneepflügen.

2) Frequenz und Einnahme. Befördert wurden 388 548 Civil- und 24 617 Militärpersonen, zusammen 413 165 Personen (gegen 1866 10 460 oder 3% mehr) auf 1 826 627 Meilen mit einer Einnahme von 384 280 fl. (gegen 1867 84 211 fl. oder 28% mehr) und 6 934 625 Centner Frachten (gegen 1867 54¼% mehr) auf 62 151 808 Meilen mit einer Einnahme von 1 309 977 fl. (gegen 1866 70,43% mehr). Auf den directen Verkehr kommen 15,6% der Personen, 26% der Einnahme für Personen, 59,5% der Centnerzahl und 70,67% der Einnahme für Güter. Unter den beförderten Waaren stehen obenan 2 904 176 Centner Mineralien (wovon 2 658 151 Ctr. Stein- und Braunkohle), 1 307 041 Ctr. Bodenerzeugnisse (wovon 1 042 008 Ctr. Getreide), 1 009 229 Ctr. Forstproducte, 403 415 Ctr. Manufacturwaaren, 209 090 Ctr. Manufactur-Rohstoffe, 206 478 Ctr. Victualien und Getränke, 207 393 Ctr. Material-, Specerei-, Colonial- und Farbwaaren.

3) Finanzielle Ergebnisse. Die Gesammteinnahme betrug incl. 95 229,5 fl. diverse Einnahmen (worunter 44 475,6 fl. für Wagenmiethe) 1 789 486,2 fl. oder gegen 1866 fast 66% mehr und pro Meile 66 277,3 fl. Die Betriebskosten betrugen incl. Steuern 778 812,1 fl. oder 43,78% der Einnahme (gegen 58,62% im Vorjahre). Dies giebt einen Reinertrag von 1 010 674 fl. oder fast 5% der Anlagekosten exclusive Schwadowitz-Königshain. Ein Zinszuschuss war Seitens der Staatsverwaltung zum ersten Mal nicht mehr erforderlich. Die Vorschüsse des Staats haben bisher 5 065 516 fl. betragen, wovon aber 13 118 fl. als zuviel bezahlt zurückerstattet worden sind. Der am 2. Januar fällige Actiencoupon ist nicht mit 4½ fl., wie bisher, sondern mit 5 fl. bezahlt worden. — Für Kriegsschäden hat die Gesellschaft als Vorschuss 300 000 fl. erhalten und behält noch eine Restforderung von 171 237,5 fl.

* Badische Staatseisenbahnen. (Juli-Einnahmen.) Nach officieller Mittheilung wurden auf den genannten Bahnen

		befördert		vereinnahmt	
		im Juli	bis ult. Juli	im Juli	bis ult. Juli
Personen		526911	2936347	437353 fl. 42 kr.	1990074 fl. 20 kr.
Gepäck	Ctr.	26716	104632	42659 „ 30 „	143721 „ 51 „
Equipagen	Stück	22	137	295 „ 27 „	1585 „ 4 „
Vieh	„	28767	187882	13536 „ 46 „	92874 „ 49 „
Güter u. z.					
Versandt	Ctr.	1587698	11424868	819498 „ 28 „	9211252 „ 41 „
Empfang	„	1567255	13024620		
			in Summa	1313343 fl. 53 kr.	11439518 fl. 45 kr.
			gegen 1867	1311085 „ 6 „	8600861 „ 41 „
			mithin 1868 mehr	2258 fl. 47 kr.	2838657 fl. 4 kr.

Fahrplan-Aenderungen.

Soweit uns bekannt geworden, sind die Winterfahrpläne in Kraft getreten:

am 1. October auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn;

am 15. October auf den Vereinigten Schweizer-, Schweizer Central- und Nordost-, Badischen Staats-, Württembergischen Staats-, Bayer. Staats-, Nürnberg-Fürther (s. S. 610), Pfälzischen, Nassauischen, Taunusbahn (s. S. 612), Hannoverschen Eisenbahn und Ostpreussischen Südbahn;

am 16. October auf der Kaiserin Elisabethbahn.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Die directe Güter- und Viehbeförderung zwischen Jütischen Stationen nördlich von Fredericia und Schleswig-Holsteinischen Stationen, sowie mit Hamburg wird am 1. November d. J. angefangen. — Zur selben Zeit tritt ein ermässigter Tarif für sämmtliche Verbandstationen auf den Jütischen, Fühnen'schen, Schleswig- und Holsteinischen Bahnen ins Leben.

Im Verkehre zwischen Rheinisch-Thüringischen Verbandstationen und Stationen der Oesterreichischen Staats- und der K. K. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn ist am 1. October ein anderweitiger Specialtarif für Getreide und Hülsenfrüchte zur Anwendung gekommen, wogegen die für diesen Artikel seither bestandenen Specialtarife in Fortfall kommen.

Die directen Frachtsätze zwischen Bremerhafen, Geestemünde,

Bremen und Harburg einer- und Wien, Marchegg, Pressburg und Pest andererseits haben sich vom 15. September an auch um folgende Beträge ermässigt. Bei der Normalclasse um 1 Sgr., bei der Classe A um 2 Sgr., bei der Cl. B und C um 1 Sgr. Ebenso wurden die für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen in Quantitäten von 100 Ctrn. bestehenden directen Sätze in derselben Richtung um je 1 Sgr. ermässigt.

Vom 10. October an betragen die Lieferfristen auf den Bahnstrecken der Rheinischen Bahn für Getreide gewöhnlicher Fracht bei einem Transport bis zu 20 Meilen 3 Tage und bei einem Transport über 20 Meilen 4 Tage. Für Eilgüter gilt die Hälfte der vorangegebenen Lieferfrist.

Im Bergisch-Hannoverschen Verkehr via Minden ist der Artikel „Dynamit" vom Transport ausgeschlossen worden.

Der Transportartikel „Eisenbahnschwellen" wird im Bahnbereiche der Berlin-Görlitzer Bahn fortan zu den Frachtsätzen der Classe C des Localtarifs, die Artikel „Vitriol und Vitriollösung", wenn solche auf unserer Station Berlin zum Weitertransport nach Sachsen und Böhmen aufgegeben werden, in Quantitäten unter 100 Centnern zum Satze der Classe B, in Quantitäten über 100 Centner zum Satze der Classe D des Ausnahmetarifs vom 1. Mai d. J. befördert. — Seit 5. October c. wird der Artikel „Caffee" im Verband-Verkehre derselben Bahn mit den Hauptstationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn statt zur Normalclasse zur ermässigten Classe IIa resp. Wagenladungsclasse A tarifirt.

Die im § 38 des Betriebsreglements der Berlin-Anhalter Bahn vom 1. April 1867 für Frachtgüter festgesetzten Lieferfristen werden vom 15. d. M. ab auf den Linien zwischen Berlin und Röderau resp. Leipzig, Halle, Cöthen oder Zerbst für Eilgüter auf 2 Tage und für Güter der Normalclasse und ermässigten Classe II A und B auf 3 Tage herabgesetzt. (S. S. 610.)

Die Kgl. Direction der Preuss. Ostbahn macht bekannt, dass fortan auch solche Eisenguss- und Eisenwaaren, so wie solche unverpackte oder nur mit Stroh umwickelte Maschinentheile, welche nicht ausschliesslich, sondern nur der Hauptsache nach aus grobem Guss- oder Schmiedeeisen bestehen, vom 15. d. M. ab in die ermässigte Classe B des Tarifs der Ostbahn versetzt worden sind, nachdem dieselben bis dahin der Tarifclasse II A angehört haben.

Die auf der Königl. Preussischen Ostbahn bereits bestehende Einrichtung, nach welcher Milch, Bier und frisches Obst mit den Personenzügen, soweit diese Gegenstände im Pack- oder Eilgutwagen untergebracht werden können, eilgutmässig zum einfachen Frachtsatze der Normalclasse befördert werden, wird vom 15. October d. J. ab dahin erweitert, dass 1) frisches Obst, frisches Gemüse, sowie frische Südfrüchte (Apfelsinen, Citronen, Maronen) in — zu einem Frachtbriefe gehörigen — Quantitäten von 100 Centnern und mehr, bei Transporten von mehr als 20 Meilen bedingungslos zum einfachen, jedoch bei der Aufgabe zu entrichtenden Normalfrachtsatze eilgutmässig in den Personenzügen, 2) dieselben Gegenstände in — zu einem Frachtbriefe gehörigen — Quantitäten von höchstens 2 Centnern, versuchsweise auch in den Eilzügen gegen Vorausbezahlung der ein und einhalbfachen Fracht der Normalclasse, zur Beförderung gelangen. Ferner werden 3) einige Delicatesswaaren, als Austern, Krebse, frischer Käse und Wildpret, in Körben oder Kisten von je höchstens 50 Pfd. Schwere, ebenso versuchsweise mit den Eil- und Courierzügen gegen Vorausbezahlung der vollen tarifmässigen Eilgutfracht (d. i. der doppelten Normalfracht) unter der bereits für die Beförderung frischer Fische bestehenden Maassgabe angenommen und befördert werden, dass der Transport ohne Ueberlastung und Verspätung der betreffenden Züge ausführbar ist. — Das Auf- und Abladen der oben unter 1 bezeichneten Sendungen ist Sache der Versender und Empfänger oder es kommen — falls die Eisenbahn-Verwaltung solches übernimmt — ausser der Fracht die tarifmässigen Ladekosten besonders zur Erhebung.

Für den directen Verkehr zwischen Stationen der Sächs. westlichen Staatsbahnen und Bayerischen Stationen via Eger ist ein neuer Tarif am 15. d. M. in Kraft getreten. Siehe off. Bekm. S. 610.

Um bei den nach Italien bestimmten Sendungen einerseits die Vertheuerung der Fracht von 12 und mehr Procent zu vermeiden, welche durch die Ueberweisung der Sendungen nach Ala — jener Station der Tyroler Eisenbahn, wo die Zollabfertigung stattfindet — entsteht, da dieselben ab Kufstein nicht im directen Tarif zwischen Kufstein und Stationen der Italienischen Bahnen, sondern nach dem internen Tarif der Tyroler Eisenbahn abgefertigt werden, andererseits aber auch jene Ersparnisse den Sendungen zu gut zu bringen, die durch die Bezahlung der Frachtgebühren in Italienischen Papiergeld an 7 Procent erzielt werden, so ist es dienlich, die Sendungen nur ab Kufstein bis Peri, den wirklichen Grenzstationen zwischen Tyrol und Italien zu frankiren, und die Zahlung der Fracht ab Peri an den Empfänger zu überweisen. Zollabfertigungen, wie auch alle Zollzahlungen, besorgen Organe der Eisenbahnen, ohne dass die Benutzung einer anderen Vermittelung in Ala nothwendig wäre.

Personalnachrichten.

Bayern. Dem bisherigen Oberinspector der General-Direction der Kgl. Verkehrsanstalten Friedrich Petri wurde der Titel eines General-Directions-Raths verliehen und der Assessor der gleichen Anstalt Joseph Breidenbach zum Rathe der genannten General-Direction befördert.

Ausland.

× **Schweiz.** Die Eisenbahnstrecke Constanz-Romanshorn-Rorschach, welche von grosser Bedeutung zu werden verspricht, geht jetzt ihrer Verwirklichung entgegen. In Betreff des südlichern Stücks, Romanshorn-Rorschach, sind die Traçeverhandlungen, welche namentlich wegen der Einmündung zu Rorschach einige Schwierigkeiten boten, jetzt so gut wie beendigt und die Arbeiten dort schon an mehreren Puncten im Gange. Es wurden gleichzeitig über den Abbruch des alten Kaufhauses daselbst, Erweiterung des Hafens und Anlegung eines neuen Quais auf der südöstlichen Seite Verträge abgeschlossen. Das Kaufhaus wird der Nordostbahn um 80 000 Fr. und den vereinigten Schweizerbahnen um 40 000 Fr. abgetreten. Am 30. September wurden auch zur Herstellung des Unterbaues der Linie Romanshorn-Rorschach im 3. Arbeitsloos auf der Strecke zwischen der Kreuzung der Rorschach-Horner Strasse und dem westlichen Ende des Quais im Unterdorf Rorschach die Erdarbeiten, sowie auf dem zu erweiternden Quaiplatz hinter dem Kaufhaus in Rorschach Bauarbeiten im Gesammtbetrage von 135 299 Fr. in Accord gegeben. — Wegen des unteren Stücks Romanshorn-Constanz werden die Anschlussverhandlungen dieser Tage in Carlsruhe beginnen und das letzte so lange bestandene Hinderniss aus dem Wege geräumt werden. Es besteht dieses Hinderniss in gewissen Zugeständnissen, welche die Schweiz bezüglich anderweiter Anschlüsse, namentlich eines solchen bei Singen, von Baden fordert und welche seither abgelehnt wurden, während Baden jetzt sich in einige vorläufige Festsetzungen einzulassen geneigt zeigt.

† **Französische Ostbahn.** (Aus dem Geschäftsbericht pro 1867.) Im Betrieb waren am 31. December 1866 2562 Kilometer. Im Jahre 1867 traten hinzu am 23. Juli: Section von St. Hilaire-au-Temple nach Sainte-Menehould (Linie von Reims nach Metz) mit 45 Kilom.; am 14. August: Section von Boulogne nach Neufchâteau (Linie von Chaumont nach Pagny-sur-Meuse) mit 49 Kilom., so dass im Jahre 1867 im Betriebe waren 2656 Kilom., nicht inbegriffen die auf Belgischem Boden und in Luxemburg betriebenen Linien.

Im Bau begriffen sind:

1) Die Eisenbahn von Mézières nach Hirson mit 50 Kilom. Die erste Section hiervon wird im Laufe dieses Jahres, der übrige Theil, im Anschlusse an die Nordbahn bei Hirson, im nächsten Jahre eröffnet werden.

2) Die Bahn von Niederbronn nach Thionville (excl. der Section Bening-Merlebach-Saargemünd) mit 114 Kilometern, wovon die Section von Saargemünd nach Niederbronn ihrer ganzen Länge nach im Bau begriffen.

3) Die Bahn von Chaumont nach Pagny-sur-Meuse (excl. der eröffneten Strecke Chaumont-Neufchâteau) mit 41 Kilom.

4) Die Bahn von Belfort nach Guebwiller mit 49 Kilom.

5) Die Bahn von Reims nach Metz (excl. der eröffneten Sectionen Reims-Mourmelon und Sainte-Hilaire-Saint-Menehould) mit 117 Kilometern, wovon die Strecke zwischen Sainte-Menehould und Verdun in der Ausführung ist.

6) Die Bahn von Bar-sur-Seine nach Chatillon mit 36 Kilometer, welche im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden wird.

Hiernach sind im Ganzen im Bau begriffen: 407 Kilom. Bahn.

Die Kosten für Bau und Unterhaltung der Bahnen betrugen im Jahre 1867: für das alte Netz 721 778 fr. 51 c., für das neue Netz, und zwar auf den vollständig im Betrieb befindlichen Linien 4 925 366 fr., auf den theilweise eröffneten 16 215 707 fr., mithin in Sa. 21 862 852 fr.

Die Gesammt-Baukosten bis zu Ende des Jahres 1867 bezifferten sich auf 297 200 000 fr. für das alte und 723 350 956 fr. für das neue Netz, mithin in Sa. 1 020 550 956 fr.

Betriebs-Resultate. Die Gesammt-Einnahmen betrugen:

1) Auf dem alten Netze, einschliesslich der Vincenner Bahn, der Luxemburgischen Linien und der auf Schweizerischem Boden gelegenen 4 Kilometer der Baseler Linie . . .	64 786 333 fr.	78 c.
2) auf dem neuen Netze und zwar:		
a) auf den vollständig betriebenen Linien . .	42 275 407 „	63 „
b) „ „ theilweise „ „ . .	1 147 389 „	72 „
Sa.	108 209 131 fr.	13 c.

oder pro Kilom. Bahn 40 351 fr. 98 c. gegen 38 821 fr. 17 c. pro 1866.

Personen wurden insgesammt befördert: 1867 20 074 166, 1866 18 411 447, 1867 mehr 1 662 719. Vom Bahnhofe Paris allein reisten ab Personen: 1867 1 702 862, 1866 1 433 314, 1867 mehr 269 548.

Extrazüge während der Welt-Ausstellung verkehrten 96. Dieselben beförderten 55 901 Personen für 904 495 fr. 87 c.

Directe Billets nach Belgien, Deutschland und der Schweiz wurden 91 737 gegen 61 200 pro 1866 ausgegeben.

Das Gewicht des Eilgutes betrug: 54 782 531, das des Gepäcks 66,711 045 Kilogr. mit einer Einnahme für Beides von 4 884 368 fr. 43 c. gegen 4 558 125 fr. pro 1866. Der declarirte Werth der Geldsendungen betrug 569 520 462 fr. Frachtgut wurde befördert: 6 996 687 Tonnen gegen 6 805 101 T. pro 1866. Die Zahl der Expeditionen betrug 3 397 738 od. 9309 pro Tag. Der Ertrag pro Tonne und Kilometer war $0_{,0565}$ fr. Getreide wurden 1867 befördert 793 345 Tonnen.

Finanzielle Verhältnisse. Am 31. December 1866 wurde das Gesellschafts-Capital folgendermaassen repräsentirt: 584 000 Actien = 292 000 000 fr., 368 828 5% Obligationen = 179 551 500 fr., 1 497 709 3% Obligationen = 428 594 638 fr. 57 c., 487 408 Obligationen der alten Gesellschaft 146 870 460 fr. 35 c., Sa. 1 047 016 598 fr. 92 c. Emittirt wurden im Jahre 1867 72 139 Obligationen à 3% zum Werthe von 21 915 106 fr. 81 c., so dass das Capital Ende 1867 1 068 931 705 fr. 73 c. betrug.

Dividende. Die aus den Einnahme-Ueberschüssen als Dividende zur Vertheilung kommende Summe betrug 19 581 752 fr. 78 c. Hiervon wurden ausser der am 1. Novbr. 1867 bereits gezahlten Dividende von 20 fr. pro Actie = 11 533 940, weitere 13 fr. pro Actie bewilligt = 7 592 000 fr., zusammen 19 125 940 fr., so dass die volle Divi-

dende 33 fr. pro Actie betrug. Der Ueberschuss von 455 812 fr. 78 c. wurde auf das Geschäftsjahr 1868 übertragen.

An Betriebs-Material besass die Gesellschaft zu Ende des Jahres 1867: 825 Locomotiven verschiedener Systeme, 695 Tender, 2346 Personenwagen, 19 627 Güterwagen. Hierzu wurden in Bestellung gegeben: 12 Locomotiven, 27 Tender, 1 Luxuswagen, 1 Personenwagen I. Cl. und 143 diverse Wagen.

Verträge wurden Seitens der Ostbahn abgeschlossen:

1) mit der Präfectur des Ardennen-Departements wegen Inbetriebnahme von fünf Ardennenbahnen von localem Interesse: von Amagne nach Vouziers; von Sedan nach Mouzon und Zweiglinie Rémilly-Rancourt; von Donchery nach Vrigne-aux-Bois; von Carignan nach Messampré und der Station von Monthermé mit einer Gesammtlänge von 57 Kilometer;

2) mit dem Maire von Lutzelhausen und dem Repräsentanten der Gesellschaft der Industriellen etc. zu Schirmeck behufs Nachsuchung der Concession zum Bau der Linien von Mutzig nach Schirmeck und von Rambervillers nach Charmes;

sodann Conventionen mit der Kaiserl. Regierung:

1) betreffs des Betriebes der Luxemburger Linien;

2) wegen Verlängerung der Vincenner Linie von Varenne bis Boissy-Saint-Léger (5 Kilom.) und event. von Boissy-St. Léger bis Brie-Comte-Robert (12 Kilom.) und wegen Befreiung von der Verpflichtung zur Ausführung des Anschlusses von Nogent an die Mühlhauser Linie.

3) wegen Concession einer Linie von Rémiremont im Anschlusse an die Linie Colmar-Mühlhausen;

4) wegen Fixirung des Rechnungsschlusses für das alte Netz ab 1. Januar 1868 auf 10 Jahre statt 5 Jahre;

5) wegen Anlage einer Nachtrags-Rechnung für das erste Etablissement;

6) wegen Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben der Luxemburgischen Linien.

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Staats- und Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. Juli 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. Juli 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr eingenommen Rbl.	Die Mehreinnahme beträgt in Proc.
Staatsbahnen:					
Odessa-Olwiopol nebst Zweigbahnen	368	521785	752404	+230619	+44,1 %
Nicolai	604	4863077	5902058	+1038981	+21,3 %
Moskau-Tula	181	—	649773	—	—
Tula-Kursk	320	—	127934	—	—
	1473				
Privatbahnen:					
Rjäsau-Koslow	$197^{5}/_{10}$	862941	1613838	+750897	+87 %
Dünaburg-Witebsk	243	328036	521182	+193146	+58,9 %
Wolga-Don	73	97924	145257	+47333	+48,3 %
Moskau-Rjäsan	$196^{4}/_{10}$	1402564	2028021	+625457	+44,5 %
Riga-Dünaburg	204	447823	629092	+181269	+40,4 %
Zarskoje-Selo	25	146173	194889	+48716	+33,3 %
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	1700036	2175892	+475856	+27,9 %
Moskau-Jaroslaw	$66^{1}/_{10}$	273150	334297	+61147	+22,8 %
Lodz	26	30156	36609	+6453	+21,3 %
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	3429247	4114425	+685178	+20,0 %
Warschau-Wien	325	1126829	1273795	+146966	+13 %
Peterhof	$50^{9}/_{10}$	157176	175313	+18137	+11,5 %
Warschau-Bromberg	131	239911	244290	+4379	+1,8 %
Warschau-Terespol	193	—	271372	—	—
Rjäschsk-Morschansk	$121^{35}/_{100}$	—	242744	—	—
Koslow-Woronesch	170	—	213677	—	—
Gruschew-Aksaisk	72	—	87699	—	—
	$3711^{25}/_{100}$				

× **Russland.** Die Bahn von Schuisko-Iwanowsk (Station der Moskau-Nischni Bahn) über Schuja nach Iwanowo, 84 Werst = 12 Deutsche Ml. lang, ist am 15/27. September in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr übergeben worden. — Die Bahn wurde binnen Jahresfrist gebaut.

Volkswirthschaftliches.

Ueber den Verbrauch von Saarkohle. (Berichtigung). Von der Königlichen Bergwerks-Direction zu Saarbrücken erhalten wir folgende vom 29. v. M. datirte Mittheilung:

In No. 33 dieser Zeitung findet sich in dem Aufsatze „Ueber Prämien" nach Anführung einiger Ziffern über die Höhe und die Kosten der pro Achsmeile zur Feuerung der Locomotiven ausweislich der Deutschen Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1866 in diesem Jahre verbrauchten Steinkohlen die folgende Stelle:

„Von den sämmtlichen unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, gleichviel ob ihm gehörig oder nicht, ist die billigste die schon erwähnte Oberschlesische mit 1,5 Pf., die theuerste die Saarbrücker mit 4,3 Pf. — Letzteres Resultat fällt umsomehr auf, als genannte Bahn mitten in reichen Kohlenlagern liegt, also keiner oder doch geringer Transportkosten bedarf und eine sehr exact arbeitende Prämien-Berechnung besitzt.

Die benutzte Saarkohle, über die ohnehin schon, trotz aller Rauchverzehrungsapparate wegen des starken Qualmens geklagt wird, scheint daher für Locomotivfeuerung nicht besonders vortheilhaft zu sein."

Es überrascht, dieses Urtheil über die Brauchbarkeit der Saarkohlen an der bezeichneten Stelle ohne jede weitere sachgemässe Begründung zu finden. Dasselbe würde daher auch gänzlich mit Stillschweigen zu übergehen sein, wenn es sich nicht in einer weitverbreiteten, allerseits als zuverlässig bekannten Fachzeitung fände und unter Berufung auf die Autorität derselben auch in andere Zeitungen übergegangen wäre. Gerade aus diesem Grunde aber glauben wir nur im Interesse dieser Zeitung und ihrer Leser, welchen die Qualität der Saarkohlen nicht aus eigener Anschauung und aus eigenem Gebrauch bekannt ist, zu handeln, wenn wir dem in jenem Artikel gefällten unmotivirten Urtheile entgegentreten.

Es kann dabei nicht unsere Absicht sein, den hohen Verbrauch der Saarbrücker Bahn aus den eigenthümlichen Betriebsverhältnissen und etwaigen sonstigen Einrichtungen derselben erklären zu wollen, obgleich wenigstens die ersteren wohl manche Momente dafür darbieten, wenn man berücksichtigt, dass der Hauptverkehr der Saarbrücker Bahn sich auf die nur ca. $4^{1}/_{2}$ Meilen lange Strecke zwischen Neunkirchen und Forbach mit 6 Eisenbahnstationen, 12 unter einer halben Meile langen Zweigbahnen und ebenso vielen Grubenstationen concentrirt und somit eigentlich nur einem grossartigen Rangirdienste zu vergleichen ist.

Um das Ungerechtfertigte des in Rede stehenden Urtheiles nachzuweisen, wird es vielmehr vollkommen genügen, den Resultaten des Kohlenverbrauchs der Saarbrücker Bahn denjenigen von anderen Bahnen gegenüber zu stellen, welche sich der Saarkohlen zu ihrem Betriebe gleichfalls und zwar ausschliesslich bedienen. Zu diesen gehören u. a. die mit der Saarbrücker Bahn unter gleicher Verwaltung stehende Rhein-Nahe-Bahn, die Württembergische Staatsbahn und die Königl. Bayer. Pfälzischen Eisenbahnen. In Bezug auf diese Bahnen, denen wir zum Vergleich noch die Saarbrücker Bahn selbst, sowie die Westfälische, die Bergisch-Märkische, die Köln-Mindener, die Rheinische und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn hinzufügen, sind in der Deutschen Eisenbahnstatistik für das Betriebsjahr 1866 die folgenden Resultate angegeben.

No.	Bezeichnung der Bahnen.	An Brennmaterial (Steinkohlen etc.) sind pro Achmeile verbraucht brutto Zollpfund	netto Zollpfund	Durchschnittspreis pro 100 Z.-Pfd Steinkohlen Sgr.	Kosten des im Betriebsjahre 1866 verbrauchten Brennmaterials überhaupt Thlr.	pro Nutzmeile Sgr.	pro Achsmeile Pf.
1	Saarbrücker Eisenbahn	7,178	5,138	4,022	57309	11,15	4,80
2	Rhein-Nahe- „	6,921	5,068	4,601	35921	10,086	3,71
3	Württembergische Staatsbahn	5,202	4,255	8,290	212190	13,86	5,28
4	Pfälzische Ludwigsbahn	3,850	—	5,714	55661	8,38	2,81
5	Oberschlesische Eisenbahn	3,389	2,529	3,21	108779	7,71	1,45
6	Westfälische „	4,335	3,188	6,31	74025	13,75	3,62
7	Bergisch-Märkische „	5,507	4,729	3,63	138852	7,75	2,49
8	Köln-Mindener „	5,378	3,512	3,70	247990	9,71	2,59
9	Rheinische „	5,868	4,410	4,90	128795	8,39	3,61
10	Leipzig-Dresdner „	3,866	—	8,823	87100	15,92	3,94

Hieraus folgt, dass die Leistungen der Saarkohlen auf der Pfälzischen Ludwigsbahn denjenigen der Schlesischen Kohlen auf der Oberschlesischen Eisenbahn sehr nahe gleichkommen und denjenigen der Ruhrkohlen, resp. Sächsischen Kohlen auf den sub 6 bis 10 benannten Bahnen sogar überlegen sind, und dass ferner die Leistungen der Saarkohlen auf der Württembergischen Staatsbahn, welche theilweise sehr schwierige Betriebsverhältnisse hat, den Leistungen der Ruhrkohlen auf der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn mindestens gleichstehen. Dass die Kosten des Brennmaterial-Verbrauchs pro Achsmeile nicht mit dem Verbrauch selbst in gleichem Verhältniss stehen können, wird aus den oben mit angeführten Durchschnittspreisen der Steinkohlen von selbst erklärlich. Dass aber am wenigsten diese Kosten pro Achsmeile allein zur Beurtheilung der Qualität der zur Verwendung gekommenen Steinkohlen dienen können, ist nach den vorstehenden Resultaten wohl ebenfalls für Niemand mehr zweifelhaft, oder man müsste denn nach der Logik des Verfassers des qu. Artikels beispielsweise auch als richtig zugeben wollen, dass die Berlin-Stettiner Eisenbahn, deren Kosten pro Achsmeile auf ihren verschiedenen Linien 5,55, 6,598 und 7,6 Sgr.* betragen, die schlechtesten Kohlensorten verwendet, obgleich dieselbe sich wahrscheinlich Englischer und Oberschlesischer Steinkohlen bedient.

* Wir müssen annehmen, dass hier ein Schreibfehler in dem uns mitgetheilten Manuscript untergelaufen ist, da es sich nach Inhalt der Deutschen Eisenbahn-Statistik beim Kohlenverbrauch pro Achsmeile nur um Pfennige, nicht um Sgr., handeln kann. Um übrigens jede Discussion über die fraglichen Verhältnisse abzuschneiden, bemerken wir, wie kein Grund vorliegt anzunehmen, dass der Herr Verfasser des Aufsatzes in No. 33 es bestreiten wird, die Höhe der Kosten sei ausser von der Güte der Kohlen auch von der Entfernung abhängig, aus welcher dieselben bezogen werden. Die Red.

Da es aber doch auffällig erscheinen mag, dass die Leistungen der Saarkohlen auf der Saarbrücker und auf der Rhein-Nahebahn wesentlich geringer sind, als auf den anderen Deutschen und Schweizerischen Bahnen, sowie auf der Französischen Ostbahn, welche Saarkohlen verwenden, so wollen wir schliesslich nur noch bemerken, dass dies ausser in den eigenthümlichen und schwierigen Betriebsverhältnissen jener Bahnen zum Theil in dem Umstande mit liegen dürfte, dass dieselben vorzugsweise Förderkohlen anwenden, während die übrigen Bahnen zur Locomotivfeuerung sich der zwar theureren, aber besseren Kohlen I. Sorte, welche aus den Förderkohlen durch Abscheidung von 30 bis 50% Gries dargestellt werden, bedienen.

In dem letzteren Umstande möchte auch wohl das auf der Saarbrücker Bahn sich besonders bemerkbar machende „starke Qualmen" der Saarkohlen seine Erklärung finden.

Saarbrücken, den 29. September 1868.

Königliche Bergwerks-Direction.

Indem wir dem Wunsche der Königlichen Bergwerks-Direction nachkommen, die vorstehende „Berichtigung" vollständig zum Abdruck zu bringen, bemerken wir unsererseits, dass der unbefangene Leser des fraglichen Artikels mit uns darin übereinstimmen wird, wie aus demselben keineswegs die Absicht hervortritt, Vergleiche über die Güte der verschiedenen Kohlensorten anzustellen und wir deshalb keine Veranlassung haben konnten, die gerügte Bemerkung jenes Artikels zu beanstanden, umsoweniger, als wir über die fraglichen Verhältnisse den Verfasser derselben als Beamten der Königl. Saarbrücker Eisenbahn informirt halten durften. Wir freuen uns aber, dass jene offenbar ganz unabsichtlich hingeworfene Bemerkung Anlass gegeben hat, die Leistungen der Saarkohlen in das richtige Licht zu stellen.

Die Redaction.

Schifffahrt.

⊙ Bodenseeschiffahrt. Auf dem Bodensee vermitteln gegenwärtig 87 Fahrzeuge den Verkehr; darunter befinden sich 21 Dampfschiffe mit 961 Pferdekräften und mit einer Gesammttragkraft von 15 200 Zollctrn. Bayern besitzt zur Zeit 4, Württemberg 5, Baden und die Schweiz je 6 Dampfschiffe. Sämmtliche 87 Fahrzeuge haben eine Tragkraft von 92 800 Ctr. und gehören davon Bayern und der Schweiz je 23 Schiffe, Württemberg 18, Baden 16, Oesterreich 7 Fahrzeuge. Unter den Bodenseehäfen hat Lindau weitaus den lebhaftesten Verkehr; die gesammte Ein- und Ausfuhr daselbst belief sich im verflossenen Jahre 1867 auf mehr als $4{,}_{10}$ Mill. Ctr. Frachtgut aller Art, während im Hafen von Romanshorn $2{,}_{77}$ Mill. Ctr., in Rorschach $1{,}_{20}$, in Friedrichshafen $1{,}_{03}$; in Constanz $0{,}_{55}$; in Bregenz nur $0{,}_{17}$ Mill. Ctr. zur Ein- und Ausladung gekommen sind. Seewärts kamen in Lindau 484 200 Ctr. an und ausliefen 3 621 300 Ctr., zusammen also 4 105 500 Ctr., darunter mehr als die Hälfte, nämlich 2 613 500 Ctr. Getreide. Von den $3{,}_{6}$ Mill. Ctr., die den Hafen von Lindau verlassen haben, ging der grössere Theil ($2{,}_{53}$ Mill. Ctr.) nach Romanshorn, nach Rorschach nur $0{,}_{39}$ Mill. Ctr. Dagegen gelangten nach Lindau von Rorschach aus 65 000, von Romanshorn 179 000 Ctr. Während des verflossenen Jahres fuhren im Lindauer Hafen 8 266 mal Schiffe ein und ebenso oftmal aus, sodass der gesammte Schiffsverkehr 16 532 Fahrten im Hafen von Lindau entziffert, oder jeden Tag durchschnittlich ungefähr 45 ein- oder ausfahrende Schiffe. In Lindau sind mittels der Dampfschiffe 62 519 Passagiere gelandet und 62 684 Passagiere sind von Lindau auf Dampfschiffen weggefahren, so dass also zusammen 125 203 Reisende im Jahre 1867 den Hafen von Lindau berührten, gegen nur 83 671 Passagiere im Jahre 1866. Die beträchtliche Zunahme des Reiseverkehrs im vorigen Jahre erklärt sich namentlich dadurch, dass viele Reisende ihren Weg zur Pariser Ausstellung über Lindau durch die Schweiz nahmen, sowie dass im Kriegsjahre 1866 die Zahl der Touristen ohnehin eine geringere war, als in anderen Jahren.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
17. Oct.	zu Ulm	Württemb. Stsb.	Heerdlieferung	—
19. „	zu Castel	Taunusbahn	Verkauf alt. Schienen, Eisen etc.	—
20. „	zu Heidelberg	Badische Stsb.	Hochbauten, Station Edelfingen (Lauda-Mergentheimer Bahn)	—
20. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E. (Zweigb. M. Gladbach-Odenkirchen)	Erdarbeiten	—
21. „	zu Elberfeld	Bergisch-Märk. E. (Zweigb. M. Gladbach-Odenkirchen)	Gusseiserne Röhren für Wasser-Durchlässe	—
25. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Gusseiserne Rohrstücke	—
26. „	zu Köln	Rheinische E.	Hochbauten zu Nippes	—
26. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Schienen	611
27. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschles.-Märkische E.	Eiserne Feuerrohre	611
28. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Verkauf alter Materialabgänge	—
29. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Betriebsmaterialien	611
30. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Materialien pro 1869	—
2. Nov.	zu Warschau	Warschau-Wiener u. Warschau-Bromb. E.	Werkstatts-Materialien	613
3. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschles.-Märkische E.	Werkstatts-Nutzhölzer	611
3. „	zu Frankfurt a/O.	dieselbe	Radreifen	611
10. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	100000 Stück Ostsee-Kiefern-Schwellen.	

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen
im Monat August und im Jahre 1868.
Nachtrag zur Uebersicht in No. 40 S. 581.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme für in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. August 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Sächs. westl. Stsb.	138238	322762	461000	—	—	—
Sächs. östl. Stsb.	79144	160176	239320	—	—	—
Privatbahnen	16201	28194	44395	—	—	—
Zusammen	233583	511132	744715	+19191	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Fünfkirchen-Barcs*	3994	4050	8044	—	28585	—
Mohács-Fünfkirchen	6298	59540	65838	—983	517679	+68333
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	230354	435216	665570	—25177	5352 790	+965295
Bayer. Staatsbahnen	825998	1292342	2118340	+260021	15 224 038	+3983842
Württemb. Staatsb.	385507	481265	866772	+46879	—	—

* Eröffnet am 6. Mai 1868.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

Auf Grund Ermächtigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, ist den in der diesseitigen Verwaltung unter der Bezeichnung „Königliche Eisenbahn-Betriebs-Direction" in Osnabrück, Bremen, Hannover, Harburg und Göttingen bestehenden Dienststellen, vom 15. d. M. ab die amtliche Bezeichnung:

„Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection"

beigelegt worden.

Hannover, den 9. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Maybach.

Pfälzische Nordbahnen.
(Linie Landstuhl-Kusel.)

Weitere Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der Landstuhl-Kuseler Bahn werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, von heute ab bis zum 15. November d. Js. die

Fünfte Einzahlung von zwanzig Procent,

somit den Betrag von 100 fl. per Interimsschein

an die Kgl. Bank in Nürnberg oder deren Filialen
an die Bankhäuser:
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin oder
an die Directions-Hauptcasse in Ludwigshafen a/Rhein

zu leisten.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner

Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschaftsvermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte, worauf die mit früheren Einzahlungen im Rückstande gebliebenen Actienbesitzer hiermit aufmerksam gemacht werden.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Ludwigshafen, den 5. October 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Königlich Sächs. Westl. Staatseisenbahnen.
Bekanntmachung,
directen Güterverkehr mit Bayerischen Stationen betr.

Für den directen Güterverkehr via Eger nach Bayerischen Stationen von Adorf, Altenburg, Annaberg, Auerbach, Chemnitz, Crimmitschau, Döbeln, Falkenstein, Gera, Glauchau, Greiz, Hohenstein, Leipzig, Lengenfeld, Meerane, Mehltheuer, Mittweida, Oelsnitz, Plauen, Reichenbach, Reuth, Riesa, Ronneburg, Schmölln, Schneeberg, Schwarzenberg, Treuen, Waldheim, Werdau und Zwickau sind neue Tarife bearbeitet worden, welche vom 15. October d. J. an in Kraft treten. Exemplare dieses Tarifs sind für den Preis von 3 Gr. pro Stück in den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erlangen.

Leipzig, am 14. October 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
Frhr. Biedermann.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die in § 38 unseres Betriebs-Reglements vom 1. April 1867 für Frachtgüter festgesetzten Lieferfristen werden vom **15. huj.** ab auf den Linien zwischen Berlin und Röderau resp. Leipzig, Halle, Cöthen oder Zerbst für Eilgüter auf 2 Tage und für Güter der Normalclasse und ermässtgten Classen II A und B auf 3 Tage herabgesetzt, was wir hiermit zur Kenntniss des betheiligten Publicums bringen.

Berlin, den 6. October 1868. **Die Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Vom **15. September d. Js.** ab werden directe Fahrbillets zu den drei ersten Wagenclassen von den Stationen Reibnitz, Hirschberg, Dittersbach und Altwasser nach Dresden und umgekehrt ausgegeben. Wir bringen dies mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniss, dass auch eine directe Expedition des Gepäcks zwischen den genannten Stationen stattfindet.

Berlin, den 5. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit der am 15. ds. Mts. beginnenden **Winterfahrordnung** gehen die Züge

von Nürnberg nach Fürth

von Morgens 7 Uhr bis Abends 7 Uhr,

von Fürth nach Nürnberg

von Morgens $7^1/_2$ Uhr bis Abends $7^1/_2$ Uhr.

An Sonn- und Festtagen werden die Züge bis Abends 8 resp. $8^1/_2$ Uhr fortgesetzt.

Ausserdem gehet an jedem Sonn- und Festtag, dann jeden Mittwoch und Sonnabend ein Spätzug um 10 Uhr Abends von Nürnberg nach Fürth und um $10^1/_2$ Uhr von da zurück.

Die Benützung der Haltestelle Muggenhof ist frei gegeben

für die Züge aus Nürnberg

um 9 Uhr Vormittags, dann von 12 Uhr Mittags bis zum letzten Abendzuge;

für die Züge aus Fürth

um 8 Uhr 30 Minuten Vormittags, dann von 12 Uhr 30 Minuten Nachmittags bis zum letzten Abendzuge.

Nünberg, am 8. October 1868.

Das Directorium.

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 850 000 laufende Fuss gewalzter Eisenbahn-Schienen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schienen für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf

Mittwoch den 21. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten. Offerten, welche den Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Köln, sowie in unserem Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher Kanzlei-Rath Lakomi hierselbst zu richtende Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. September 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Unterhaltung des Oberbaues soll die Lieferung von
4501 Centner = 62 000 Stück Seitenlaschen,
1105 desgl. = 200 000 Stück Hakennägel,
1272 desgl. = 145 000 Stück Laschenschraubenbolzen
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem

Dienstag den 3. November 1868 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten angesetzten Termin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug für die Königliche Ostbahn“

versehen an den unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspector zu Bromberg Bahnhof einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur angegebenen Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Köln und Breslau, sowie im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an den Unterzeichneten zu richtende Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1868.

Der Ober-Betriebs-Inspector.
Grillo.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung folgender für das Jahr 1869 erforderlichen Materialien, als:

3000 Ctr. raffinirtes Rüböl (Brennöl),
1500 Ctr. Schmieröl (rohes Rüböl) für Locomotiven
und **1250 Ctr. desgleichen für Wagen**

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 19. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Rüböl resp. Schmieröl“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. September 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung verschiedener, für das Jahr 1869 erforderlichen Betriebs-Materialien und Utensilien, als: Garnabfall, Lichttalg, grüne Seife, Petroleum, Terpentin, Dochte, Lampenglocken, Cylindergläser, Hanf, Werg, Bindfaden, Stränge, Packleinen, Waschleder, Waschschwämme, Stroh, Nägel, Notizbücher, Haar- und Reisbesen, Schrubber, Handfeger, Gläser, Trichter u. s. w. zu Meidingerschen Telegraphen-Elementen, Kupfer-Vitriol, Morsepapier in Rollen und dergl. m. im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Mittwoch den 21. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie in den Stations-Büreaus zu Breslau, Frankfurt a/O. und Görlitz zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie der Bedarfs-Nachweisung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. September 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

122 000 Centner Eisenschienen,

25 000 „ Gussstahlschienen und

5 000 „ Puddelstahlschienen

für das Jahr 1869 im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 26. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisen-, Gussstahl- oder Pudelstahl-Schienen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 8. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1869 erforderlichen eisernen Feuer-Rohre zu Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 27. October 1868 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung eiserner Feuer-Rohre

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin, sowie hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 8. October 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister:

A. Wöhler.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der pro 1869 erforderlichen

Werkstatts-Nutzhölzer

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 3. November 1868 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Nutzholz-Lieferung

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen im Central Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 11. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

A. Wöhler.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1869 erforderlichen Quantums von

Gussstahl-Radreifen für Locomotiven, Tender und Wagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 3. November 1868 Vormittags 12 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Radreifen

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 13. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

A. Wöhler.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Die Lieferung der pro 1869 für die Hannoverschen Staats-Eisenbahn erforderlichen **Betriebs-Materialien**, nämlich: Beleuchtungs-, Schmier-, Reinigungs-, Telegraphen- etc. Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Offerten hierauf sind an den c. Ober-Betriebs-Inspector Wex hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien

versehen, bis zu dem **auf Donnerstag den 29. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten, bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in unserem Central-Büreau sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel zur Einsicht aus.

Dieselben werden auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse, hierselbst zu richtende Gesuche gegen Zahlung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 6. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Maybach.

Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn.

Vom 15. October 1868 an gültig.

	Abgangs- und Bestimmungs-Station.		1.	3.	5.	7.	9.	11.	13.	15.	17.	19.	21.
			Local-zug.	Pers.-zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers. zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnell zug.	Personen-züge.		Güterzug ohne Pers.
			I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	
			Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Nachm.	Nchm	Nchm.	Abs.	Abs.	
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Taunus-Eisenbahn.	Frankfurt .	ab	6^{10}	6^{20}	8^{45}	10^{25}	11^{20}	2	2^{50}	4^{5}	6^{25}	8^{45}	8^{55}
	Höchst . .	an	6^{25}	6^{35}	9	10^{35}	11^{35}	2^{10}	3^{5}	4^{15}	6^{40}	9	9^{15}
Sodener Zweigb.	Soden .	ab	—	—	8^{40}	10^{15}	11^{20}	1^{52}	2^{47}	3^{55}	6^{22}	8	—
	Höchst	an	—	—	8^{53}	10^{28}	11^{33}	2^{5}	3	4^{8}	6^{35}	8^{13}	—
	Höchst	ab	6^{27}	—	9^{5}	10^{37}	11^{55}	2^{15}	3^{10}	4^{20}	6^{50}	—	—
	Soden .	an	6^{40}	—	9^{18}	10^{50}	12^{8}	2^{28}	3^{23}	4^{33}	7^{3}	—	—
	Höchst . .	ab	Nur bis 31. October.	6^{37}	9^{3}	10^{37}	11^{37}	2^{13}	3^{7}	4^{18}	6^{42}	9^{2}	9^{20}
	Hattersheim	ab		X 6^{47}	9^{13}	—	X 11^{48}	—	3^{17}	—	X 6^{52}	9^{12}	9^{33}
	Flörsheim .	ab		7^{2}	X 9^{25}	—	12^{3}	—	X 3^{30}	X 4^{32}	7^{7}	9^{24}	X 9^{50}
	Hochheim .	ab		X 7^{15}	9^{35}	—	12^{15}	—	3^{44}	—	X 7^{19}	X 9^{35}	10^{7}
	Castel . .	an		7^{25}	9^{45}	X 11^{10}	X 12^{25}	X 2^{45}	X 3^{55}	4^{48}	7^{30}	9^{45}	10^{20}
	Mainz .	an		7^{35}	9^{55}	11^{25}	12^{35}	2^{55}	4^{10}	4^{58}	7^{40}	9^{55}	—
	per Dampfboot	ab		7^{20}	9^{35}	11	12^{10}	2^{30}	3^{45}	4^{38}	7^{20}	9^{35}	—
	Castel . .	ab		7^{35}	9^{50}	X 11^{15}	X 12^{30}	I. II. III. X 2^{53}	X 4	4^{53}	7^{35}	9^{50}	10^{30}
	Curve .	an		7^{43}	10	11^{22}	12^{40}	3^{2}	4^{10}	5^{2}	7^{45}	10	10^{10}
	Biebrich	an		7^{55}	10^{10}	—	12^{55}	3^{13}	4^{20}	—	7^{55}	10^{10}	—
	Biebrich	ab		7^{32}	9^{47}	—	12^{27}	2^{50}	3^{57}	—	7^{32}	9^{47}	—
	Wiesbaden	an		7^{55}	10^{10}	11^{30}	12^{55}	3^{13}	4^{20}	5^{10}	7^{55}	10^{10}	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Corresondenzen mit d. Taunusbahn.	Castel	ab	—	7^{35}	—	11^{15}	—	2^{53}	—	4^{53}	7^{35}	—	—
	Curve	ab	—	7^{45}	—	11^{23}	—	3^{5}	—	5^{5}	7^{50}	—	—
	Wiesbaden	ab	—	7^{45}	—	11^{15}	—	3	—	5	7^{45}	—	—
	Mosbach .	an	—	7^{54}	—	11^{30}	—	3^{10}	—	5^{10}	7^{55}	—	—
	Eltville .	an	—	8^{22}	—	11^{52}	—	3^{37}	—	5^{31}	8^{25}	—	—
	Rüdesheim	an	—	8^{55}	—	12^{25}	—	4^{12}	—	6	9	—	—
	Lahnstein	an	—	10^{35}	—	2^{5}	—	5^{58}	—	7^{35}	—	—	—
	Coblenz	an	—	10^{54}	—	2^{20}	—	6^{23}	—	7^{50}	—	—	—
	Bonn	an	—	12^{25}	—	4^{15}	—	8^{25}	—	9^{20}	—	—	—
	Cöln .	an	—	1^{5}	—	5^{15}	—	9^{25}	—	10	—	—	—
	Aachen	an	—	3^{30}	—	7^{50}	—	—	—	12^{5}	—	—	—
	Ems . .	an	—	12^{15}	—	3^{55}	—	6^{35}	—	8^{1}	—	—	—
	Dietz . .	an	—	1^{12}	—	4^{50}	—	7^{81}	—	8^{52}	—	—	—
	Limburg .	an	—	1^{20}	—	4^{57}	—	7^{38}	—	9	—	—	—

	Abgangs- und Bestimmungs-Station.		2.	4.	6.	8.	10.	12.	14.	16.	18.	20.	22.	24.
			Güterzug ohne Pers.	Personen-züge.		Schnell-zug.	Personen-züge.		Schnell-züge.		Pesonenzüge.			Güterzug ohne Pers.
				I. II. III.	I. II. III	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	
				Mrgs	Mrgs.	Mrgs.	Nm.	Nchm.	Nchm	Nchm	Abds.	Abds.	Abds.	
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.	Limburg .	ab	—	—	—	7	—	9^{5}	III. Classe nur bis Castel.	—	2^{5}	—	—	—
	Dietz . . .	ab	—	—	—	7^{8}	—	9^{23}		—	2^{13}	—	—	—
	Ems . . .	ab	—	—	—	8^{10}	—	10^{15}		—	3^{10}	—	—	—
	Aachen	ab	—	—	—	3^{20}	—	7		—	9^{35}	—	12^{40}	—
	Cöln .	ab	—	—	—	6	—	9		—	11^{45}	—	2^{45}	—
	Bonn .	ab	—	—	—	6^{40}	—	9^{40}		—	12^{50}	—	3^{45}	—
	Coblenz	ab	—	—	—	8	—	11^{4}		—	2^{50}	—	5^{30}	—
	Lahnstein .	ab	—	—	—	8^{38}	—	11^{45}		—	3^{40}	—	6^{10}	—
	Rüdesheim .	ab	—	—	7^{10}	10^{12}	—	1^{25}		—	5^{26}	—	7^{45}	—
	Eltville . .	ab	—	—	7^{49}	10^{46}	—	2^{5}		—	6^{2}	—	8^{24}	—
	Mosbach .	ab	—	—	8^{12}	11^{9}	—	2^{28}		—	6^{25}	—	8^{48}	—
	Wiesbaden .	an	—	—	8^{25}	11^{18}	—	2^{40}		—	6^{40}	—	9	—
	Curve .	an	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—
	Castel .	an	—	—	8^{25}	11^{21}	—	2^{41}		—	6^{40}	—	9^{2}	—
	Mainz .	an	—	—	8^{35}	11^{45}	—	2^{55}		—	7^{5}	—	9^{20}	—
Taunus-Eisenbahn.	Wiesbaden	ab	—	6^{20}	8^{30}	11	12	2^{15}	3^{45}	5^{50}	6^{30}	Localzug nur bis 31. Oct.	8^{50}	—
	Biebrich	ab	—	6^{17}	8^{27}	—	11^{57}	2^{12}	—	—	6^{27}		8^{47}	—
	Biebrich	an	—	6^{40}	8^{50}	—	12^{20}	2^{35}	—	—	6^{50}		9^{10}	—
	Curve .	ab	—	6^{30}	8^{40}	11^{8}	12^{10}	2^{26}	3^{53}	5^{57}	6^{40}		9	10^{50}
	Castel . .	an	—	6^{40}	8^{50}	X 11^{15}	X 12^{20}	X 2^{36}	X 4	6^{5}	6^{55}		9^{10}	11
	Mainz	an	—	6^{50}	9	11^{25}	12^{35}	2^{55}	4^{10}	6^{15}	7^{5}		9^{20}	—
	per Dampfboot	ab	—	6^{30}	8^{40}	11	12^{10}	2^{30}	3^{45}	5^{55}	6^{45}		9	—
	Castel . .	ab	5^{35}	6^{45}	8^{55}	X 11^{25}	X 12^{25}	X 2^{15}	I.u.II. X 4^{5}	6^{10}	7		9^{15}	—
	Hochheim .	ab	5^{53}	X 6^{55}	9^{5}	—	12^{35}	2^{55}	—	6^{19}	7^{10}		X 9^{25}	—
	Flörsheim .	ab	6^{15}	7^{6}	X 9^{17}	—	12^{47}	X 3^{6}	X —	—	X 7^{22}		X 9^{37}	—
	Hattersheim	ab	X 6^{38}	7^{20}	X 9^{27}	X —	1	3^{17}	—	X —	7^{33}		X 9^{50}	—
	Höchst . .	an	6^{55}	7^{32}	9^{37}	11^{52}	1^{10}	3^{27}	4^{38}	6^{47}	7^{43}		10	—
Sodener Zweigb.	Soden .	ab	—	7^{12}	9^{24}	11^{20}	—	2^{47}	3^{55}	6^{22}	—	8	—	—
	Höchst	an	—	7^{25}	9^{37}	11^{33}	—	3	4^{8}	6^{35}	—	8^{13}	—	—
	Höchst	ab	—	7^{37}	9^{45}	11^{55}	2^{15}	4^{20}	—	6^{50}	—	—	—	—
	Soden .	an	—	7^{50}	9^{58}	12^{8}	2^{28}	4^{33}	—	7^{3}	—	—	—	—
	Höchst . .	ab	7^{5}	7^{35}	9^{40}	11^{55}	1^{12}	3^{30}	4^{40}	6^{50}	7^{45}	8^{15}	10^{5}	—
	Frankfurt.	an	7^{30}	7^{50}	9^{55}	12^{5}	1^{30}	3^{45}	4^{50}	7	8	8^{30}	10^{20}	—

Der Dienst auf der Höchs-Sodener Zweigbahn und die Localzüge Nr. 1 u. 20 werden mit dem 31. October d. J. eingestellt.

Im Auftrag des Verwaltungsraths: Der Director Wernher.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir beabsichtigen die Anfertigung von 2300 Stück $4^3/_4$ Zoll in der Nabe starke **Gussstahlachsen** und von 300 Paar **schmiedeeisernen Scheibenrädern** mit angeschweissten Unterreifen und Puddelstahl-Bandagen im Wege der Submission zu vergeben. Die maassgebenden Lieferungsbedingungen liegen in unserem hiesigen Centralbüreau zur Einsicht offen und können auch auf portofreies Ansuchen von uns bezogen werden.

Offerten mit entsprechender äusserlicher Bezeichnung sind bis zum **27. October c.** an uns einzureichen. Die Submittenten, unter welchen wir uns freie Wahl vorbehalten, bleiben bis zum 5. November c. an ihre Offerte gebunden.

Köln, den 30. September 1868.

Die Direction.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen.

Die Lieferung der für die Werkstatt der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen im Jahre 1869 erforderlichen Materialien, und zwar:

Walz-Eisen,
Stahl,
diverse Metalle,
Bleche,
Bohlen und Bretter,
Holzkohlen, Coaks und Steinkohlen,
Leder,
Gummi-Waaren,
Seiler-Waaren,
Manufacte,
Posamentir-Waaren,
Oele, Farben, Chemicalien und Droguen,
Glas-Waaren,
diverse Werkzeuge und Geräthschaften,
Feilen zum Aufhauen,
Verschiedener Eisenguss,
Dräthe, Nägel, Drathstifte, Holzschrauben, Nieten und diverse Gegenstände

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, so wie die Verzeichnisse der zu liefernden Gegenstände sind in unserem Central-Büreau zu Warschau einzusehen, auch können Abschriften derselben auf Verlangen gegen Erstattung von Copialien mitgetheilt werden.

Sämmtliche Lieferungen finden franco Magazin Warschau statt.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstätten-Materialien"

in der Zeit vom **15. October bis 2. November a. cr. 10 Uhr** früh an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet am 2. November a. cr. Morgens 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt.

Warschau, den 7. October 1868.

Die Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Für Eisenbahn-Directoren.

Eisenbahn - Schriller - Flöten

von Horn und Zinn zu billigen Preisen en gros & en detail. Preisangabe franco.

Gottfried Thiele, Cöln.
Schildergasse 41. Filiale: Hochstrasse 110.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. America	17. October	12. November	D. Hermann	31. October	26. November
D. Weser	24. „	19. „	D. Union	7. November	3. December

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. October.	1. November.	D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.
D. Baltimore	1. November	1. December	D. Baltimore	1. Januar 1869	1. Febr. 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS

ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:

D. Newyork am 14. October. | D. Bremen am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**, Berlin. Zimmerstrasse 88.

Kessler's selbstthätiger, patentirter Schmierapparat für Cylinder und Schieberkasten an Locomotiven und Condensationsmaschinen spart $^2/_3$ an Schmiermaterial und Reparaturen.

Allein zu beziehen von
Wirth & Co. in Frankfurt a./M.

Eisenbahn-Bau-Geräthe,
als zweirädrige Kippkarren mit eisernen Achsen, einrädrige Schuttkarren, rothbuchene Laufbohlen in allen Dimensionen und Sorten, LehrBögen etc. etc. liefert auf Bestellung den Herren Bau-Unternehmern zu den billigsten Preisen
G. C. Querfurth in Rammelburg bei Wippra a/Harz.

Ein Ingenieur,

theoretisch gebildet, seit circa 8 Jahren bei verschiedenen **Bahn- und Hochbauten** selbstständig thätig, wünscht wegen Vollendung seiner jetzigen Arbeit bei einem Bauunternehmer, resp. einer Gesellschaftsbahn Engagement. Eintritt kann binnen 14 Tagen erfolgen.

Gefl. Offerten unter Chiffer H. B. No. 125 nimmt die Exp. d. Bl. entgegen.

Manilla-Putz-Werg,

sehr rein, ergiebig, langfasrig, à Ctr. 5 Rthlr., als auch **weisse** und **bunte Putzwolle** empfiehlt billigst
Frankenstein in Schles.
H Bruck's Fabrik.

Wichtig für Maschinen-Werkstätten.

Unzerreissbare
Rollen-Zeichen-Papiere

in Rollen von 28 Zoll Höhe und 18 Fuss Länge à $4^2/_3$ Thlr. pro Rolle vorräthig bei
Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rhein-Pr.

Zum **Eisenbahnbedarf**, für **Spinnereien** und **Tuchfabriken**, zur **Landwirthschaft** liefern wir **Körbe, Kiepen, Besen** etc. in allen Dimensionen aus **Stuhlrohr** in bester Qualität zu billigen Preisen.

Zugleich empfehlen unsere Fabricate in **Press- und Filter-Horden** zur **Zucker- und Gasfabrication**, sowie alle Arten **Rohrgeflechte** ganz ergebenst.

Proben stehen zu Dienst.

Calm & Ahlfeld,
Bernburg a/d. Saale.

Sicherheitszünder-Fabrik

von **C. Hessler & Comp.**
in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Der Berggeist

Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie.
(XIII. Jahrgang.)

Unaufhaltsam schreitet das vaterländische Berg- und Hüttenwesen in seinem Entwickelungsgange vorwärts und immer mehr tritt die ausserordentliche Bedeutung dieser vielfach unterschätzten Zweige des grossen wirthschaftlichen Ganzen hervor. Im Hinblick auf einen derartigen erfreulichen Aufschwung wird unsere, den Fachleuten wohlbekannte Zeitung sich mit gesteigertem Eifer bemühen, die Interessen des Berg- und Hüttenwesens nach allen Richtungen hin — in technischer, bergrechtlicher, commercieller, wie überhaupt allgemein volkswirthschaftlicher Beziehung — auf das umfassendste zu vertreten. Insbesondere wird das Blatt durch Zugabe von Beilagen und Zeichnungen in vermehrter Menge den Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchen.

Abonnements auf den „Berggeist" werden zum Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich von allen Kgl. Postämtern oder auch von den Buchhandlungen entgegengenommen.

Anzeigen, für welche sich das Blatt bei der grossen und anhaltend steigenden Verbreitung (die Zahl der über alle Bergwerks- und Hütten-Districte Deutschlands, so wie über England, Belgien, Frankreich und das weitere Ausland, wie Italien, Spanien, Portugal, Russland, Nord- und Süd-America ausgebreiteten Empfangsorte hat im III. Quartal 1868 Dreihundert bedeutend überschritten) vorzugsweise empfiehlt, werden mit $1^1/_2$ Sgr. die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum berechnet.

Köln, Ende September 1868.

Die Expedition des Berggeist.
Wilh. Hassel.

C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden.
Durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Technisches
Hilfs- und Handbuch

zum Gebrauche für Ingenieure, Architecten, Maschinen- und Mühlenbauer, Fabricanten, technische Behörden und Freunde der Technik überhaupt.

Mit vielen Holzschnitten.

Von
Oberbaurath H. Roessler.

Gross Octav. 656 Seiten. Preis 2 Thlr. 8 Ngr.

Das Werk dient dem Architecten und Ingenieur, sowie jedem Techniker als ein vortreffliches Nachschlagebuch, und ist durch die erläuternde Behandlung des reichen Stoffes gleichzeitig ein Hand- und Lehrbuch, das grössere Werke zu ersetzen geeignet ist. Die Kritik hat sich über dasselbe bereits in der anerkennendsten Weise ausgesprochen und es als das beste technische Hilfsbuch bezeichnet.

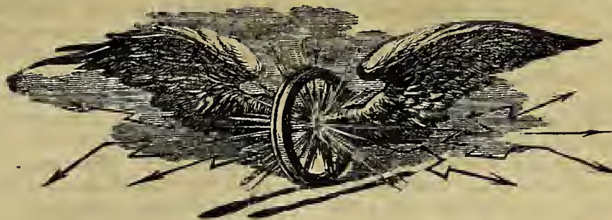
Grassamenmischung
zur Ansaat von **Eisenbahndämmen**, zusammengesetzt aus den hierzu besonders geeigneten Gras- und Kleearten, sowie
Mischungen zur Anlage von Wiesen,
„ „ „ „ Schafweiden,
„ „ „ „ Gartenrasen
in bester Qualität und zu billigen Preisen empfiehlt **Gustav Schott**, Samenhandlung in Aschaffenburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 43.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 23. October 1868. (Schluss der Nummer: 22. October Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird die zwischen Raigern und Ober-Gerspitz gelegene Haltestelle **Mödritz am 20. October d. J.** auch für den Güterverkehr eröffnet werden. — Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 17. October 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Die Inauguration der Wendung zum Besseren ist auch in dieser Woche wieder von verschiedenen Nachrichten und ziffermässigen Thatsachen bestätigt worden. Der Güterverkehr hat sein ganz eigenes Lebensgebiet, welches von der allgemeinen politischen Constellation allerdings ebenfalls beeinflusst ist, aber bei weitem nicht in dem directen Grade wie die Börse. Ja in den Hauptfactoren, welche den Gütermarkt, soweit er uns in Betreff der grossen Transportanstalten interessirt, beherrschen, ist er sogar unendlich unabhängiger, als eine grosse Reihe von Industriezweigen, namentlich aber unabhängiger als die Börse. Wenn wir schon Anfang September die Besserung der Lage constatirten, so wird vielleicht Mancher, der die täglichen Börsenberichte zu lesen gewohnt ist, gekopfschüttelt haben und wir lasen auch selber in einem solchen Bericht „dass nirgends auch nur die leiseste Andeutung zur Besserung der ganzen Geschäftslage vorhanden sei." Die September-Einnahmen sind der beste Beleg für die Richtigkeit unserer Marktbeobachtung. Es lag leicht ein Widerspruch zwischen unserem Bericht und der allgemein beklagten „Geschäftsstockung", aber eben nur ein scheinbarer. Die Eisenbahnen nehmen ihre relativ grössere Unabhängigkeit aus verschiedenen nationalöconomischen Momenten. Vor Allem ist nicht zu übersehen, dass sie auf den weitmeisten Linien das ganz entschiedene factische Transport-Monopol besitzen, und zwar mit einer Macht der Attraction, dass die Bahnen dem Flusskahn wie Seeschiff die werthvolleren und terminlich bestimmt geforderten Güter schon entschieden abgenommen haben oder, der See gegenüber, mehr und mehr abnehmen. Ein zweites Moment der Unabhängigkeit, oder wenn man lieber sagen will, geringeren Empfindlichkeit gegen etwa am politischen Horizont sich zeigende „dunkle Puncte" ist das, dass die Hauptgüter, die Frachtmassen, zusammengesetzt sind aus Objecten des täglichen Lebensbedürfnisses im weiteren Sinne des Wortes, resp., wenn wir auf die augenblicklich ausserordentlich lebhafte Verfrachtung von Eisenbahnfabrikaten Rücksicht nehmen, des unabweislichen, in rascher Progression zunehmenden Lebensbedürfnisses der Bahnen selbst, der Bahnmaterialien. Jene ersteren Lebensbedürfnisse lassen sich, mag die politische Conjunctur auch bedrohlich aussehen, in der Summe doch nicht allzusehr einschränken, ja sie werden sogar trotzdem stetig wachsen, schon wegen der rapid wachsenden Bevölkerung mindestens bei allen germanischen Völkern. Wenn, um nur ein zum grossen Ganzen doch immer nur sehr klein erscheinendes Beispiel anzuführen, ein Ort wie Berlin in den letzten Jahren um je 83000 Bewohner wächst, in den letzten 6 Jahren um die Einwohnerzahl Dresdens, so muss die Zunahme an Bevölkerung und gewerblicher Kraft schon eines einzigen Ortes eine sehr ansehnliche Vermehrung der Frachtgüter zur Folge haben, besonders sobald, wie die Massnahmen des Ministeriums zeigen, die Frachtbegünstigung von täglichen Verproviantirungswaaren auch ferneren Gegenden gestattet, ihre Waaren concurrenzfähig an den Markt zu senden. Das Beispiel will nicht mehr gelten, als es bei seiner localen Begrenztheit gelten kann. Aber ganz in der nämlichen Weise wirkt jede neue Verbindungslinie für oft sehr ferne Märkte, jede Hypothenuse, die einen früheren Winkel überspannt; in der nämlichen Weise wirkt jede neue Frachtbegünstigung. Der ehedem localgebundene Güterverkehr wird frei und Waaren, die sich früher zu versenden nicht lohnten, fangen an, Handels-, also Verfrachtungsobjecte von wachsender Bedeutung zu werden. Wer ehemals ausgesprochen hätte, dass die Schweiz Sächsische Kohle und Ungarische Schweine, Mitteldeutsche Städte Afrikanische Früh-Gemüse etc. etc. consumiren würden, wäre für einen Narren gehalten worden. Nun derartige Narrheiten weisst der Güterverkehr vieltausendfach auf und sein Fortschreiten ist so sicher, so stetig, dass, grosse politische Stürme d. h. Kriege ausgenommen — denn dynastische Revolutionen laufen jetzt glatt ab wie auf Schienen — wir der besten Hoffnung für die Eisenbahnen leben dürfen, die ja die friedlichen Bänder um die Nationen der Erde schlingen. Es ist uns natürlich recht wohl bewusst, dass wir gegen das Vorjahr noch vielfach zurück sind und dass, wäre unser gegenwärtiger Friede nicht ein „bewaffneter", der Güterverkehr einen weit mächtigeren Aufschwung haben würde. Wir sprachen daher auch nur von relativer Unabhängigkeit des Gütermarktes. Neben der Bevölkerungszunahme ist es die Zunahme des Wohlstandes, die weit rascher fortschreitet, als das Publicum auch nur entfernt ahnt, also die Zunahme der Sparcapitalien, welche, unbehindert von politischen Wolken, mit grosser

wachsender Vorliebe den weitmeisten Eisenbahnprojecten die Ausführungsmittel reicht, welche unsere Städte zu rapidem Wachsthum und hoher Consumtionsfähigkeit bringt, und bald diese bald jene Grubenwerke, grosse Industrie-Etablissements und sonstige wirthschaftlich bedeutende Puncte durch kleine Verbindungslinien dem leichteren Weltverkehr anschliesst. Wir sagten, jede Frachterleichterung hilft die Güterbewegung mit vergrössern. Jede Woche bringt deren und Jedermann erkennt, dass die Frachtermässigung und Begünstigung auch bei den Bahn-Verwaltungen doch überwiegend die Richtung ist, in welcher sie dem Andrängen des Publicums folgen.

Wir hatten unsere triftigen Gründe, die scheinbar widerspruchsvolle Lage der wachsenden Güterfrequenz gegen Börse und Luxuswaarenmarkt heut einmal nationalöconomisch abzuklären und verständlich zu machen.

Die Frachtbewegung in Getreide war bisher noch mässig. Ungarn wird erst für November durch abgeschlossene Terminleistungen, und nachdem der Consum die neue Erndte mehr verbraucht haben wird, in Bewegung kommen. Die Theissbahn hat sich darauf auch bereits durch den Leihvertrag von 3—400 Wagen mit der Siebenbürgischen Bahn vorbereitet. Deutschlands Roggenbedarf, ebenso der von Est- und Finnland, sowie Englands Weizenausfall wird also erst später einwirken. Die reiche Obst- und Kartoffelerndte gleichen die Ausfälle natürlich nur wenig aus. Die Getreidemärkte stoppen noch. Es ist leicht erkennbar, dass man sich erst über die Anforderungen klarer werden will, die vorläufig noch nicht zu übersehen sind, da der Consum noch meist von localen Zuflüssen zehrt. Vorräthe namhaften Umfanges sind nirgends vorhanden. Zunächst ging die Getreide-Verfrachtung von Nordost des Vereinsgebiets südwärts nach Mitteldeutschland, besonders Sachsen.

Die uns bis heut vorliegenden September-Einnahmen zeigen fast sämmtlich sowohl die Stetigkeit der Entwickelung des Frachtverkehrs im Allgemeinen, als auch die Wendung der Dinge, d. h. die Besserung des trägen Geschäftsganges seit September ins Besondere. Wir hoffen später im Stande zu sein, in den Güterverkehr jeder einzelnen Bahn näher eingehen zu können. Die Börsenberichte beschämen uns insofern, als sie, natürlich für ihre specifischen Zwecke, weit lebhafter die Verkehrsbewegung der Eisenbahnen verfolgen, als die Transportanstalten selber.

Was einzelne Frachtartikel anlangt, so stehen Kohlen und Eisenbahnmaterialien obenan. Auch in Wolle sind bedeutende Versendungen gemacht worden. Welche Summen, die sämmtlichen südöstlichen Oesterreichischen und die Russischen Bahnen in der Bewegung darstellen, lässt sich natürlich nicht feststellen. Anführen wollen wir beispielsweise nur, dass allein die Ungarische Nordostbahn 700 000 Zollcentner Schienen und 36 000 Ctr. Platten und Laschen aus Belgien erhält, 80 000 Ctr. bis 10 December fällig sind, von Neujahr an monatlich 25—50 000 Ctr. geliefert werden sollen.

Was das Ausland anlangt, von dem unsere Bewegung mit abhängt, so hat sich das empfindlichere Französische Geschäft durch die von der Regierung in Scene gesetzten „Entwaffnungsnachrichten“ des Marschall Niel etwas erholt. Von England gehen aus den dortigen Manufactur-Districten versprechende Nachrichten ein, in Newyork ist der Europäische Import steigend und die ersten seit wenig Tagen vorliegenden Erlasse des Spanischen Handelsministers geben Aussichten auf freihändlerische Reformen, die auch uns zu Gute kommen müssen, wie denn die Spanische Revolution bis jetzt auf die Stimmung der Europäischen Märkte nur günstig gewirkt hat.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 20. October. Die letzten acht Tage gehörten auf dem Eisenbahn-Actien-Markte theilweise der Hausse, theilweise der Baisse an; im Allgemeinen habe ich Grund, mit dem Facit zufrieden zu sein, denn es entwickelte sich eine stärkere speculative Theilnahme und mit derselben im Zusammenhange eine grössere Lebhaftigkeit. Einen Impuls gaben die durchschnittlich guten September-Einnahmen, welche mit ihrem Plus gegen voriges Jahr nur bei solchen Linien hinter den Vormonaten zurückstehen, die mit grossen Getreide-Transporten ausgestattet waren. Es liegt hier keine Veranlassung vor, daran zu erinnern, dass im Herbst 1867 sich Frankreich beeilte, das Minus seiner Ernte zu decken und Ungarn fast das einzige Land war, welches bedeutende Quantitäten abzugeben hatte. Die ersten grösseren Getreide-Transporte fielen also in den September, das laufende Jahr musste naturgemäss eine Reaction erzeugen, weil sich in Frankreich und England die Producenten beeilten, die Erzeugnisse der neuen Ernte an den Markt zu bringen, während entgegengesetzt dem vorigen Jahre in Ungarn die Landleute zurückhaltend blieben. Die Preisverhältnisse gestatteten also keinen ausgedehnten Weizen-Export. — Die dessenungeachtet guten Einnahmen können ihre Entstehung nur in den Consum-Verhältnissen finden, denn die speculative Theilnahme fehlt auf dem Waaren-Markte in grösserem Maassstabe noch immer. Ich weiss wenigstens keinen Artikel zu nennen, welcher in der Speculation eine Stütze fände, abgesehen vom Roggen, in welchem sich aber gerade wegen des Mangels an Vorräthen auf laufende Termine eine Preis-Steigerung entwickelte. Es ist möglich, dass dieselbe im October die Veranlassung zu grösseren Transporten auf den Eisenbahnen wird, weil die Baisse-Partei vollen Grund hat, durch das Herbeischaffen grösserer Massen ihre Gegner in der Preis-Regulirung zu entwaffnen. — Genug, die September-Einnahmen, namentlich der Bergisch-Märkischen, Rheinischen und Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn waren der Grund einer stärkeren speculativen Theilnahme und grösserer Lebhaftigkeit. In den Vordergrund traten Cosel-Oderberger, Oberschlesische, Bergisch-Märkische und Mainz-Ludwigshafener, letztere schlossen gestern $1^5/_8$, Bergische $1^1/_2$, die anderen bis 1 Proc. über vorwöchentliche Course.

Eine entgegengesetzte Strömung entwickelte sich in Berlin-Görlitzer Actien, welche seit acht Tagen um nicht weniger als 5 Procent gefallen sind. Man hatte bis jetzt versäumt zu rechnen und glaubte auch für die Stamm-Actien eine kleine Dividende für das laufende Jahr erwarten zu können. Die Einnahmen gestatten aber eine solche kaum, die letzten 3 Monate müssten denn besonders günstig sein, oder die Betriebsausgaben sich auf einen sehr niedrigen Procentsatz stellen. Die bestehenden Verhältnisse sprechen gegen die eine wie gegen die andere Alternative. Die Einnahmen der Bahn haben sich in den letzten Monaten auf ca. 2400 Thlr. pro Meile gehalten; ein Resultat, welches allerdings hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist, welche man von einer in Berlin mündenden Bahn glaubte hegen zu dürfen. Ich kenne die Gründe, welche gegen eine grössere Verkehrs-Entwickelung gewirkt haben, nicht, aber ich spreche eine allgemein bestehende Ansicht aus, wenn ich sie in nicht genügenden Betriebs-Einrichtungen und dem Uebergewicht suche, welches deshalb die Niederschlesisch-Märkische Bahn ausübt. In dieser Erscheinung läge — wie sie besteht — eine wichtige Erfahrung, dass nämlich eine erfolgreiche Concurrenz mit älteren Linien nicht blos durch die Abkürzung des Weges, sondern auch durch eine reiche Ausstattung mit Betriebsmitteln und dadurch bedingt wird, dass die neue Bahn an Schnelligkeit und Pünctlichkeit sich mit der älteren Bahn mindestens auf gleiche Stufe stellt. Das ist allerdings schwierig, weil es einen bedeutenden Kostenaufwand verursacht, der sich nicht wie bei den älteren Bahnen aus der Verkehrs-Entwickelung heraus entwickeln kann, sondern derselben voraus gehen muss, weil diese nur durch dieselbe hervorgerufen werden kann. Ich fürchte, dass deshalb noch manche Täuschungen entstehen werden.

Auf speculativem Gebiete war die Haltung der Börse während mehrerer Tage abwartend; Paris sendete steigende Course, aber Wien lavirte mehr und weniger, denn der Markt ist auch dort überladen und doch steht in allernächster Zeit die Subscription auf die Actien der Oesterr. Nordwestbahn und der von der Lemberg-Czernowitzer Bahn übernommenen Moldo-Walachischen Bahnen bevor. Ausserdem fand aber die Speculation Stoff für ihre Thätigkeit in „Americanern“, „Italienern“ und Italienischen Tabaks-Obligationen, welche nicht von Wien abhängen. Man fürchtete auch den Geldmarkt, der noch immer nicht zu seiner früheren Flüssigkeit zurückkehren will. Erst in den letzten Tagen gab „Wien“ eine Anregung zu einer Hausse, welche in erster Linie den Staatsbahn-Actien zu Gute kam, dieselben sind seit acht Tagen $2^5/_8$ Thaler gestiegen. Lebhafter als diese waren aber Südbahn-Actien, auf welche am 1. November eine Abschlags-Dividende von 20 Franken pro Actie bezahlt wird. Dieser Satz lässt freilich keinen Schluss auf die Höbe der Dividende zu, aber die Ausschreibung wirkte doch, weil die Contremine das Gerücht in Cours gesetzt hatte, es würde weniger gezahlt werden. Den durch die Ueberschwemmungen entstandenen Schaden hat man ebenfalls übertrieben. Das Facit war auch für diese Actie eine Hausse von 2 Thaler. — Ich darf also, von wenigen Ausnahmen abgesehen, das „Fahrwasser der Hausse“ als herrschend bezeichnen, und als Motiv die immer kräftiger auftretende Zuversicht auf Erhaltung des Friedens erklären. In Frankreich sind „Beurlaubungen“ ins Werk gesetzt worden, die vielleicht wenig zu bedeuten haben, weil die Armee-Reorganisation eine sehr beschleunigte Wiederberufung der Beurlaubten möglich macht. Immerhin beweisen diese Maassregeln das Bedürfniss des Friedens, welches für Frankreich durch die Ereignisse in Spanien gestiegen ist. Leider hat die Friedens-Zuversicht auf den Capitals-Zufluss noch keinen bedeutenden Einfluss geübt, derselbe blieb schwach und wendete sich vorwiegend in der Anlage den Americanern und ähnlichen Papieren zu. Prioritäten blieben vernachlässigt, besonders inländische, aber auch Russische waren still; ein Gerücht, die Eisenbahn von Poti nach Tiflis, deren Prioritäten ebenfalls hier am Markte sind, werde wegen der bestehenden Terrain-Schwierigkeiten gar nicht gebaut werden, hat Misstrauen erzeugt. Das Desaveu folgte zwar auf dem Fusse, konnte aber doch nicht viel nützen. Nur Warschau-Wiener Prioritäten machten eine Ausnahme und sind neuerdings $2^1/_4$ Proc. gestiegen.

Schliesslich noch einige Worte über den Geldmarkt; die Wechsel- und Lombard-Bestände der Preussischen Bank waren im September um 9 069 000 und resp. 5 291 000 Thlr. gestiegen; gleichzeitig hob sich der marktgängige Zinsfuss für erste Disconten auf $3^1/_2$ Procent. Auch im October blieb Geld knapp, man glaubte allgemein einer Disconto-Erhöhung nahe zu sein. Die letzten Ausweise der Preussischen Bank haben eine Enttäuschung veranlasst. Vom 30. September bis 15. October liegen folgende Veränderungen vor:

	Wechsel		Lombard	
1868	Abn.	2 102 000 Thlr.	Abn.	1 076 000 Thlr.
1867	Zun.	1 839 000 „	Abn.	384 000 „
1866	Abn.	464 000 „	Abn.	209 000 „

Die Abnahme hatte also im laufenden Jahre eine ungewöhnliche

Höhe erreicht, sie berechtigt zu der bestimmten Voraussetzung, dass das Plus der Wechsel- und Lombard-Bestände im September grösstentheils aus dem Geldbedarf der Börse hervorgegangen ist, und weil diese in der Hauptsache nur für die Liquidation besteht, wahrscheinlich durch Begebung kurzsichtiger Wechsel gedeckt worden ist. Mit dem Ablauf derselben musste also auch das Wechsel-Portefeuille der Bank rückwärts gehen.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Der „St.-Anz." veröffentlicht die dieser Gesellschaft unterm 26. September 1868 ertheilte Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Erkelenz über Jülich nach Düren, sowie einer Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal und einer Zweigbahn von München-Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen. In dem betreffenden Nachtrag zu den Statuten heisst es: Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft unterwirft sich bezüglich dieser Bahnen den Bestimmungen, welche von dem Bundeskanzleramt des Norddeutschen Bundes in Ansehung der Militär-, Post- und Telegraphenverwaltung erlassen sind oder noch erlassen werden. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft wird den Bau der Bahn von M.-Gladbach nach Odenkirchen unverzüglich nach Ertheilung der landesherrlichen Concession beginnen und diese Bahn längstens im Laufe des folgenden Jahres betriebsfähig herstellen. Die Bahn von Erkelenz über Jülich nach Düren nebst Zweigbahn von Jülich über Eschweiler ins Stolberger Thal verpflichtet sie sich, innerhalb der vom Königl. Handelsministerium nach Anhörung der Gesellschafts-Vorstände und unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft festzusetzenden Frist zu vollenden. Gemäss § 2 des unterm 2. December 1867 Allerh. bestätigten Statutnachtrags der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ist letztere verpflichtet, in der von dem Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festgestellten Linie der Eisenbahn von dem Bahnhof Stolberg der Köln-Aachener Linie ins Stolberger Thal bis zum Binsfelder Hammer das Terrain für einen zweigeleisigen Bahnkörper zu erwerben und auf Anforderung des Handelsministeriums auf dem zwischen dem neuen Etablissement der Spiegel-Manufactur am Schnorrenfeld und dem Binsfelder Hammer gelegenen Theil des Bahnkörpers, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Anlage eines eigenen Bahngeleises auf der zu diesem Zweck an letztere — gegen Rückgewähr der darauf verwendeten verzinslichen Kosten — abzutretenden Hälfte des Bahnplanums zu gestatten. Für den Fall, dass die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft künftig die Weiterführung einer zweigeleisigen Bahn durch das Stolberger Thal über den Binsfelder Hammer hinaus zur Ausführung bringt, ist dieselbe berechtigt, die ganze Zweigbahn von der Stolberger Spiegel-Manufactur thalaufwärts, soweit dieselbe zunächst zur gemeinsamen Benutzung bestimmt ist, gegen Erstattung der aufgewendeten Anlagekosten von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich aber in diesem Fall, von dem Abtretungspunct (der neuen Spiegel-Manufactur) ab die Transporte der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der Stolberger Thalbahn gleich den ihrer eigenen Bahn zuständigen zu behandeln und zu befördern.

* **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.** Der „Preuss. St.-Anz." vom 16. d. M. publicirt den Vertrag zwischen Preussen und dem Königreich Sachsen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Cotthus nach Grossenhain vom 15. August 1868.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Ueber den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten auf der genannten Bahn entnehmen wir einem soeben ausgegebenen Prospecte Folgendes: Der Verwaltungsrath, an dessen Spitze als Ehren-Präsident Se. Königl. Hoheit der Fürst von Hohenzollern-Sigmaringen resp. dessen Stellvertreter der Geh. Ober-Finanzrath Ambronn mit Rücksicht auf die voraussichtliche Vereinigung mit der Märkisch-Posener Eisenbahn gestellt ist, hat dafür gesorgt, dass nach Eingang der Allerh. Concession sofort mit dem Abschluss der Bau-Projecte begonnen wurde und es ist zunächst nach erfolgter Ministerial-Genehmigung die $4,_{92}$ Meilen lange Strecke Cottbus-Guben so energisch in Angriff genommen, dass deren Fertigstellung mit Beginn des Frühjahrs bereits zu erwarten steht, um dieselbe gleichzeitig mit der Märkisch-Posener Bahn eröffnen zu können. Die Entwürfe zu den Brücken über die vier grösseren Flüsse, welche die Bahn überschreitet, die Mulde bei Eilenburg, die Elbe bei Torgau, die Spree bei Cotthus, die Neisse bei Forst, sind mittlerweile den Kgl. Behörden zur Genehmigung vorgelegt, alle Vorbereitungen zum Beginn der Fundirungen getroffen, so dass an allen Puncten noch in diesem Herbste mit dem Bau vorgegangen werden kann. Der Baugrund hat sich nach sorgfältigen Untersuchungen überall als vorzüglich tragfähig herausgestellt, und so ist eine schleunige Fundirung dieser bedeutendsten Bauwerke der Bahn in jeder Beziehung gesichert. Auf Bahnhof Cottbus ist das Empfangsgebäude Seitens der Halle-Sorauer Bahn in allen Theilen bereits unter Dach gebracht, so dass die inneren Arbeiten noch vor dem Winter vollendet werden können, die Regulirung und Anschüttung der Zugangsstrassen, wie des Bahnhofs selbst findet augenblicklich statt, das zur Ueberführung der Strassen nothwendige bedeutende Bauwerk ist im Mauerwerke bereits vollendet und soll in den nächsten Wochen mit dem bereits in Arbeit befindlichen eisernen Ueberbau versehen werden. Die Lieferung der Oberbau-Materialien, Schienen, Kleineisenzeug, Schwellen wird unausgesetzt für alle Puncte der Bahn betrieben und sind in Halle, Delitzsch, Torgau, Falkenberg, Cottbus, Guben und Sorau Depôts angelegt, so dass von diesen Puncten das Legen des Oberbaues in kürzester Frist bewirkt werden kann. Die Materialien für die einzelnen Bauwerke werden bereits an den meisten Puncten angefahren und sind die Ausführungs-Arbeiten überall gesichert und hofft man, dass die Strecke Cottbus-Guben zu gleicher Zeit mit der Märkisch-Posener Eisenbahn im nächsten Frühjahr vollendet sein wird und dass die Vollendung der Strecken Halle-Cottbus und Cotthus-Sorau ($30,_{77}$ Meilen) im Laufe des Jahres 1869 bestimmt erwartet werden kann.

* **Die Neue Berliner Ringbahn.** Der Bau derselben, welcher der Direction der Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übertragen ist, wurde durch Kgl. Cabinetsordre vom 6. März 1867 angeordnet. Die Bahnlänge beträgt 3 Meilen = $22,_{6}$ Kilometer, excl. der Anschlüsse der bestehenden Bahnen, welche zusammen eine Länge von $^2/_3$ Meile = 5 Kilom. haben.

Die Hauptbahn wird für 2 Geleise, die Anschlüsse der bestehenden Bahnen für 1 Geleis ausgeführt und ist das Terrain bereits erworben. In Angriff genommen wurde die Bahn im Herbst 1867, deren voraussichtliche Fertigstellung wird im Herbst 1870 erfolgen.

Das veranschlagte Baucapital beträgt
für die Hauptbahn im Ganzen 3726000 Thlr., pro Ml. 1242000 Thlr.
„ „ Anschlüsse „ „ 740000 „ „ „ 1100000 „

Bedeutung der Bahn. Die Bahn soll zunächst zur Vermittelung des durchgehenden Verkehrs dienen. Aber auch Localverkehr steht in Aussicht für den Personen- und Güterverkehr. Industrielle Anlagen können durch Anschlussgeleise mit den Bahnhöfen in directe Verbindung gebracht werden, so dass eine bedeutende Verkehrserleichterung eintritt und die Verlegung oder dochdie Anlage von Fabriken ausserhalb der Stadt zu erwarten steht.

Traçe der Bahn und die wichtigsten Stationsorte der letzteren.

Section I. Die Bahn schliesst, wie die uns vorliegende Abbildung der Traçe ergiebt, in Moabit, wo ein Bahnhof errichtet wird, an die Berlin-Hamburger Eisenbahn an, führt über Wedding (Bahnhof), $^1/_8$ Meile von Moabit, Gesundbrunnen (Bahnhof), $^1/_4$ Meile von Wedding, innerhalb des Stadtgebiets.

Section II. Die Bahn läuft von dort weiter im Bogen nach der Kgl. Ostbahn zu, erhält bei Dorf Lichtenberg, 1 Meile vom Gesundbrunnen, den vierten Bahnhof, den fünften Bahnhof bei der Colonie Boxhagen, 1 M., wo sich auch das Uebergabe-Geleise der hier anschliessenden Kgl. Ostbahn befindet.

Die III. Section derselben führt weiter (bei Stralow vorüber) nach Dorf Rixdorf, wo ein sechster Bahnhof 1 M. von Boxhagen angelegt wird, während der Endpunct der Bahn bei Dorf Tempelhof, $^5/_{12}$ M. von Rixdorf, liegt, wo ebenfalls ein Bahnhof errichtet wird, in dessen unmittelbarer Nähe die Verbindungsbahn in die Berlin-Anhalter Bahn einmündet.

Technische Schwierigkeiten entstehen nur dadurch, dass die Strassen- und die öffentlichen Verkehrswege über- resp. unterzuführen sind.

Bauleitender Techniker: Eisenbahn-Bau-Inspector Dircksen. Bauunternehmer für die Ausführung der Erdarbeiten etc. in Section III: J. & A. Aird in Berlin.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 20. October. (Vom Eisenbahn-Actien-Markte. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kronprinz Rudolfsbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Böhm. Nordwestbahn. Brennerbahn. Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft. Eisenbahn-Conferenz in Pest. Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.)

Für Eisenbahn-Actien behauptet sich die Stimmung immer günstig. Die sehr guten Ausweise über Einnahmen wirken ermuthigend und die grossen Massen von Getreide, welche zum Export bereit liegen und nach und nach eine regelmässige Beförderung finden werden, lassen bei der Nord- und Staatsbahn ein Jahreserträgniss erwarten, welches das vorjährige erheblich übersteigen dürfte. Es stellt sich vielseitig ein grösserer Bedarf heraus, als früher erwartet wurde und von sonst wichtigen Bezugsquellen sind keine Aussichten zu erwarten. Auch die Kaiserin Elisabethbahn wird an dem Exporte participiren, da für die Schweiz und nach Frankreich ein erhebliches Geschäft in sicherer Erwartung steht. Elisabethbahn-Actien stiegen um 5 fl., Staatsbahn-Actien verfolgten ihre schon seit längerer Zeit eingeschlagene steigende Tendenz von 254 bis 261, gingen jedoch wieder auf $259,_{20}$ zurück, da der jüngste etwas schwächere Wochen-Ausweis und das Gerücht, dass auf der ganzen Strecke Czegled-Marchegg ein zweites Geleise gelegt werden solle, zu mehrfachen Realisirungen Veranlassung bot. Auch Südbahn-Actien stiegen auf die höheren Pariser Notirungen von 184 bis $186,_{20}$. Die Nachricht, dass der November-Coupon mit 20 Franken eingelöst werden soll, trat in immer klareren Formen auf, wodurch mehrfache Deckungskäufe der in diesem Papiere sehr stark engagirten Contremine veranlasst wurden. Pardubitzer besserten sich in Folge ihrer nahen, noch nicht endgiltig geregelten Beziehungen zur Oesterreichischen Nordwestbahn um $3^1/_2$ fl. Auffallend ist, dass Lemberg-Czernowitzer ihren hohen Cours

von 187, auf den sie von 183¾ stiegen, nicht behaupten konnten und wieder auf 185 zurückgingen. Das Bezugsrecht auf vier neue Actien von 140 fl. in Silber, also zu etwa 160 für fünf alte Actien, gewährt letzteren einen Gewinn von 100 fl. oder 20 fl. pro Actie und dürfte also noch einen bedeutenden Aufschwung des Courses erwarten lassen. Die 10 Millionen werden dann von den 12½ Millionen alten Czernowitzer Actien vollständig absorbirt werden. Von besonderem Werthe ist es, dass die Rumänische Regierung 8 680 000 Francs zu den Baukosten baar zuschiesst, da sich dadurch die Meile um über 130 000 fl. billiger stellt und die Emission von nahebei 5 Millionen Actien erspart wird.

Fast alle anderen Eisenbahnactien waren bei belebten Umsätzen zum Theil sehr erheblich höher. Nicht wenig stützt sich die für dieselbe erwachte Meinung auf die leichtere Unterbringung, welcher man bei Eintritt eines erweiterten Wirkungskreises der Nationalbank entgegensieht. Elisabeth-Westbahnactien stiegen um 6 fl., Böhmische Westbahn um 1 fl., Rudolfsactien um 3 fl. bis 4 fl., Franz-Josefsactien um 1 fl., Alföld- und Nordostbahnactien um 2 fl. Eine Ausnahme machten Nordbahnactien, welche mit ¼—½ fl. zurückgingen.

Das durch die Wiener Zeitung kundgemachte Ergebniss der Verhandlungen der Kaiser Ferdinand-Nordbahn mit dem Handelsministerium in Betreff der Ermässigung im Kohlentarif hat allgemein überrascht, da man so bedeutende Concessionen nicht erwartete. Der von dieser Bahn bewilligte Nachlass beträgt 20—25%. Dieses Vorgehen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wirkt auch bereits auf die Concurrenzbahnen, indem, sicherem Vernehmen nach, die Brünn-Rossitzer Bahn ihren Kohlentarif derart zu ermässigen beabsichtigt, dass Rossitzer Kohle schon vom 1. November ab mit 50 kr. loco Bahnhof Wien ausgeboten werden wird.

Nach officieller Bekanntmachung ist die Kronprinz Rudolfsbahnstrecke von St. Michael bis Villach am 19. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden und verkehrt nach dem Fahrplane in jeder Richtung täglich ein Personenzug mit Wagen I., II. und III. Classe, welcher 2 Uhr 20 Min. Nachm. von St. Michael abgeht und 9 Uhr 25 Min. Abds. in Villach eintrifft, resp. früh 6 Uhr von Villach abgeht und 12 Uhr 35 Min. Mittags in St. Michael anlangt.

Da die Concessionaire der Oesterreichischen Nordwestbahn noch im Laufe dieses Monates mit einem Theile ihrer Actien auf dem Geldmarkte zu erscheinen beabsichtigen, dürfte es wohl an der Zeit sein, dass wir hier die ganze Linie und Anlage im Detail angeben. Die Oesterreichische Nordwestbahn hat ihren Ausgangspunct in Wien, sie geht von Wien über Znaim, Iglau, Kolin nach Jungbunzlau, mit dem Anschlusse an die nördliche Staatsbahn, Kralup-Turnauer und Böhmische Nordwestbahn; damit im Zusammenhange befindet sich eine Abzweigung von Znaim an die Franz-Josefsbahn, ferner von Deutschbrod nach Pardubitz mit dem Anschlusse an die nördliche Staatsbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn endlich von Podiebrad nach Trautenau mit einem zweifachen Anschlusse an die letztgenannte Bahn. Die Gesammtlänge des Netzes beträgt circa 74½ Meilen. Die für dieses Netz bewilligte Bauzeit beträgt: für die Section Znaim-Kolin und Pardubitz 3 Jahre; für die Section Kolin-Jungbunzlau mit der Zweigbahn nach Trautenau 4 Jahre; für Wien-Znaim und Flügel an die Franz-Josefsbahn 5 Jahre. Die Bahn ist vom Staate mit 985000 fl. per Meile garantirt. Das zum Bau und zur Inbetriebsetzung dieser Bahn erforderliche Capital ist auf 72 Mill. Gulden Oesterr. Währ. mit 5 Procent Verzinsung in Silber veranschlagt; hiervon werden jedoch vorläufig nur 64 800 000 fl. und zwar 36 000 000 in Actien, 28 800 000 fl. in Prioritäts-Obligationen emittirt. Es bleibt vorbehalten eventuell statt der 28 800 000 fl. fünfprocentiger Prioritäten 45 208 000 fl. in dreiprocentigen Prioritäten auszugeben. — Die Bahn wird die Verbindung zwischen Wien und der Ost- und Nordsee, bezw. Berlin, Stettin, Hamburg und Bremen erheblich verkürzern. Insbesondere wichtig ist diese Bahn für die Zuckerindustrie, denn sie wird derselben einerseits gute und billige Kohle zuführen und andererseits die Verfrachtung der Rübe und ihres Erzeugnisses verwohlfeilen. Längs der projectirten Bahn bestehen bereits 42 Rübenzuckerfabriken, welche ca. 5 Million Ctr. Rüben verarbeiten. Vorläufig werden 12 Mill. Actien zur öffentlichen Subscription gelangen, à 160 fl. Ö. W. für 200 fl. nominal.*

Endlich wurde die Concessions-Urkunde, welche die Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft für die Böhmische Nordwestbahn erhalten hat, amtlich veröffentlicht. Die Urkunde ist vom 15. August datirt, die bezüglichen allerhöchsten Entschliessungen datiren vom 1. Juli und 1. August auf Grundlage des Gesetzes vom 3. Juni d. J., vermöge deren der priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer Locomotiveisenbahn von Prag (Smichow) über Saaz, Komotau bis Weipert zum Behufe ihrer Verbindung mit der Chemnitz-Annaberger Bahn und mit einer von der Hauptbahn nächst Priesen abzweigenden Eisenbahn durch das Egerthal über Carlsbad nach Eger mit einer Flügelbahn nach Franzensbad, ferner mit einer von der Hauptbahn abzweigenden Flügelbahn in das Rakonitzer Kohlenrevier ertheilt wird.

Interessant ist der Erlass des Handelsministers vom 15. August, mit welchem der Buschtěrhader Gesellschaft die Urkunde übermittelt wird. In derselben werden die in den protocollarischen Erklärungen der Vertreter der Buschtěrhader Gesellschaft vom 28. Mai und 22. Juni 1868 enthaltenen Stipulationen als mit den Bestimmungen der Urkunde selbst integrirende Bestandtheile der Gesammtbedingungen, unter welchen überhaupt die ganze Concessionsverleihung allerhöchsten Orts verliehen wurde, bezeichnet. In Folge derselben wird die Buschtěhrader Bahn verpflichtet, sofort nach Eröffnung der neuen Linien auch auf ihren jetzigen die für die ersteren concessionirten Tarife mit der einzigen Modification in Anwendung zu bringen, dass der Kohlen- und Coakstarif von 2 kr. nur auf $1_{,2}$ kr. per Centner und Meile ermässigt werde. Es soll ferner schon binnen 6 Wochen der auf der Buschtěrhader Bahn gegenwärtig concessionsmässig bestehende Kohlentarifsatz von 2 kr. auf $1_{,8}$ kr., dann zwei Jahre nach Inbetriebsetzung des neuen Netzes und im Falle der Verfrachtung von mindestens 15 Mill. Centner Kohle aus dem Kladno-Buschtěhrader Kohlenreviere auf $1_{,1}$ kr. per Ctr. und Meile, endlich soll dieser Kohlentarif vom dritten Jahre nach Inbetriebsetzung des neuen Netzes auf den für das letztere festgesetzten Normaltarif von 1 kr. per Centner und Meile dann herabgesetzt werden, wenn die Verfrachtung der Kohlen aus dem genannten Kohlenreviere in einem Jahre bis auf die Höhe von mindestens 18 Millionen Centnern gestiegen sein sollte, wobei die Expeditionsgebühr nach den Bestimmungen der neuen Concession eingehoben wird. Ferner hat die Buschtěhrader Bahn bindende Verpflichtungen wegen Anschlusses und des Baues von Flügelbahnen im benachbarten Kohlenreviere übernommen.

Hinsichtlich der sehr übertriebenen Gerüchte über die Beschädigung der Brennerbahn wird Folgendes mitgetheilt: Die eigentliche Brennerbahn, d. i. die Strecke zwischen Innsbruck und Botzen, war nur während wenigen Stunden in der Nähe von Sterzing unter Wasser gesetzt und unfahrbar. Im Uebrigen erlitt der Betrieb am Brenner selbst keinerlei Störung. Der südliche Theil der Tiroler Bahn, d. i. die Strecke von Botzen nach Trient und bis Verona, welche noch unter der Staatsverwaltung gebaut wurde, hat allein eine beträchtliche Verkehrsstörung erfahren und zwar in Folge des Austretens der dieser Bahnstrecke entlangströmenden Etsch. Seit einem Menschenalter erinnert man sich nicht so ausserordentlicher Regengüsse als jene waren, die jetzt auf dem südlichen Abhange der Alpen stattfanden; eine Unterbrechung, wie die auf der Südtiroler Bahn in den verflossenen Tagen hat deshalb gewiss nichts Ueberraschendes an sich, und man kann bereits heute mit Sicherheit behaupten, dass diese Beschädigungen bei Weitem nicht so bedeutend sind, wie jene, welche die dem Rhein angelegten Schweizerischen Bahnen erlitten haben; der Verkehr auf den Strecken Kufstein-Botzen und Trient-Verona ist gegenwärtig bereits vollkommen unbehindert; blos auf der Linie Botzen-Trient besteht noch die Unterbrechung, welche jedoch gleichfalls binnen einigen Tagen vollkommen behoben sein wird.

Vom 20. d. M. angefangen, wird eine permanente Vertretung der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft in Pest ihren Sitz nehmen. Dieselbe hat die Aufgabe, die General-Direction in Wien und die verschiedenen Zweige des Betriebsdienstes der gesellschaftlichen Linien in Ungarn, bei der Königlich Ungarischen-Regierung zu vertreten. Zum Vertreter der Gesellschaft wurde der Oberinspector de Maistre und zu dessen Stellvertreter Inspector Blasowitz ernannt.

Bei der Eisenbahnconferenz in Pest wurde bestimmt, dass die Frachtsätze für Getreide auf der Route Pest-Wien-Kehl-Frankreich mit Rücksicht darauf, dass gegenwärtig die Frachtsätze auf der Route via Ofen-Wien-Cöln nach Frankreich um einige Francs per Tonne billiger sind, auf den gleichen Satz wie auf der letzten Route ermässigt werden. Diese Ermässigung dürfte jedoch noch einige Wochen auf sich warten lassen, bis der Tarif berechnet und von den betheiligten Bahnen genehmigt wird. Die Lieferfrist für Bier von Wien nach Paris wurde mit Rücksicht darauf, dass die jetzige Lieferfrist nicht ausreicht, von 5 auf 6 Tage erhöht. Auch von mehreren Bayerischen Stationen nach Paris wurde die Lieferzeit um ein bis zwei Tage verlängert. Die ab Wien in diesem Verbande bestehenden Specialtarife wurden auch auf die Stationen Prag und Pilsen ausgedehnt. Ferner wurde die Einführung von Specialtarifen für mehrere Artikel im Verkehr von Frankreich nach den Ungarischen Stationen bestimmt. Ebenso wurde für die Beförderung von leeren Säcken aus Frankreich nach Ungarn ein ermässigter Tarif festgesetzt.

Die am 15. d. M. abgehaltene V. (ausserordentliche) Generalversammlung der k. k. priv. Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat die Anträge des Verwaltungsrathes

* Die Subscriptions-Einladung auf die Actien der Oesterreichischen Nordwestbahn ist nun erschienen. Das Gesammt-Actien-Capital beträgt 36 Mill. fl. in Silber, wovon soeben zwölf Mill. fl. Ö. W. in Silber gleich 30 Mill. Frcs. in 60 000 Stück Actien zu 200 fl. Silber gleich 500 Frcs. zur öffentlichen Auflage gelangen. Der Emmissionscours ist 70% oder 140 fl. Ö. W. in Silber gleich 350 Frcs. per Stück. Die Actien tragen Jänner- und Juli-Zinsen und sind vom Staate mit 5 Procent in Silber einkommensteuerfrei garantirt. Die Subscription findet statt am 27. und 28. d. M. und zwar: bei der Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe und der Allgem. Oesterr. Bodencredit-Anstalt in Wien; bei den Filialen der Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Prag und Brünn; bei dem Credit Foncier d'Autriche in Paris und der Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a/M. Sämmtliche Einzahlungen sind in effectiven Französischen Goldmünzen, oder im Inlande in Oesterr. Währ. Staats- oder Banknoten, in Frankfurt am M. in Südd. Währ. nach dem Vistacourse auf Paris des der Einzahlung vorhergehenden Tages gerechnet, zu leisten. Die Red.

u. z. a) die Erwerhung der Concession für die Linie von Suczawa, nach Jassy mit den Zweigbahnen nach Roman und Botoschani; b) die Vermehrung des Gesellschafts-Capitals durch Hinausgahe von Actien im Nominalbetrage von 25 000 000 Francs oder 10 000 000 Gulden Oest.-Währ. in klingender Münze uud von Obligationen im Nominalhetrage von 39 000 000 Francs oder 15 600 000 Gulden Oesterr.-Währ. in klingender Münze; c) die in Folge dieser Concessions-Erwerbung nothwendig gewordenen Ahänderungen der Gesellschafts-Statuten stimmeneinhellig genehmigt und heschlossen.

Demgemäss werden zehn Millionen Gulden Oesterr. Währ. in klingender Münze oder 1 000 000 Pfund Sterling, bestehend in 50 000 Actien zweiter Emission, jede zu 200 fl. Oesterr. Währ. in Silber oder 20 Pfund Sterling oder 500 Francs ausgegeben. Auf diese neu zu emittirenden Actien wird nun den Actionären der Lemherg-Czernowitzer Eisenbahn-Ges. das Vorrecht eingeräumt, auf je fünf alte Actien dieser Gesellschaft vier neue Actien und zwar zum Course von 14 Pfd. Sterling für eine Actie von 20 Pfd. Sterl., zu beziehen.

Die Actionäre, welche von diesem Bezugsrecht Gebrauch machen wollen, werden durch Bekanntmachung vom 17. d. M. eingeladen, dasselbe unter Beibringung der hezüglichen Actien erster Emission am 24., 26. oder 27. d. M. anzumelden, unter Einzahlung der I. Rate im Betrage von 25 Procent (das ist 5 Pfd. Sterling) sofort bei Anmeldung des Bezugsrechts oder nach erfolgter Anmeldung und gegen Deponirung der Actien erster Emission spätestens am 2. k. M. Anmeldungen nach dem 27. October können nicht mehr berücksichtigt werden.

⊙ Bayerische Ostbahn-Projecte. Die zur Zeit den Bayerischen Ostbahnen zur Projectirung concessionirten Linien, deren baldige Baugenehmigung nach dem Zusammenhange des Osthahnsystems und bei dem Interesse des Staates an dem Gedeihen dieser Bahn mit Bestimmtheit erwartet werden darf*, wird dem Verkehre theils wesentliche Abkürzungen, theils neue Verhindungen bieten. Die Studien für diese neuen Linien sind bereits so weit vorgeschritten, dass diese bei dem bevorstehenden Zusammentritt der Kammer alsbald vorgelegt werden können, um die formelle Bauconcession hierfür zu erlangen.

1) Die Linie Neufahrn hei Ergoldsbach nach Obertraubling kürzt den Weg von Süd nach Nord mit Umgehung des künstlichen Knotenpunctes Geiselhöring und lenkt den Verkehr direct nach Regensburg.

2) Die Linie von Pilling (bei Strauhing) nach Sünching, den Umweg (das Eck) nach Geiselhöring für den Verkehr von Osten nach Westen vermeidend, wird die Strecke der eigentlichen Donau-Bahn mehr in die natürliche Lage (an die Donau) verlegt, wobei auch der Weg nach Wien abgekürzt wird.

3) Die Linie von Regensburg nach Nürnberg wird eine Nothwendigkeit, um den der Ostbahn gebührenden Antheil an dem Verkehr aus Oesterreich an den Mittel- und Niederrhein zu sichern. Es drängt die Concurrenz der Mitteldeutschen Linie über Bodenbach gegen den Mittelrhein herauf. Die Bahnführung von Wien nach Pilsen und Eger in gleichem Maasse wie eine Bahn von Prag nach Eger werden jene Concurrenz noch verstärken und überdies könnte die Donaubahn mit ihrer Fortsetzung nach Nördlingen nach dem Westen zu Combinationen führen, welche die Interessen der Bayerischen Ostbahn hart herühren möchten. Deshalb hat sich die durch eine directe Bahnführung von Regensburg nach Nürnberg zu erzielende Ahkürzung zu einer Nothwendigkeit gestaltet und wird diese Linie einen Ersatz der bereits in den Händen der Osthahn-Gesellschaft sich hefindlichen Strecke Regenshurg-Amberg-Nürnberg bilden und ihr deshalb bei einer loyalen Interpretation der Allerh. Concessionsurkunde vom 12. August 1856 nicht entzogen werden können. Diese Bahn schafft demnach eine kürzere Verbindung von der Donau an den Main und Rhein nach Nordwestdeutschland (Frankfurt und Mainz).

4) Die Linie von Vilshofen durch das Vilsthal nach Landshut wird den Weg an die Oesterreichische Grenze und nach Wien beträchtlich abkürzen und ein fruchtbares Verkehrsgebiet erschliessen.

5) Durch die directe Linie von Cham nach Straubing wird für den Verkehr mit Böhmen (Cham-Strauhing) der grosse Bogen über Schwandorf vermieden und dadurch der Weg nach Prag um 16 Stdn. = 8 Mln. abgekürzt. Nachdem die durch ein reiches Kohlen- und Getreidegebiet führende Linie Pilsen-Budweis eröffnet, wird der Verkehr eine unschätzbare Erleichterung erhalten, und wird der Bau auch zur zwingenden Nothwendigkeit, sohald jener Verkehr die Entwickelung erreicht, welche neben anderen thatsächlichen Verhältnissen in den Böhmischen Kohlenlagern, deren Aufschlüsse zur Zeit noch sehr mangelhaft sind, ihre sicherste Grundlage gefunden hat. — Die Bayerische Ostbahn geht dem Vernehmen nach damit um, die Kohlentransporttarife herabzusetzen und die Zwickauer Kohle nach Oesterreich zu führen. Wenn dann auch die betheiligten Oesterreichischen Bahnen, wie man andererseits hört, die höheren Tarife aufgeben, wird den Bayerischen Bahnen ein grosser Verkehr an Kohle, Salz, Holz, hauptsächlich für den Brennerweg zugeführt werden, anderntheils wird sich aber eine grosse Verkehrsentwickelung über die Osthahnlinien weiter erstrecken. Auch im Personentransit werden die genannten Linien in Folge dieser Abkürzung sehr gewinnen, indem die Linie Prag-Kufstein eine Europäische werden wird zur Verbindung zwischen Italien und Russland und zwar unter Verhältnissen, dass ihr in dieser Beziehung schwerlich eine Concurrenzbahn entstehen kann. Die Böhmische Westhahn befördert jetzt schon monatlich durchschnittlich eine Million Centner Frachten und dadurch wird die Bedeutung dieser Linie noch deutlicher in die Augen fallen.

6) Die bereits auf Staatskosten untersuchte Linie zur directen Verbindung Landshuts mit Rosenheim von Landshut nach Kirchseon oder (von Landshut nach) Schwaben, heide zum Anschluss an die im Bau begriffene Staatsbahn Rosenheim-Kirchseeon-München ist hesonders betreffs der Abkürzung hervorzuhehen, in Betreff deren es übrigens noch nicht festgestellt ist, oh der Bau durch den Staat oder die Osthahn geschieht. In beiden Fällen ist dies eine Linie, welche für die Ostbahn von grosser Wichtigkeit ist. Die bereits untersuchte Linie würde von Kirchseeon ab die nördliche Richtung weiter verfolgen, um die Braunauer Bahn bei Schwaben zu durchschneiden und auf dem Wege über Erding, Wartemberg und Kronwinkel ins Isarthal zu gelangen, es würde die directe Verhindung Landshut's mit Rosenheim erzielt, welche mit einem Steigungs-Maximum von 1:200 und einem kleinsten Curvenradius von 2500′ ganz günstige Betriebsverhältnisse hieten und für eine Strecke von $25{,}_{08}$ Sdn. = $12{,}_{54}$ Meilen einen Aufwand von 9 040 000 fl. = 5 165 712 Thlr. erfordern, darunter 6 610 000 fl. = 3 777 142 Thlr. für die Strecke Kirchseeon-Landshut. Diese Bahn wird den Weg nach dem Norden um etwa 12 Sdn. = 6 Ml. kürzen. Zu gleicher Zeit wurde auch als Alternative die Linie Rosenheim-Wasserburg-Haag-Dorfen nach Landshut vermessen und würde der Weg nach dem Norden im Vergleich mit der Linie über München nach Herstellung der directen Bahn München-Rosenheim ebenfalls um 6 Ml. = 12 Sdu. kürzer. — Es hesteht die feste Absicht, alle diese Strecken in möglichst kurzer Zeit zu vollenden, was im allgemeinen Interesse nur auf das Lebhafteste gewünscht werden kann; ist ja auch die officielle Bestätigung der an die Ostbahngesellschaft verliehenen Concession ein Ereigniss, welches nicht nur den Interessen der Gesellschaft, sondern weiterhin dem grossen Verkehr in erfreulicher Weise gerecht wird. Die grossen Vortheile dieser angehahnten Europäischen Linien, welche für den Verkehr die hervorragendste Bedeutung hahen, werden den Betheiligten um so schneller zu Gute kommen, je eifriger die Herstellung heschleunigt wird.

In dem Falle, dass eine der unter Ziffer 6 bezeichneten Abkürzungen von Rosenheim nach Landshut, sei es von Kirchseeon über Schwaben oder über Wasserhurg-Haag-Dorfen, nicht von der Staatsregierung gebaut oder der Osthahn-Gesellschaft zum Bau überlassen werden sollte, ist die Möglichkeit einer Linie von Mühldorf nach Straubing oder Geiselhöring im Anschlusse an die vom Staate projectirte Linie Rosenheim-Mühldorf nicht ausgeschlossen. Die Linie Mühldorf-Geiselhörig resp. Straubing würde indessen für Bau und Betrieb keine so günstigen Verhältnisse hieten, als die obengedachte Abkürzung über Kirchseeon.

* Was die Aussicht auf baldige Concessionirung dieser Linien betrifft, so theilt uns die Direction der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen mit, dass einerseits der von der Ostbahn-Gesellschaft zu stellende Antrag auf Ertheilung der Bauconcession von dem Ergebnisse der noch im Zuge befindlichen generellen Projectirung abhängt und andererseits diese Concessionsertheilung mit den in Aussicht stehenden Kammerverhandlungen über das allgemeine Bayerische Eisenbahnnetz im unmittelbaren Zusammenhanee steht. Die Red.

Ueber gegenseitige Wagenbenutzung. Am Schlusse der in No. 18 S. 229 der Vereinszeitung vom laufenden Jahre aufgenommenen, den überschriebenen Gegenstand hetreffenden Abhandlung ist darauf hingewiesen worden, dass eine Conferenz sämmtlicher bei der Erfurter Central-Wagen-Controle hetheiligten Verwaltungen bevorstehe, in welcher die Verhältnisse dieses Instituts und das bei demselben eingeführte Ahrechnungsverfahren einer näheren Prüfung unterworfen werden sollen.

Diese Angelegenheit hat inzwischen drei Conferenzen durchlaufen und ist in der letzten derselben der Hauptsache nach zur Erledigung gekommen.

In der ersten Conferenz (Plenar-Conferenz vom 4. Mai c. zu Frankfurt a/M.) wurden nur die Grundzüge für ein neues Ahrechnungsverfahren verabredet, während die Ausarbeitung der deshalbigen Details einer Commission übertragen und die Berathung üher anderweite Organisation jenes Instituts ausgesetzt wurde, weil man zuvor in der Lage sein wollte, das hierauf influirende künftige Abrechnungsverfahren genau zu ühersehen.

Durch die zweite Conferenz (Commissions-Conferenz am 2. und 3. Juli cr. zu Hamburg) wurden die Entwürfe zweier Instructionen festgestellt, wovon der eine genau den in der ersten Conferenz verabredeten Grundzügen folgt, der andere aher hiervon abweichend eine noch weiter gehende Vereinfachung des Rapport- und Abrechnungs-Verfahrens mit ausgedehnter Erleichterung der Centralstelle erstrebt und vorzugsweise zur Annahme empfohlen wurde.

In der dritten Conferenz (Plenar-Conferenz am 27. August c. zu Dresden) wurde dann auch nach dem Commissions-Antrage der letztgedachte zweite Instructions-Entwurf ohne Aenderung einstimmig angenommen und zugleich festgesetzt, dass das neue Verfahren mit dem 1. November c. in Kraft treten solle.

Die nunmehr wieder aufgenommene Frage wegen künftiger Or-

ganisation der Centralstelle selbst und des Erlasses einer neuen Geschäftsordnung für dieselbe führte zunächst zur Beleuchtung einer wichtigen Vorfrage. Gemäss der bei Gründung des Büreaus gegebenen Bestimmung wurden nämlich die Arbeitskräfte desselben durch Einstellung von Beamten Seitens der betheiligten Bahnen beschafft und es entstand zunächst die Frage, ob dieses Collationsrecht der Verwaltungen auch für die neue Organisation der Central-Wagen-Controle beizubehalten sei. Mit Rücksicht auf die neue eingeschränkte Stellung, welche die Centralstelle erhalten wird, und in Erwägung, dass die Einstellung der Arbeitskräfte durch die Verwaltungen aus geschäftlichen Gründen nicht geboten, für die Verwaltungen aber sowohl wie für die geschäftsführende Direction mit vielfachen Unzuträglichkeiten verknüpft ist, wurde Entscheidung dahin getroffen, dass jenes Collationsrecht der Verwaltungen nunmehr aufzugeben und lediglich der geschäftsführenden Direction die Beschaffung der erforderlichen Arbeitskräfte zu überlassen sei. — Eine hiernach bemessene Geschäftsordnung ist bereits ausgearbeitet, von den betheiligten Verwaltungen aber noch zu genehmigen.

Das beschlossene neue Abrechnungsverfahren ist in kurzer Andeutung folgendes:

Jede der bei der Central-Wagen-Controle betheiligten Verwaltungen stellt über den Cours fremder Wagen auf ihrer Bahn, getrennt nach Wageneigenthümern, Coursmonaten und soweit nöthig nach den Wagengattungen, unter Anwendung des vorgeschriebenen Formulars vollständige Rapporte mit Berechnung der zu zahlenden Miethen und Verzögerungsgebühren auf und übersendet diese Nachweisungen mit Termin bis zum 20. des auf den Coursmonat folgenden Monates an die Wageneigenthümer bezw. an die einführende Grenzverwaltung. Gleichzeitig hiermit sendet jede Verwaltung an die Central-Wagen-Controle nach vorgeschriebenem Formular eine Zusammenstellung über die Abschlüsse jener Rapporte, sowie Nachweisungen über etwaigen Leertransport von auf falscher Rücktour befindlichen oder requirirten Wagen.

Die Central-Wagen-Controle stellt auf Grund der ihr zugegangenen Zusammenstellungen und der etwa weiter vorliegenden Materialien sofort die Abrechnungen nebst General-Abschluss über Guthaben und Schuld jeder Verwaltung für Wagenmiethe, Verzögerungsgebühren und sonstige Ansprüche aus der Wagenbenutzung auf, sendet diese Rechnungsstücke und zwar mit Termin bis spätestens zum 5. des zweitfolgenden Monats* an die betheiligten Verwaltungen und veranlasst behufs Ausgleichung die Aufnahme der Saldobeträge in die General-Abschlüsse der betreffenden Verband-Abrechnungs-Büreaus über den Güter- etc. Verkehr.

Von den Wageneigenthümern werden die ihnen zugegangenen Rapporte. nachdem diese zu den nächsten Verwaltungszwecken (Ausführung von Sicherheits-Vorschriften, Statistik etc.) verwendet und geprüft worden sind, nebst den etwaigen Revisions-Bemerkungen mit Termin bis spätestens zum Schlusse des zweitfolgenden Monats an die Central-Wagen-Controle verabfolgt. Letztere prüft die Revisionsbemerkungen im Zusammenhange aller Rapporte, erledigt dieselben nach den Grundsätzen des Regulativs und der dazu gegebenen Zusatzbestimmungen der einzelnen Verbände, benachrichtigt die beiderseitigen Verwaltungen von der Art und Weise der Erledigung, bewirkt die Ausgleichung der sich ergebenden Differenzbeträge in einer Abrechnung der nächsten Monate und giebt nach Erledigung aller Differenzen die Rapporte an die Wageneigenthümer zurück.

Die Rapportirung von Seiten der Wagenmiether an die Wageneigenthümer erstreckt sich auch auf die gegenseitige Benutzung von Personen- und Gepäckwagen. Findet in dieser Hinsicht zwischen den betheiligten Bahnen Natural-Ausgleichung statt und ist die deshalbige Abrechnung der Centralstelle übertragen, so werden auch hierüber Zusammenstellungen der Rapport-Abschlüsse, und zwar ausnahmsweise schon bis zum 15. des folgenden Monats, an die gedachte Stelle verabfolgt und wird von letzterer die Natural-Abrechnung bis zum 25. desselben Monats den betheiligten Verwaltungen übermittelt.

Es lässt sich nun nicht leugnen, dass den betheiligten Bahnen durch Uebernahme der seither bei der Centralstelle vollzogenen Specialarbeiten (Coursfeststellungen, Meilenberechnungen, Ermittelung der Fristüberschreitungen und sonstigen Reglementswidrigkeiten der Wagen) eine ganz bedeutende Mehrarbeit erwächst, welche für diejenigen Verwaltungen, bei denen die Wagencontrolstellen noch nicht bestehen, die Gründung solcher Stellen bedingt. Es darf auch nicht unerwähnt bleiben, dass die künftige, des Zusammenhangs entbehrende bahnweise getrennte Nachweisung und Berechnung der Wagencourse in nicht wenigen Fällen eine lückenhafte sein und daher eine genaue Prüfung bei den einzelnen Wageneigenthümern erfordern werde, umsomehr als nur diese im Zusammenhange aller Rapporte vorzunehmende Prüfung die Ermittelung der straffälligen Reglementswidrigkeiten in Benutzung der Wagen und die in den Revisionsnotaten mit aufzunehmende Liquidation der deshalbigen Entschädigungen ermöglicht.

Gleichwohl müssen die Vortheile, welche das neue gegenüber dem bisherigen Verfahren bietet, als überwiegend angenommen werden. Denn abgesehen davon, dass nicht alle Verwaltungen in der Lage sind, ihre Stationen direct mit einer Centralstelle verkehren zu lassen, also die allgemeine Einführung directer Stationsrapportirung nicht wohl denkbar war, sonach mit theilweisem Festhalten an derselben eine gleichmässige Rapportirungsweise überhaupt wohl niemals zu erreichen gewesen sein würde, so kommt noch wesentlich in Betracht, dass die specielle Controle und Coursfeststellung in Händen der einzelnen Bahnen einen rascheren und wirksameren Einfluss auf die Stationen übt und einestheils wegen der grösseren Nähe, anderntheils auch wegen des Vorhandenseins weiterer Hülfsmaterialien, z. B. Zugführerrapporte, die schnellere Beseitigung von Coursdifferenzen ermöglicht; dass ferner die zu Sicherheits- und anderen Verwaltungszwecken bei den einzelnen Bahnen so sehr gewünschte, mit Aufrechthaltung der seitherigen Einrichtung aber, namentlich bei temporärer Arbeitsvermehrung durch Conjuncturen oder sonstige hindernde Umstände nicht mögliche Verabfolgung der Wagencoursnachweisungen und Rechnungslegung in regelmässig frühzeitigeren Terminen nunmehr erreicht werden kann; dass auch schon an sich durch die von den einzelnen Bahnen übernommene Selbstbelastung für Wagenverspätungen eine Arbeitsverminderung entsteht, indem dadurch jeder vorhandene Befreiungsgrund sofort zur Sprache kommen und die irrthümliche Berechnung von Verzögerungsgebühren, die dann wieder eine Menge von Reclamationen und deren Erledigung zur Folge hat, von vornherein vermieden werden wird; dass aber endlich das neue Verfahren dazu beitragen dürfte, den Bereich der gemeinschaftlichen Wagenabrechnung allmälig zu erweitern und solchergestalt die im § 17 des Vereinsregulativs vorgesehene Gründung einer Centralstelle für den gesammten Deutschen Eisenbahnverein ihrer Verwirklichung entgegenzuführen, wodurch dann schon regelmässig gegen Ende des auf den Coursmonat folgenden Monats eine directe Ausgleichung der aus der gegenseitigen Wagenbenutzung herrührenden Ansprüche zwischen allen zum Regulative vereinigten Bahnen erfolgen würde.

Es muss nun die nächste Aufgabe sein, das neue Verfahren von vornherein allerseits genau und pünctlich durchzuführen. Wie aber zu diesem Ende jede Specialcontrolstelle mit den, dem Umfange und der Art der Arbeiten entsprechenden Kräften auszurüsten ist, so muss auch die Centralstelle mit demjenigen Personale bedacht werden, welches ihrer künftigen Wirksamkeit entspricht. In letzterer Hinsicht ist zu berücksichtigen, dass nach Uebernahme der Cours- und Meilenberechnungen von Seiten der betheiligten Bahnen die Wirksamkeit der Centralstelle hauptsächlich in Aufstellung der Abrechnung mit Ausgleichung auf Grund fertiger Materialien und in Prüfung und Erledigung der bei den Wageneigenthümern gegen die Schuldberechnungen der Wagenmiether ermittelten Differenzen und Entschädigungsansprüche besteht. Jene Rechnungslegung ist eine leicht zu bewältigende Arbeit, die Differenz-Erledigung aber wird umsomehr zu einer umfangreichen, verwickelten Arbeit führen, als — wie bereits oben angedeutet — bei der künftig bahnweise getrennten Behandlung der Wagencoursberechnungen in Verbindung mit den durch die jetzigen Verkehrsverhältnisse ohnehin unvermeidlichen Unregelmässigkeiten des Wagenlaufs eine grosse Zahl von Differenzfällen der verschiedensten Art zu erwarten ist, deren Erledigung, wenn sie rasch und mit Zuverlässigkeit im Sinne der gegebenen Bestimmungen ausgeführt werden soll, das Vorhandensein tüchtiger, erfahrener Rechnungsbeamten in genügender Zahl bedingt.*

Eine weitere wesentliche Aufgabe ist insofern zu erfüllen, als der das Control- und Abrechnungsgeschäft überhaupt so sehr erschwerende und bei dem jetzigen unregelmässigen Wagenlaufe fast unausführbar machende Mangel an Uebereinstimmung zwischen den Zusatzbestimmungen der einzelnen Verbände und Bahnen zum Wagenregulative zu beseitigen oder doch wenigstens auf gewisse Localverhältnisse zu beschränken ist, wobei dann die schon öfters versuchte, aber stets gescheiterte Herbeiführung übereinstimmender Miethsätze und Benutzungsfristen vorzugsweise wieder aufzunehmen wäre. Zur Verfolgung des gewünschten Zieles wird es zunächst einer Zusammenstellung und Vergleichung der in Betracht kommenden verschiedenen Bestimmungen bedürfen und soll dies Zweck einer folgenden Abhandlung sein.

Erfurt. König.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Vom 15. October sind für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg und Berlin einerseits, sowie den Verbandstationen der a. pr. Kaiser Fer-

* Bei pünctlicher Einhaltung des Rapportirungstermins Seitens aller betheiligten Verwaltungen kann und wird die Rechnungslegung der Centralstelle schon bis zum Schlusse des folgenden Monats erfolgen.
Anmerkung des Verfassers.

* Der Fachkenner wird der hier ausgesprochenen Behauptung beipflichten müssen. Differenz-Erledigungen in dem hier zu erwartenden Umfange sind keine kleine Aufgabe. Verfasser gegenwärtiger Abhandlung ist unparteiisch in seinem Urtheile, da er als in die Central-Wagen-Controle eingestellter Beamter der Hessischen Nordbahn bezw. nunmehr der Bergisch-Märkischen Bahn nach der beschlossenen Aufhebung des Collationsrechtes der betheiligten Verwaltungen für Einstellung der erforderlichen Arbeitskräfte in die Central-Wagen-Controle — deren Chef zu sein er gegenwärtig die Ehre hat — seiner demnächstigen Zurückberufung Seitens der Königl. Eisenbahn-Directionen zu Cassel oder Elberfeld entgegensehen muss.
Anmerkung des Verfassers.

dinands-Nordbahn und der südöstlichen sowie der Wien-Neu-Szönyer Staatshahnlinien andererseits, sowohl für die Route via Oderberg, als auch via Bodenbach ganz gleiche Tarife und reglementarische Bestimmungen in Kraft getreten, welche gegen die früheren namhafte billigere Frachtsätze enthalten. Exemplare gratis.

Vom 1. November d. J. tritt auf sämmtlichen Linien der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein ermässigter Tarif für mineralische Kohlen, Coaks und Briquettes in ganzen Wagenladungen ins Leben.

Die Conferenz der Französisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Pest beschloss in der Sitzung vom 16. October eine erhebliche Ermässigung des Frachttarifs für Cerealien via Pest, Wien und Kehl und die Erhöhung der Lieferungsfrist für Bier von Wien nach Paris auf 6 Tage.

Oberschlesische Eiseenbbahn. Vom 20. d. M. ab werden

a) der Seite 110 des Localtarifs vom 1. Juli pr. befindliche Ausnahme-Tarif für Roheisen,

b) der S. 111 ibid. befindliche Tarif für Roheisen im Verkehr nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenhahn, und

c) der Seite 112 und 113 ibid. befindliche Tarif für Roheisen nach Stationen der Ostbahn,

nebst den inzwischen erlassenen Zusatzbestimmungen, wonach diese Tarife auch in umgekehrter Richtung, die Tarife ad b und c bei Ausnutzung der Eisenbahnwagen nach ihrer vollen Tragfähigkeit auch auf Transporte von altem Eisen und Brucheisen zum Einschmelzen (wozu auch alte, d. h. nicht für Eisenbahn-, Betriebs- und für Bauzwecke nutzbare, sondern nur zum Einschmelzen bestimmte Eisenbahnschienen gehören) Anwendung finden, auf derartige Sendungen von und nach Königshütte ausgedehnt. Für diese Transporte werden die betreffenden Tarifsätze der Station Schwientochlowitz mit einem Frachtzuschlage von 4 Pf. pro Ctr. erhoben.

Mit dem 15. October d. J. ist für den Transport von Eisenerzen von Stationen der Niederländischen Staatsbahn via Venlo nach Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn ein Specialtarif in Kraft getreten.

Auf der Rheinischen Bahn ist für Eisenerz und Roheisentransporte von Herbesthal nach Cöln, Neuss, Crefeld und den Stationen der Linie Osterath Essen bis auf Weiteres ein Specialtarif eingeführt.

Mit dem 15. October ist im directen Verkehr von den Stationen der Rheinischen Bahn: Köln, Nymwegen, Cleve, Venlo, Duisburg (Hochfeld), Mühlheim a/Ruhr, Essen, Crefeld, Neuwied und Coblenz nach solchen der Bayerischen, Böhmischen und Oesterreichischen Bahnen mit Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 1. Juli d. J. ein theilweise modificirter Ausnahmetarif für grobe Eisenartikel aller Art, Maschinen und dergl. in Kraft getreten. Exemplare gratis. Ebenso ist für Roheisentransporte von den Stationen derselben Bahn: Aachen, Eschweiler, Köln, Neuss, Duisburg (Hochfeld), Coblenz und Capellen nach Stationen der Böhmischen West- und der Kaiserin Elisabethbahn mit dem 15. October an Stelle des Ausnahmetarifs vom 25. Mai d. J. ein modificirter Ausnahmetarif ins Leben getreten. Exemplare gratis.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Hauptcassen-Rendanten der Westfälischen Eisenbahn L. Martini und dem Vorstande der Güter-Controle derselben Bahn Th. Frese ist der Character als Rechnungsrath verliehen worden.

Ausland.

D. — **Russland.** Am 10/22. October soll die erste Abtheilung der Orel-Witebsker Eisenhahn dem Betriebe übergeben werden. Die Stationen dieser Bahn und deren Entfernungen untereinander sind folgende: Witebsk, Krynki 24 Werst, Sebebekino 22 W., Rudnja 19 W., Golynki 21 W., Kuprino 21 W., Smolensk 21 W., Rjabzowo 29 W., Potschinok 27 W., Stadolistsche 26 W., Roslawl 29 W., im Ganzen 239 Werst.

Am 16/28. September ist die Eisenbahn Schuja-Iwanowo dem Verkehr übergeben. Die Stationen dieser Bahn und deren Entfernungen untereinander sind folgende: Nowki (Station der Moskau-Nischni-Nowgoroder Bahn, früher Iwanowo), Jegorjewo 27 Werst, Schuja 29 W., Kochma 17 W., Iwanowo 12 W., im Ganzen 85 Werst.

Im September d. J. ist auch die Bahn Grjäsy-Jeletz dem Verkehr übergeben. Die Stationen dieser Bahn und deren Entfernungen von Station zu Station sind folgende: Grjäsy (Station der Koslow-Woronesch Bahn), Kasinka 16½ Werst, Lipezk 17 W., Tschirikowo 21½ W., Patriaschenskaja 20 W., Don 3½ W., Jeletz 24½ W., im Ganzen 103 Werst.

× **Grossbritannien.** Am 1. October wurden in London 3 neue Bahnhöfe eröffnet, unter welchen die St. Pancras Station, die Ausgangsstation der Midland Eisenbahn bei Kings Cross, die hervorragendste Stelle einnimmt, indem er wohl der grösste Bahnhof in ganz Europa sein wird. Die Midland Railway durchschneidet auf hohem Viaduct die äusseren Stadttheile London's und mündet abfallend, in einer Höhe von durchschnittlich 13—14 Fuss über dem Niveau der angrenzenden Strassen, in den Bahnhof ein. Dieser hat natürlich auf dieselbe Höhe gebracht werden müssen und ist zu dem Zwecke ein gewaltiger Unterbau geschaffen worden, welcher den ganzen Bahnhof auf 690 eisernen Säulen trägt, also ein schwebender Bahnhof, der mit Recht die grösste Bewunderung erregt. Während des Baues der Midland Eisenbahn hat sich herausgestellt, dass die Kostenanschläge um 5 Mill. Pfd. Sterl. zu niedrig gegriffen waren.

K. — **Von London nach Liverpool in 4¼ Stunden.** Es ist die Absicht, nachdem die Brücke und der Viaduct zu Runcorn-Gap, wodurch die Entfernung zwischen London und Liverpool um ungefähr 10 Engl. Meilen abgekürzt wird, vollendet sein werden, Expresszüge gehen zu lassen, welche Alles, was bisher in der Eisenbahnpraxis dagewesen ist, übertreffen sollen. Die gesammte Distanz von über 200 Engl. Meilen wird ohne einen einzigen Aufenthalt in ungefähr 4¼ Stunden durchlaufen. Die Maschinen, von erheblichen Dimensionen und grosser Leistung, nehmen während der Fahrt zu Rugby Wasser, wie es jetzt schon diejenigen des Postzuges nach Irland thun. Die Wagen werden ähnlich wie die Americanischen mit einem Gang in der Mitte gebaut und mit besonderen Räumen, wohin sich die Reisenden zurückziehen können. Ausserdem wird für Erfrischungen während der Reise gesorgt sein.

(Organ für Fortschritte im Eisenbahnwesen.)

Technisches.

t. — **Veränderung der Spurweiten der Great Western Bahn.** Die Directoren der Great Western Bahn, welche bekanntlich durch ihre, von Brunel gewählte, grosse Spurweite von 7 Fuss in der Geschichte des Eisenbahnwesens eine bedeutende Rolle spielt, haben sich nach langem Sträuben endlich entschlossen, die breite Spur ganz abzuschaffen und auf die normale Spurweite zurückzukommen. Obgleich die breitspurigen Bahnen unstreitig den Vortheil bieten, dass der Zugwiderstand dabei etwas geringer, die Stabilität der Fahrzeuge grösser und der Ladungsraum der Wagen im Verhältniss zu deren eigenem Gewicht grösser ist als bei den normalspurigen Bahnen, so erscheint jener Entschluss doch als vollkommen gerechtfertigt, weil die Great Western Bahn an unzähligen Puncten mit normalspurigen Bahnen in directer Verbindung steht, und weil durch diese verschiedenen Spurweiten unendlich viel Kosten und Mühen dem Betrieb bereitet werden. Es sind bereits fast sämmtliche Geleise der Great Western Bahn mit einer dritten Schiene versehen, damit auch normalspurige Wagen daselbst laufen können; durch diese Anordnung wird aber die Anlage und Unterhaltung der Bahnhofs-Geleise und Weichen ungemein complicirt und kostspielig, und es ist immerhin sehr bedenklich, Wagen von verschiedenen Spurweiten zusammen in einen und denselben Zug stellen zu müssen. Die Kosten der Aenderungen des Betriebs-Materials, welche durch die Aufgabe der weiten Spur der Great Western Eisenbahn-Gesellschaft erwachsen, werden durch den Werth des aufzunehmenden dritten Schienenstrangs in den Geleisen und durch die zu erwartenden Ersparungen an den Betriebskosten mehr als ausgeglichen. (Nach dem Engineering.)

t. — **Eine lange Eisenbahnbrücke.** Zwischen Louisville in Kentucky und Jeffersonville in Indiana ist eine Eisenbahnbrücke von 1 Engl. Meile Länge im Bau. Sie enthält 24 Oeffnungen, darunter 2 von je 370 Fuss und 6 von je 245½ Fuss Spannweite. Die eisernen Träger sind nach dem System Fink construirt. Der Oberingenieur bei diesem Bau ist nämlich Mr. Albert Fink. Am 1. September 1869 soll der Bau vollendet sein; die Baukosten sind zu 1 600 000 Dollars veranschlagt. (Nach dem Engineering.)

K. — **Oberflächliche Verkohlung der Wagenhölzer.** In Frankreich wird in neuester Zeit die oberflächliche Verkohlungsmethode von de Lapparent (die im Organ 1867 S. 64 beschrieben ist), auf die meisten Holzbestandtheile der Untergestelle und der Kasten von Eisenbahnwagen, besonders auch auf die Fussböden angewendet. Die Französische Nordbahn schreibt diese Verkohlung in allen ihren Bedingnissheften vor und verschafft dadurch um geringfügige Kosten ihren Wagenhölzern einen grossen Härtegrad und lange Dauer.

(Officieller Oesterr. Ausstellungsbericht, 2. Liefr. S. 197.)

K. — **Zettelhalter für Güterwagen von Balans.** Auf der letzten Pariser Ausstellung stellte Herr Balans aus Paris einen kleinen „Zettelhalter" (Presse-Bulletin) aus, welcher den Zweck hat, jene Papierstreifen, welche den Bestimmungsort der Güterwagen tragen und gewöhnlich an den Rahmen derselben angeklebt werden, mittelst einer kleinen Spiralfeder an den Wagen anzudrücken, und nach Bedarf ebenso leicht und schnell von demselben zu entfernen, wenn der Wagen am Ende seiner Reise angelangt ist. Dieser kleine Apparat kann dem Betrieb sehr gute Dienste leisten.

Literatur.

Oesterr. Eisenbahn-Statistik. Die Vorarbeiten für die Herausgabe einer allgemeinen Oesterr. Eisenbahn-Statistik sind nach dem „Ö. C.-Bl." zu einem vorläufigen Abschlusse gelangt, indem die Zusammenstellung der bezüglichen Daten durch die K. K. statistische Central-Commission zunächst für das Jahr 1864 vollendet wurde. Diese Zusammenstellung wurde nur als Manuscript gedruckt und ist für die Oeffentlichkeit nicht bestimmt. Dieselbe behandelt in 7 Abschnitten 1) die Anlage, den Bau und die Baukosten, 2) den Stand der Fahrbetriebsmittel, 3) die Leistungen derselben, 4) die finanziellen Betriebsergebnisse, 5) den Vermögensstand aller Oesterr. Bahnen, 6) die auf denselben vorgekommenen ausserordentlichen Ereignisse und 7) die beförderten Verkehrsgegenstände. Das Elaborat wird allen Oesterr. Eisenbahn-Verwaltungen zu dem Zwecke mitgetheilt, um festzustellen, inwiefern die bisher gelieferten statistischen Mittheilungen noch einer Vervollständigung bedürfen, und um demgemäss die Nachholung etwaiger Lücken zu veranlassen. Zugleich soll die

vorliegende Zusammenstellung als Muster für die Anordnung der analogen Daten des Jahres 1867 dienen, da die Bearbeitung einer Oesterr. Eisenbahn-Statistik für das verflossene Jahr bereits in Angriff genommen wurde, und dabei die anlässlich des in Rede stehenden Elaborats gesammelten Erfahrungen ihre Verwerthung finden werden.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 21. October 1868. Der Bedarf in Metallen und Eisen blieb vorherrschend, und sind in Folge dessen mehrere Umsätze gemacht worden. **Kupfer** in besserer Frage. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $25^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28—33 Thlr. per Ctr. — **Zinn.** In Banca-Zinn sind die Angebote in Holland $57^1/_2$—$57^3/_4$ fl. Loco-Preise für Banca $33^1/_3$—$34^1/_3$ Thlr., Engl. Lamm-Zinn 33—34 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Blei.** Sächsisches und Harzer $6^1/_2$ Thlr. Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr. Spanisches 7 Thlr. offerirt. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Zink.** Englische Berichte günstiger W. H. Marke ab Breslau $6^1/_3$ Thlr., geringere Marken $6^1/_5$ Thlr., loco Waare im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Roheisen.** Warrants in England auf 53 sh. gewichen, doch ist die Nachfrage anhaltend. Verschiffungseisen Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 55 sh. Hiesige Notirungen. Für gute Glasgower Marken vom Lager 46 Sgr., auf Lieferung $43^1/_2$—$44^1/_2$ Sgr. Englisches 38—40 Sgr., vom Lager $41^1/_2$ Sgr. In Oberschlesischem Roheisen Bedarf. Coaks-Roheisen $42^1/_2$—43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $45^1/_2$—$46^1/_2$ Sgr. ab Hütte. — **Stabeisen.** Anhaltender Bedarf. Gewalztes $3^1/_6$—$3^1/_4$ Thlr., geschmiedetes $3^3/_4$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. — **Schmiedeeiserne Träger** je nach Dimension von $4^1/_2$—$5^1/_2$ Thlr. per Ctr. — **Eisenbahnschienen** begehrt. Hiesige Notirungen 55—56 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_2$ bis 3 Thlr. per Ctr. — **Kohlen** und **Coaks.** Des kleinen Wasserstandes wegen sind Zufuhren spärlich, die angekommenen Ladungen werden rasch placirt. Stückkohlen $19^1/_2$—$21^1/_2$ Thlr., Nusskohlen 19—$19^1/_2$ Thlr., ordinäre Sorten $17^1/_2$ Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16^1/_2$—17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

5. Novbr. Hessische Nordbahn- (Bergisch-Märkische) Gesellschaft zu Cassel.

Einzahlungen.

Kronprinz-Rudolfsbahn. Die Actionäre können die letzte Einzahlung mit 10 fl. Ö. W. per Actie an der Casse der Anglo-Oesterreichischen Bank zu Wien leisten und die Bezugsscheine sofort gegen liberirte Actien umtauschen.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die Esslinger Maschinenfabrik (Württemberg) hat im abgelaufenen Verwaltungsjahre neben ca. 200 Wagen und einer grossen Anzahl eiserner Brücken 70 neue Locomotiven geliefert und zwar 35 nach Russland, 18 für Württemberg, 10 nach Ostindien und 7 nach Sachsen.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
26. Octbr. zu Berlin	Telegr. Gl.-Direction	2000 Ctr. Kohlen	—
28. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Laternen	623
31. „ zu Müucben	Bayer. Staatsb.	16 000 Telegraphenstangen	—
1. Novbr. zu Ditzingen	Württemb. Stsb.	600 Ctr. Kohlen	—
3. „ zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Verkauf von Tendern	623
4. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Steinkohlen	623
4. „ zu Hannover	dieselbe	Walzeisen, Bleche etc.	623
5. „ zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Verpachtung der Bahnhofsrestauration Neunkirchen	—
10. „ zu Hamburg	Telegr.-Direction	6000 Telegraphenstangen	—
16. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Farben, Oele etc.	623
16. „ zu Gerdauen	Thorn-Insterburger E.	23 hölzerne Jochbrücken	—
25. „ zu Utrecht	Niederl. Rhein-E.	66 000 eich. Querschwellen	—
30. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Gummi, Leder etc.	623

OFFICIELLER ANZEIGER.

Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

Auf Grund Ermächtigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, ist den in der diesseitigen Verwaltung unter der Bezeichnung „Königliche Eisenbahn-Betriebs-Direction" in Osnabrück, Bremen, Hannover, Harburg und Göttingen bestehenden Dienststellen, vom 15. d. M. ab die amtliche Bezeichnung:

„Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection"

beigelegt worden.

Hannover, den 9. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Maybach.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Die auf Seite 35 in § 12 sub A unseres Betriebsreglements und auf Seite 25 sub No. 15 bei a unseres Tarifs für gewöhnliche Frachtgüter auf 3 Tage fixirte Lieferfrist wird vom **20. d. M.** ab auf 2 Tage herabgesetzt.

Breslau, 14. October 1868.

Directorium.

Ertel, Vorsitzender. Schweitzer, Specialdirector.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit Ausreichung der neuen (achten) Serie **Coupons** zu den **4% Prior.-Actien unserer Gesellschaft nebst Talons** wird **am 15. November** c. begonnen und an jedem Tage (mit Ausnahme der Sonn- und Festtage) Vormittags von **9—12 Uhr bis einschliesslich den 31. December** c. bei unserer Hauptcasse (am Ascanischen Platz No. 6) fortgefahren werden. — Die Inhaber dieser Prioritäts-Actien werden ersucht, nur den **Talon** zu den Coupons der VII. Serie mit einem geordneten Nummern-Verzeichnisse einzureichen, worüber sie eine Interimsquittung unserer Hauptcasse erhalten, gegen deren Rückgabe nach 3 Tagen die neuen Couponsbogen ausgehändigt werden.

Im Laufe des Januar fut. kann eine Ausreichung qu. Coupons wegen der alsdann Statt findenden Zinsenzahlung und überhäufter Arbeit der Beamten nicht erfolgen.

Berlin, den 19. October 1868.

Die Direction.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der Betrag der auf die Dividende des Jahres 1868 am 1. November d. J. zu leistenden a-conto-Zahlung ist von dem Verwaltungsrathe auf 20 Franken festgesetzt worden.

Dieser Betrag kann gegen den ersten Actien-Coupon für 1868 vom 2. November d. J. an bei den Banquiers der Gesellschaft behoben werden, u. z.

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe
in **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente**
} in Gulden Ö. W. nach dem Wechselcourse auf Paris von dem der Auszahlung vorhergehenden Tage.

in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A.** von **Rothschild & Söhne** in Franken,

in **Hamburg** bei der Norddeutschen Bank in Mark-Banco (1 Fr. $87^1/_2$ Cent pr. M. B. gerechnet),

in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder** in Thalern, letztere mit 3 Frcs. 7 Cent berechnet.

Wien, 20. October 1868.

Der Verwaltungsrath.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Vom **15. September d. Js.** ab werden directe Fahrbillets zu den drei ersten Wagenclassen von den Stationen Reibnitz, Hirschberg, Dittersbach und Altwasser nach Dresden und umgekehrt ausgegeben. Wir bringen dies mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniss, dass auch eine directe Expedition des Gepäcks zwischen den genannten Stationen stattfindet.

Berlin, den 5. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Es sollen 4 ausrangirte Tender, welche sich noch im betriebsfähigen Zustande befinden, im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Gebote hierauf sind portofrei, versiegelt uud mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von ausrangirten Tendern"

versehen, bis zu dem, auf **Dienstag den 3. November Vormittags 11 Uhr** anberaumten Termine an mich einzureichen.

Die Oeffnung der eingehenden Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in meinem Büreau — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in den Werkstätten-Büreaus zu Königsberg i/Pr., Bromberg und Landsberg a/W., in den Stations-Büreaus zu Danzig und Berlin, sowie in meinem Büreau zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anträge unentgeldlich verabfolgt.

Die qu. Tender sind in den Werkstätten zu Bromberg aufgestellt und können daselbst in Augenschein genommen werden.

Bromberg, den 12. October 1868.

Der Ober-Maschinenmeister.
F. Graef.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Es soll die Lieferung von

174 Stück Coupélaternen und
82 „ Bocklaternen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist Termin hierzu auf

Mittwoch den 28. October d. J. Morgens 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Laternen"

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben in Abschrift mitgetheilt.

Hannover, den 17. October 1868.

Der Ober-Maschinenmeister:
K. Schäffer.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Die Lieferung der pro 1869 für die Hannoverschen Staats-Eisenbahn erforderlichen **Betriebs-Materialien**, nämlich: Beleuchtungs-, Schmier-, Reinigungs-, Telegraphen- etc. Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Offerten hierauf sind an den c. Ober-Betriebs-Inspector Wex hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien

versehen, bis zu dem auf **Donnerstag den 29. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten, bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in unserem Central-Büreau sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel zur Einsicht aus.

Dieselben werden auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Canzleirath Bröse, hierselbst zu richtende Gesuche gegen Zahlung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 6. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Der Bedarf an Steinkohlen für die von uns verwalteten Staats-Eisenbahnen pro I. Semester 1869 soll mit

700 000 Ctr. gesiebte Stückkohlen,
25 000 Ctr. Ofenkohlen

in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an den c. Ober-Betriebs-Inspector Wex hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

versehen, bis zu dem auf

Mittwoch, den 4. November c. Vormittags 10 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Bröse, hierselbst zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 17. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der im Jahre 1869 erforderlichen
Werkstatts-Materialien
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin

a) für Walzeisen, Bleche und Drähte, für Kupfer, Metallgusswaaren, schmiedeeiserne gepresste Theile zu Wagen, Werkzeuge und Geräthe und für Kurzwaaren, Gürtler- und Klempnerwaaren etc.
auf Mittwoch, den 4. November cr.;

b) für Farben, Oele, Chemikalien und Droguen
auf Montag, den 16. November cr.;

c) für Gummi-, Leder-, Seiler- und Polsterwaaren, für Bürsten-, Pinsel- und Posamentirwaaren, für Manufacte, Töpferwaaren, Brennmaterial, Holzwaaren und Hölzer und für verschiedene andere Materialien,
auf Montag, den 30. November cr.

jedesmal
Vormittags 10 Uhr

in dem Büreau des Ober-Maschinenmeisters Schäffer auf hiesigem Bahnhofe anberaumt.

An Letzteren sind bis zu den vorstehend angegebenen Terminsstunden die Offerten frankirt und versiegelt — **für jeden Termin besonders** — mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien pro 1869 zum Submissions-Termine am ... November 1868"

einzureichen.

Die Submissions-Bedingungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar in Empfang genommen werden. Ausgelegt sind dieselben auch auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel.

Hannover, den 14. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Die Lieferung von 15 000 Stück kiefernen Eisenbahn-Schwellen, jede Schwelle 8 Fuss lang, 10 Zoll breit, 6 Zoll stark Rheinl. Maass, soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind auf unserem hiesigen Central-Büreau zur Einsicht ausgelegt, können auch auf frankirte Anfragen von uns bezogen werden.

Die Offerten müssen portofrei und verschlossen längstens bis zum **29. October d. J.** mit der Aufschrift: „Submission auf Eisenbahnschwellen" an uns abgegeben werden.

Schwerin, den 29. September 1868.

Die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn.

Vom 15. October 1868 an gültig.

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		1. Local-zug. I. II. III. Morg.	3. Pers-zug. I. II. III. Morg.	5. Pers.-zug. I. II. III. Morg.	7. Schnell-zug. I. II. III. Morg.	9. Pers. zug. I. II. III. Morg.	11. Schnell-zug. I. u. II Nachm.	13. Pers-zug. I. II. III. Nchm	15. Schnell zug. I. u. II. Nchm.	17. Personen-züge. I. II. III. Abs.	19. Personen-züge. I. II. III. Abs.	21. Güterzug ohne Pers.
Taunus-Eisenbahn.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Frankfurt	ab	6^{10}	6^{20}	8^{45}	10^{25}	11^{20}	2	2^{50}	4^{5}	6^{25}	8^{45}	8^{55}
Höchst	an	6^{25}	6^{35}	9	10^{35}	11^{35}	2^{10}	3^{5}	4^{15}	6^{40}	9	9^{15}
Sodener Zweigb. Soden	ab	—	—	8^{40}	10^{15}	11^{20}	1^{52}	2^{47}	3^{55}	6^{22}	8	—
Sodener Zweigb. Höchst	an	—	—	8^{53}	10^{28}	11^{33}	2^{5}	3	4^{8}	6^{35}	8^{13}	—
Sodener Zweigb. Höchst	ab	6^{27}	—	9^{5}	10^{37}	11^{55}	2^{15}	3^{10}	4^{20}	6^{50}	—	—
Sodener Zweigb. Soden	an	6^{40}	—	9^{18}	10^{50}	12^{8}	2^{28}	3^{23}	4^{33}	7^{3}	—	—
Höchst	ab	Nur bis [illegible]	6^{37}	9^{3}	10^{37}	11^{37}	2^{13}	3^{7}	4^{18}	6^{42}	9^{2}	9^{20}
Hattersheim	ab		X 6^{47}	9^{13}	—	X 11^{48}	—	3^{17}	—	X 6^{52}	9^{12}	9^{33}
Flörsheim	ab		7^{2}	X 9^{25}	—	12^{3}	—	X 3^{30}	X 4^{32}	7^{7}	9^{24}	X 9^{50}
Hochheim	ab		X 7^{15}	9^{35}	—	12^{15}	—	3^{44}	—	X 7^{19}	X 9^{35}	10^{7}
Castel	an		7^{25}	9^{45}	X 11^{10}	X 12^{25}	X 2^{45}	X 3^{55}	4^{48}	7^{30}	9^{45}	10^{20}
Mainz	an		7^{35}	9^{55}	11^{25}	12^{35}	2^{55}	4^{10}	4^{58}	7^{40}	9^{55}	—
per Dampfboot	ab		7^{20}	9^{35}	11	12^{10}	2^{30}	3^{45}	4^{38}	7^{20}	9^{35}	—
Castel	ab		7^{35}	9^{50}	X 11^{15}	X 12^{30}	I. II. III. X 2^{53}	X 4	4^{53}	7^{35}	9^{50}	10^{30}
Curve	an		7^{43}	10	11^{22}	12^{40}	3^{2}	4^{10}	5^{2}	7^{45}	10	10^{10}
Biebrich	an		7^{55}	10^{10}	—	12^{55}	3^{13}	4^{20}	—	7^{55}	10^{10}	—
Biebrich	ab		7^{32}	9^{47}	—	12^{27}	2^{50}	3^{57}	—	7^{32}	9^{47}	—
Wiesbaden	an		7^{55}	10^{10}	11^{30}	12^{55}	3^{13}	4^{20}	5^{10}	7^{55}	10^{10}	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Corresondenzen mit d. Taunusbahn.												
Castel	ab	—	7^{35}	—	11^{15}	—	2^{53}	—	4^{53}	7^{35}	—	—
Curve	ab	—	7^{45}	—	11^{23}	—	3^{5}	—	5^{5}	7^{50}	—	—
Wiesbaden	ab	—	7^{45}	—	11^{15}	—	3	—	5	7^{45}	—	—
Mosbach	an	—	7^{54}	—	11^{30}	—	3^{10}	—	5^{10}	7^{55}	—	—
Eltville	an	—	8^{22}	—	11^{52}	—	3^{37}	—	5^{31}	8^{25}	—	—
Rüdesheim	an	—	8^{55}	—	12^{25}	—	4^{12}	—	6	9	—	—
Lahnstein	an	—	10^{35}	—	2^{5}	—	5^{58}	—	7^{35}	—	—	—
Coblenz	an	—	10^{54}	—	2^{20}	—	6^{23}	—	7^{50}	—	—	—
Bonn	an	—	12^{25}	—	4^{15}	—	8^{25}	—	9^{20}	—	—	—
Cöln	an	—	1^{5}	—	5^{15}	—	9^{25}	—	10	—	—	—
Aachen	an	—	3^{30}	—	7^{50}	—	—	—	12^{5}	—	—	—
Ems	an	—	12^{15}	—	3^{55}	—	6^{35}	—	8^{1}	—	—	—
Dietz	an	—	1^{12}	—	4^{50}	—	7^{31}	—	8^{52}	—	—	—
Limburg	an	—	1^{20}	—	4^{57}	—	7^{38}	—	9	—	—	—

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		2. Güterzug ohne Pers.	4. Personen-züge. I. II. III. Mrgs	6. Personen-züge. I. II. III Mrgs.	8. Schnell-zug. I. II. III. Mrgs.	10. Personen-züge. I. II. III. Nm.	12. Personen-züge. I. II. III. Nchm.	14. Schnell-züge. I. II. III. Nchm	16. Schnell-züge. I. u. II. Nchm	18. Pesonenzüge. I. II. III. Abds.	20. Pesonenzüge. I. II. III. Abds.	22. Pesonenzüge. I. II. III. Abds.	24. Güterzug ohne Pers.
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Limburg	ab	—	—	—	7	—	9^{5}	III. Classe nur bis Castel.	—	2^{5}	—	—	—
Dietz	ab	—	—	—	7^{8}	—	9^{23}		—	2^{13}	—	—	—
Ems	ab	—	—	—	8^{10}	—	10^{15}		—	3^{10}	—	—	—
Aachen	ab	—	—	—	3^{20}	—	7		—	9^{35}	—	12^{40}	—
Cöln	ab	—	—	—	6	—	9		—	11^{45}	—	2^{45}	—
Bonn	ab	—	—	—	6^{40}	—	9^{40}		—	12^{50}	—	3^{45}	—
Coblenz	ab	—	—	—	8	—	11^{4}		—	2^{50}	—	5^{30}	—
Lahnstein	ab	—	—	—	8^{38}	—	11^{45}		—	3^{40}	—	6^{10}	—
Rüdesheim	ab	—	—	7^{10}	10^{12}	—	1^{25}		—	5^{26}	—	7^{45}	—
Eltville	ab	—	—	7^{49}	10^{46}	—	2^{5}		—	6^{2}	—	8^{24}	—
Mosbach	ab	—	—	8^{12}	11^{9}	—	2^{28}		—	6^{25}	—	8^{48}	—
Wiesbaden	an	—	—	8^{25}	11^{18}	—	2^{40}		—	6^{40}	—	9	—
Curve	an	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—
Castel	an	—	—	8^{25}	11^{21}	—	2^{41}		—	6^{40}	—	9^{2}	—
Mainz	an	—	—	8^{35}	11^{45}	—	2^{55}		—	7^{5}	—	9^{20}	—
Taunus-Eisenbahn.													
Wiesbaden	ab	—	6^{20}	8^{30}	11	12	2^{15}	3^{45}	5^{50}	6^{30}	Localzug nur bis 31. Oct.	8^{50}	—
Biebrich	ab	—	6^{17}	8^{27}	—	11^{57}	2^{12}	—	—	6^{27}		8^{47}	—
Biebrich	an	—	6^{40}	8^{50}	—	12^{20}	2^{35}	—	—	6^{50}		9^{10}	—
Curve	ab	—	6^{30}	8^{40}	X 11^{8}	12^{10}	2^{26}	3^{53}	5^{57}	6^{40}		9	10^{50}
Castel	an	—	6^{40}	8^{50}	11^{15}	X 12^{20}	X 2^{36}	X 4	6^{5}	6^{55}		9^{10}	11
Mainz	an	—	6^{50}	9	11^{25}	12^{35}	2^{55}	4^{10}	6^{15}	7^{5}		9^{20}	—
per Dampfboot	ab	—	6^{30}	8^{40}	11	12^{10}	2^{30}	3^{45}	5^{55}	6^{45}		9	—
Castel	ab	5^{35}	6^{45}	8^{55}	X 11^{25}	X 12^{25}	X 2^{45}	I.u.II. X 4^{5}	6^{10}	7		9^{15}	—
Hochheim	ab	5^{53}	6^{55}	9^{5}	—	12^{35}	2^{55}	—	6^{19}	7^{10}		9^{25}	—
Flörsheim	ab	6^{15}	X 7^{6}	9^{17}	—	12^{47}	3^{6}	—	—	X 7^{22}		X 9^{37}	—
Hattersheim	ab	X 6^{38}	7^{20}	X 9^{27}	X —	1	X 3^{17}	X —	—	7^{33}		X 9^{50}	—
Höchst	an	6^{55}	7^{32}	9^{37}	11^{52}	1^{10}	3^{27}	4^{38}	X 6^{47}	7^{43}		10	—
Sodener Zweigb. Soden	ab	—	7^{12}	9^{24}	11^{20}	—	2^{47}	3^{55}	6^{22}	—	8	—	—
Sodener Zweigb. Höchst	an	—	7^{25}	9^{37}	11^{33}	—	3	4^{8}	6^{35}	—	8^{13}	—	—
Sodener Zweigb. Höchst	ab	—	7^{37}	9^{45}	11^{55}	2^{15}	4^{20}	—	6^{50}	—	—	—	—
Sodener Zweigb. Soden	an	—	7^{50}	9^{58}	12^{8}	2^{28}	4^{33}	—	7^{3}	—	—	—	—
Höchst	ab	7^{5}	7^{35}	9^{40}	11^{55}	1^{12}	3^{30}	4^{40}	6^{50}	7^{45}	8^{15}	10^{5}	—
Frankfurt	an	7^{30}	7^{50}	9^{55}	12^{5}	1^{30}	3^{45}	4^{50}	7	8	8^{30}	10^{20}	—

Der Dienst auf der Höchs-Sodener Zweigbahn und die Localzüge Nr. 1 u. 20 werden mit dem 31. October d. J. eingestellt.

Im Auftrag des Verwaltungsraths: Der Director Wernher.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
122 000 Centner Eisenschienen,
25 000 „ Gussstahlschienen und
5 000 „ Puddelstahlschienen
für das Jahr 1869 im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 26. October d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisen-, Gussstahl- oder Pudelstahl-Schienen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 8. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1869 erforderlichen eisernen Feuer-Rohre zu Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 27. October 1868 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung eiserner Feuer-Rohre

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin, sowie hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 8. October 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister:
A. Wöhler.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der pro 1869 erforderlichen

Werkstatts-Nutzhölzer

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 3. November 1868 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Nutzholz-Lieferung

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 11. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
A. Wöhler.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1869 erforderlichen Quantums von

Gussstahl-Radreifen für Locomotiven, Tender und Wagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 3. November 1868 Vormittags 12 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Radreifen

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 13. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
A. Wöhler.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende September 1868.

J H S. 1 Sack Hafer (160 Pfd.) lagert in Mannheim.
W 79. 1 Ballen Baumwollabgang (148 Pfd.)
E J 1. 1 Ballen Baumwollabgang (70 Pfd.)
G R 4. 1 Ballen Baumwollabgang (230 Pfd.)
T 3 & 7. 1 Ballen Baumwollabgang (130 Pfd.)
G 1. 1 Ballen Baumwollabgang (156 Pfd.)
} lagern in Basel.
9 Tafeln Schwarzblech (60 Pfd.) lagern in Kleinlaufenburg.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende August 1868.

G H 108. 1 Ballot Drucksachen (35 Pfd.) lagert in München.
v E. 1 Sack Getreide (147 Pfd.)
P F. 1 Sack Getreide (145 Pfd.)
G G 173. 1 Ballot Garn (45 Pfd.)
G E G. 1 Sack Gerste (135 Pfd.)
} lagern in Augsburg.
J B G. 1 Kistchen Drahtstifte (74 Pfd.) lagert in Neu-Ulm.
Pschorrbräu. 1 Sack Lumpen (119 Pfd.) lagert in Augsburg.
[Zeichen] 5320. 1 Fass Cichorien (69 Pfd.) lagert in Pleinfeld.

C S 35. 1 Kistchen Drahtstifte (17 Pfd.) lagert in Pleinfeld.
625. 1 Kiste Glas (128 Pfd.) lagert in Hassfurt.
K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.)
F S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.)
C E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.)
280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.)
C E 412. 1 Kiste eiserne Achse (14 Pfd.)
L Reinitz. 1 Sack leere Säcke (31 Pfd.)
T. 10 Stück Eisentheile (165 Pfd.)
W 531. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.)
F M C 350. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
M C 2599. 1 Kiste Farbe (38 Pfd.)
M K. 1 Pack Kleider (39 Pfd.)
} lagern in Aschaffenburg.

D M 205. 1 leeres Fässchen (1 Ctr. 17 Pfd.)
E D 257. { 1 Ring Eisendraht / 1 Ballot Blechlöffel } (39 Pfd.)
} lagern in Schweinfurt.
E G. 1 Bund Bandeisen (1 Ctr.) lagert in Bayreuth.
1 Korbkrug (54 Pfd.) lagert in Bayreuth.
S J 2608. 1 Kiste Mineralwasser (36 Pfd.)
B 1. 1 Pack leere Säcke
N P. 1 Kiste Kleider
} lagern in Bamberg.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. September 1868.

R P. 1 Bürde Stahl (55 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Ohligswald.
1 Drehstuhl von der Schuppenrevision lagert in Solingen.
C S 649. 1 Korb Sensen (18 Pfd.)
S 7. 1 Sack Holzkohlen (55 Pfd.)
W T 229. 1 leerer Korb (6 Pfd.)
J B 33. 1 Korb Porcellan (70 Pfd.)
6 Sack Kartoffeln (880 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Steinbeck.
H. 1 Ballen Putzwolle (132 Pfd.)
K. 1 Kiste (49 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Barmen.
F S 16. 1 Kiste Riesencactus (112 Pfd.)
NE 20 Aachen. 1 Kiste Eisenwaaren (132 Pfd.)
H 10 Unna. 1 Packet Pfeifenschläuche (76 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.
E L 7616. 1 Ballen Tuch (17 Pfd.) von Aachen T. lag. in Remscheid.
1 Parthie Rohstahl (1075 Pfd.) lagert in Milspe.
V B 7. 1 Bund Eisen (117 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
F H 1/2. 2 leere Fässer
2 leere Körbe
1 leere Kiste
O H 696. 1 leeres Fass
} (34 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Witten.
C L 813. 1 Ballen Manufacturwaaren (89 Pfd.)
S B 208. 3 Bürden Stahl (300 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lag. in Dortmund.

1 Stück Stahl (13 Pfd.) lagert in Werl.
H 1. 1 Pack Säcke (27 Pfd.) lagert in Hamm.
B R 1780. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) lagert in Hamm.
G H 11984. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) von Düsseldorf lag. in Iserlohn.
H K 144. 1 Korb (137 Pfd.) von der Schuppenrevision lag. in Altena.
1 Pack Draht (81 Pfd.)
S 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.)
H Mecklenhoff in Hagen. 1 Pack leere Säcke (12 Pfd.)
} von d. Schuppenrev. lagert in Werdohl.
C S 5437. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.) lagert in Siegen.
X X 2 Platten Eisenblech (94 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Siegen.
1 rothe Kiste (34 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Essen.
M 34. 1 Haut (34 Pfd.) von Gladbach lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
G W 3069. 1 Kiste (83 Pfd.) von Werl lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
P M 3989. 1 Fass Oel (78 Pfd.) von Aachen T. lagert in Ruhrort.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats.

Berlin:

X 551. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
J F 2. 1 leerer Koffer (1 Ctr. 53 Pfd.).
X 200. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
C Sch. 1, 2, 3 } 3 leere Kisten (82 Pfd.).
Paul Kalte. 1 leerer Koffer (15 Pfd.).
A B 80. 1 leerer Koffer (78 Pfd.).
E T. 1 leeres Fass (7 Pfd.).
3 Colli Ofentheile (12 Pfd.).
W B. 1 Colli Ofentheil (3 Pfd.).

Wegen der früheren überzähligen Güter vergl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 15. October 1868. Die Direction.

Verzeichniss
der im Monate September 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

F. 5 Colli Ofentheile (51 Pfd.) lagern in Braunschweig.
1 braunlederner Reisekoffer (18 Pfd.) lagert in Salzgitter.
1 Stange Flacheisen ($13^1/_2$ Pfd.) lagert in Lutter am Berge.
D No. 19. 1 Tafel Eisenblech (18 Pfd.)
3 eis. Ofentheile gez. $\frac{11\ 25}{3.\ 52}$, $\frac{481}{3.\ 38}$ und $\frac{128}{3.\ 17.}$ (45 Pfd.)
} lagern in Kreiensen.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro September 1868.

S 24/25. 2 Kisten, enth. Satzkisten (70 Pfd.) lagern in Cassel seit 20. August.
L Schultze No. 11. 1 Sack blaugefärbte Schafwolle (50 Pfd.) lagert in Bremen seit 1. September.
1 leerer hölzerner Butterkübel (4 Pfd.) lagert in Bremen s. 6. Septbr.
6 Stück alte Cementfässer (107 Pfd.) lagern in Peine.
A P S 415. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 104 Pfd.) von Köln lagert in Harburg seit 17. September.
C HM. 1 leerer Lattenverschlag für Geflügel (123 Pfd.) lagert in Minden seit 19. September.
C F B 2496, 3903. 2 Wagendecken lagern in Bremen seit 18. Septbr.
1 Reisekoffer mit Leinenüberzug (50 Pfd.) lagert in Lüneburg seit 20. September.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. October 1868.

H. 33. 1 Kiste Geschirr (81 Pfd.)
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
4 eiserne Kippstöcke
} lagern in Mainz.
1 leerer weisser länglicher Korb mit 4 Handgriffen lagert in Bingen.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
1. September 1868.

3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 9. Decbr.
E E 630. 1 Kiste Männerhüte (57 Pfd.) von Schönbrunn lagert in Wien seit 11. Februar. (Beklebt Bodenbach-Wien.)
Liechtenthal. 10 leere Fässer (350 Pfd.) von Lundenburg lagern in Wien seit 6. April.
1 Stück Ofenthürl (3 Pfd.) von Brünn lagert in Wien seit 8. Juni.
F 20. 1 leeres Fass (200 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 29. März. (Beklebt Pest).
Z 3/5. 3 Kisten (622 Pfd.) von der Aufgabe lagern in Wien seit 12. August. (Beklebt Gr.-Wardein).
Z 1/2. 2 Kisten Möbel (204 Pfd.) von der Aufgabe lagern in Wien seit 12. August. (Beklebt Gr.-Wardein).
6 Stück Häute (120 Pfd.) von Stettin lagern in Wien seit 8. Juni.
1 Korb leere Flaschen (15 Pfd.) lagert in Lundenburg s. 1. April.
3 leere Fässer von der Aufgabe lagern in Branowitz seit 12. August.
1 Koffer (66 Pfd.) von Lundenburg lagert in Brünn seit 15. August. (Beklebt Wien Lundenburg 66).
V I S 188. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Brünn seit 27. August.
2 Stück Rundeisen (355 Pfd.) lagern in Brünn seit 22. Juni.
9 Collo altes Eisen (120 Pfd.) von Hradisch lagern in Rohatetz seit 11. August. (Beklebt Wien Rohatetz).
1 Leinwand-Handtasche von Zug II lagert in Hradisch seit 22. Juli.
1 Stück Schmiedeeisen, 13′ 5″ lang, 6″ breit, 4″ dick (111 Pfd.) lagert in Prerau seit 11. Mai.
2 Stück Rundeisen (190 Pfd.) von Ostrau lagern in Olmütz s. 27. Mai.
1 Stück gusseiserner Ventildeckel (3 Pfd.) lagert in Leipnik seit 27. August.
1 Stück Flacheisen 12′ $9^1/_2$″ lang, 6″ breit, $4^1/_2$″ stark (105 Pfd.) lagert in Weisskirchen seit 13. Mai.
K 6633. 1 Kiste alte Kleider (33 Pfd.) lagert in Troppau seit 31. Aug.
K 1/2. 2 Ballen Fenchel (442 Pfd.) lagern in Petrowitz seit 19. April.
W Z F 158. 1 Kiste leere Plutzer (115 Pfd.) lagern in Petrowitz seit 19. April.
J H 16. 1 Ballen Schoppenpelzfelle (15 Pfd.) von Wien lagert in Krakau seit 9. August.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 30. September 1868.

J K 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 2. März.
1 Kiste Eisenwaaren von Salzburg lagert in Wien seit 5. März.
R L. 17 Busch Stahl (2380 Pfd.) von Passau lagern in Wels s. 6. März.
J B 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Wels lagert in Wien seit 24. April.
7 Colli Eisenblech mit diversen Zeichen (27 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 30. Mai.
E A 383. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 226 Pfd.) von Hanau lagert in Wien seit 13. Juli.
W 196. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) von Eger lagert in Wien seit 19. Juli.
Ritter Sohn 4. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) von Linz lagert in Pöchlarn.
1 Busch Eisen (62 Pfd.) von Salzburg lagert in Wels seit 19. Juli.
F 168/72. 5 Pack Papier (365 Pfd.) von Hörsching lagern in Wien seit 24. August.
F S 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) von St. Peter lagert in Passau seit 6. August.
F M 4175. 1 Kiste Thonwaare (250 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 9. September.
3 Busch Eisen (300 Pfd.) von Aachen lagern in Wien s. 3. September.
J B 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.) von Aachen lagert in Wien seit 17. September.
H 454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Salzburg lagert in Wien seit 29. September.
M G 3/4. 2 Ballen Wollgarn gef. (112, 225 Pfd.) vom Magazin lagern in Passau seit 12. September.

Köln-Mindener Eisenbahn. September 1868.

W D 14. 1 Pack leere Körbe (7 Pfd.) ab Mülheim lagert in Siegen seit 8. September.
3 Bürden Stahl (28 Pfd.) lagern in Herne seit 16. September.
A B 6. 1 Sack Aepfel [verkauft] (85 Pfd.) lagert in Essen s. 17. Sept.
A. 1 Bund Eisenblech (106 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 21. Septbr.
G A C 24. 1 eiserne Pflugschaar (6 Pfd.) lagert in Dillenburg seit 29. September.
E G 5196. 1 leeres Fass (44 Pfd.) lagert in Deutz seit 30. September.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. September 1868.

1 Hutschachtel auf Gepäckschein No. 265 Teplitz-Leipzig
S. Blum. 1 Packt leere Säcke (15 Pfd.) von Pressburg
1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Ofentheile ohne Ringe
31 oder (B) 24. 1 Sack Soda
} lagern in Leipzig.
B U R B. 1 eiserne 3kantige Schiene (48 Pfd.) lagert in Coswig.
4 Sack Holzmasse (von Schwarzenberg bezettelt)
6 Sack Guano
X (weiss). 1 Colli Maschinentheil (9 Pfd.)
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
G E Z. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
} lagern in Dresden.

Verzeichniss
der im Monat September cr. auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** überzähligen Güter- und Gepäckstücke.

1 gelber Lederkoffer mit Blech beschlagen (40 Pfd.) lagert in Magdeburg H. B. seit 25. September cr.
A S 6224. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Wittenberge. (Beklebt Leipzig-Potsdam).
T S 3355/6. 2 Pack Schaufeln lagern in Wittenberge seit 30. Septbr.
P C 126. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Wittenberge seit 30. September.

Magdeburg, den 9. October 1868.
Directorium der Magdeb.-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Main-Neckar-Bahn. Revision am 1. October 1868.

1) auf Station Darmstadt:

B 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
1 Sack Knochen (87 Pfd.).
1 Sack Lumpen (52 Pfd.)
T S / G Z } 1 Kiste Weissblech (143 Pfd.).
S 2. 1 Fass Guano (150 Pfd.).
M N 3. 1 Sack Reis (200 Pfd.).

2) auf Station Frankfurt:

2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
7 Ringe Draht (105 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs October 1868.

S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.)
L E 1. 1 Wagendecke von Leinen
O. 1 Ballen Schaffelle (42 Pfd.)
} lagern in Cassel seit April 1868.
1 Rolle Packleinen (32 Pfd.) lagert in Treysa seit Juni 1868.
M O D R J N. 1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt s. Mai 68.
T H. 1 Stück Ofenrohr lagert in Marburg seit September 1868.
Beklebzettel Leipzig-Giessen 497. 1 Handkoffer mit grauer Leinwand überzogen (Passagiergut) lagert in Giessen seit September.
K 3/4. 2 Colli Eisenguss (Ofentheile) lagern in Nauheim s. August 68.
2 Stück tannene Dielen lagern in Frankfurt seit April 1868.
S. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit Juli 1868.
F 24. 1 Stück Gusstheil lagert in Frankfurt seit September 1868.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Ende September 1868.

10 Stück Roststäbe (62 Pfd.) lagern in Dittersbach.
1 Ballen Lumpen (132 Pfd.) lagert in Halbau.
J F 247. 1 Kiste Glas (55 Pfd.) lagert in Hansdorf.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende September 1868.

G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.
C K & S 3480. 1 Pack Papier (34 Pfd.) lagert in Sagan seit 26. September 1868.
2 Colli Ofenthüren (10 Pfd.) lagern in Hansdorf seit 8/12. Septbr. 68.

Pfälzische Eisenbahnen. 30. September 1868.

Hildebrandt, Pfungstadt 2806. 1 leeres Fass (73 Pfd.)
Moritz Mainz 736. 1 leeres Fass (43 Pfd.)
H 5296. 1 Ballen Schuhgarn (17 Pfd.)
} lagern in Zweibrücken.
Corell Söhne Neustadt 951. 1 Bündel leere Säcke (38 Pfd.)
E ✡ & C 25. 1 Sack rohes Leigarn (48 Pfd.)
A L J P
} lagern in Homburg.
C J H 519. 1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert in Neustadt.
S V 10. 2 Ballen Baumwolle (75 Pfd.) lagern in Weissenburg.

Rheinische Eisenbahn. 30. September 1868.

H & C 256. 149. 2 Ballen Hopfen lagern in Köln.
1 Tasche Effecten lagert in Bonn.
B 53. 1 Pack leere Körbe (90 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der **Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro September 1868.
Cfr. vormonatliches Verzeichniss.
hinzu

W H 1011. 1 Kiste Wiesenkümmel lag. in Saarlouis seit 11. Septbr. cr.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 30. September 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
Golzer Mühlenwerke. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
} seit Juli 1866.
1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit Juni 1864.
1 Bund 2 Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stück Flacheisen lagern in Bischofswerda
10 Stück □ Eisen lagern in Bischofswerda
} seit November 1865.
(Zeichen) 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
Ollendorf. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) lagert in Görlitz.
Von Löbau nach O. Oderwitz 911. 1 Gepäckstück leinene Waare (25½ Pfd.) von Löbau lagert in O. Oderwitz seit 5. Juli 1868.
1 Ballen rohe Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg
1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg
2 leere Fässer lagern in Reichenberg
} seit der Kriegsperiode 1866.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat September 1868.

MD 1055. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Leipzig seit 4. October 1868.
Salzungen-Leipzig 29. 1 Sack leere Säcke (11 Pfd.) ab Salzungen lagert in Leipzig seit 20. September 1868.
1 grün beschlagenes Sopha ab Berlin lagert in Gotha s. 25. Septbr. 68.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat September 1868.

H C 2. 1 runder Ofenrost (10 Pfd.) ab Eisenach lagert in Meiningen seit 19. September 1868.
C F R 114. 1 Kiste mit Schloss (62 Pfd.) lagert in Hildburghausen seit 25. September 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 12. October 1868.

Die Direction der Türingischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn**
am 4. October 1868 überzählig lagernden Güter.

S 2148. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Siegen lag. in Münster s. 4. Febr.
W H 41. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 27. Febr.
L P 550. 1 Sack Saamen (46 Pfd.) lagert in Münster seit 15. Juni.
S X. 1 Sack Lumpen (65 Pfd.) lagert in Leer seit 16. Juni.
H V Hinrich. 1 Pack Stahl (21 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Juni.
J W. 1 Pack Säcke (114 Pfd.) lagert in Rheine seit 3. Juli.
L Lass. Zütphen. 2 Pack Säcke (106 Pfd.) lagern in Münster seit 5. September.
H 850. 1 Fass (10 Pfd.) lagert in Rheine seit 9. September.
1 Gewichtsstück (5 Pfd.) lagert in Leer seit 12. September.
W 776. 1 Ballen (60 Pfd.) von Mülheim a/d. R. lagert in Münster seit 14. September.
A S. 1 Kiste, 1 Koffer, 1 Sack lagert in Münster seit 13. September.
1 Sack Kleider (27 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 16. September.
I weiss. 109 Stangen 7 Bund Eisen von Soest lagern in Paderhorn seit 17. September.
Ha. 155. 1 Kette lagert in Papenburg seit 23. September.
A 44. 1 Fass Petroleum (309 Pfd.) von Münster lagert in Rheine seit 28. September.
P. 1 Ofenrohr-Capsel (1 Pfd.) lagert in Emden seit 29. September.
B B 1668. 1 Korb (31 Pfd.) lagert in Rheine seit 2. October.
8079/150, 8007/50. 15 Kisten Glas lagern in Holzminden seit 1. October.
Θ 338. 1 Ballen Twist (50 Pfd.) lagert in Münster seit 3. October.
III MF 10381. 1 Ballen Federn lagert in Geseke seit 2. October.
△ 3693. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Leer seit 3. October.
M 118. 1 Korb Kandis (33 Pfd.) von Duisburg lagert in Leer seit 2. October.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. Septbr. 1868.

L V 11 819. 1 Kiste Nudeln (60 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 21. Septbr.
S C 2. 1 Ballen Tabaksblätter (176 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 24. September.
G B 65. 1 Rolle Packtuch (50 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 30. Septbr.
S J. 1 Packet Nägel (2 Pfd.) lagert in Maulbronn seit 11. April.
H. 1 Stück Gusseisen (58 Pfd.)
A 4017. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
Dampfmühle der P. Haltenberger in Caschau No. 295. 1 Stumpen leere Säcke (42 Pfd.)
Carl Fischer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit Juli.
L A 21. 1 Kiste [wahrsch. Blechwaaren] (222 Pfd.)
A. 5 Bund Schwarzblech (394 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit Septbr.
J R. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Esslingen seit 30. September.
1 Masch-Theil [eis. Jalousieladen] (31 Pfd.) lagert in Göppingen seit 11. September.
A L 94. 1 Bund leere Säcke (51 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 23. Juni.
2 leere Oelfässchen (31 u. 16 Pfd.) lagern in Friedrichshafen s. 14. Mai.
18 Stück Rohrmatten lagern in Friedrichshafen seit Mai/Juni,
L H 38. 1 altes leeres Fässchen (28 Pfd.) lagert in Hall seit Mai.
Adr. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 30. September.
H K 5540. 1 Sack leere Säcke (63 Pfd.)
1 Sack leere Kaffeesäcke (16 Pfd.)
S 134. 1 Bund leere Salzsäcke (6 Pfd.)
F. 2 neue blecherne Häfen (20 Pfd.)
F. 1 eis. Ringhafen mit Deckel (10 Pfd.)
F. 2 gusseis. Röste (18 Pfd.)
AK. 3 gusseis. Heerdringe (13 Pfd.)
Vohrer. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.)
S & C 7535. 1 leeres Korbfläschchen (4 Pfd.)
} lagern in Thalhausen seit Juli.
B 2076. 1 Sack leere Säcke (50 Pfd.) lagert in Gmünd seit 18. Sept.
ᵢf. 2852. 1 Fass Petroleum (326 Pfd.) lagert in Bopfingen s. 26. Sept.
1 Bund Nageleisen (26 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 3. September.

b) Fehlende.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende August 1868.

S. 1 Kiste Effecten (146 Pfd.) ab Wien
H B 3. 1 Fass Obstgelee (63 Pfd.) ab Mainz
J M 77. 1 Koffer Kleider (114 Pfd.) ab Salzburg
} fehlen in Kufstein.

C K S 314. 1 Ballot Baumwollwaaren (50 Pfd.) ab Augsburg fehlt in Brannenburg.

Gschnitzer 27. 1 Ballen Lumpen (162 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Salzburg.

Miesbach Adresse. 1 Koffer Kleider (42 Pfd.) ab München fehlt in Miesbach.

Adresse Berlin-Kufstein. 1 Packet Zollschlösser ab Berlin
1 Packet Baumwollenwaaren (18 Pfd.) ab München
C W 809. 1 Packet Mützen ($7^3/_4$ Pfd.) ab Nürnberg
} fehlen in Rosenheim.

H O 16. 1 Kiste Cigarren (16 Pfd.) von Nürnberg fehlt in Uebersee.

F C P 1793. 1 Kiste Phosphor (160 Pfd.) ab Köln fehlt in Kempten.

S C 28. 1 Ballen Säcke (9 Pfd.) ab Fürth
8489. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Bobingen
} fehlen in Augsburg.

HH 267. 1 Ballen Hornabfälle (337 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Kempten.

A R X 18. 1 Sack Werg (109 Pfd.) ab Dachau fehlt in Fellheim.

A H 10. 1 Pack Kleider (8 Pfd.) ab Aschaffenburg fehlt in Augsburg.

B 2897. 1 Sack Mandeln ($25^1/_2$ Pfd.) ab Mannheim fehlt in Kempten.

C S 3540. 1 Ballen Leder ($11^1/_2$ Pfd.) vom Güterboden
H 9400. 1 Ballot Stahl (37 Pfd.) ab Traunstein
C K S 32. 1 Pack Baumwolle (33 Pfd.) vom Güterboden
E O D A G G. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Wien
C K S 314. 1 Ballot Baumwollgarn (50 Pfd.) vom Güterboden
C S 929. 1 Ballot Baumwollwaaren (68 Pfd.) ab Schwarzenbach
H 624. 1 Ballot Cottons (41 Pfd.) ab Kaufbeuren
R S 602. 1 Ballot Baumwollwaaren (29 Pfd.) ab Kaufbeuren
M S F 1984. 1 Ballot Seilerwaaren (100 Pfd.) ab Kaufbeuren
} fehlen in Augsburg.

J B 10. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (35 Pfd.) ab Aalen fehlt in Kempten.

H G. 1 Bund Eisen ab Mannheim
H F 9537. 1 Kiste Cichorien (74 Pfd.) ab Ulm
} fehlen in Augsburg.

F S 304. 1 Kiste Kurwaaren (43 Pfd.) ab Aschaffenburg fehlt in Kaufbeuren.

B B 60. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.) fehlt in Pleinfeld.

1 Wagentragfeder von geripptem Stahl und siebenlägig ab Regensburg
A W 5907. 1 Ballen Tuch (45 Pfd.) ab Fürth
A W 6231. 1 Ballen Tuch (14 Pfd.) ab Fürth
} fehlen in Nürnberg.

F 3. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) ab Regensburg
B & H 8. 1 Bündel leere Säcke (35 Pfd.) ab Mainz
S 2214. 1 Ballen Galläpfel (65 Pfd.) ab Köln
} fehlen in Aschaffenburg.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Septbr. 1868.

1 Sack Zwiebeln (1 Ctr. 84 Pfd.) von Magdeburg fehlt auf der Güter-Expedition Berlin seit 22. September.

M C 1. 1 Colli Effecten (1 Ctr. 40 Pfd.) von Paris fehlt auf der Güter-Expedition Berlin seit 22. September.

F W 581. 1 Kiste Bilder (50 Pfd.) von Weissenburg fehlt auf der Güter-Expedition Berlin seit 24. September.

G A 45. 1 Koffer Kleider (43 Pfd.) von Mageburg fehlt auf der Eilgut-Expedition Berlin seit 30. September.

Bode & Co. 5 Säcke Knochenmehl von Breslau fehlen auf der Güter-Expedition Magdeburg seit 26. September.

Verzeichniss
der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro September 1868.

1 Bund [4 Stück] Wagenschlüssel fehlt in Hannover.

A M C 2805. 1 Kiste Wollwaaren (50 Pfd.) von Nienburg fehlt in Eystrup.

1 Sack Hafer von Szobb fehlt in Harburg.

W Gragert. 1 Sack Betten (51 Pfd.) von Hohnstorf fehlt in Bremen.

C S 25. 1 Kiste Nudeln (29 Pfd.) von Münden fehlt in Göttingen.

HF 18. 1 Ballen Lumpen (46 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Salzderhelden.

C W B. 1 Fass Schuhpflöcke (99 Pfd.) von Bremerhafen fehlt in Bremen.

1 Sack Hafer (142 Pfd.) von Sehnde fehlt in Bremen.

159, 863 H. 2 Wagendecken von Basel fehlen in Bremen.

Θ. 1 kleiner Schmortopf (2 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Cassel.

122. 1 leere Kiste von Salzbergen fehlt in Osnabrück.

H S. 1 Pflugeisen von Bremen fehlt in Stadthagen.

C P C B 958. 1 Kiste Lederwaaren (612 Pfd.) von Mainz fehlt in Hamburg.

A M S 266. 1 Ballot Tuch (38 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Uelzen.

B & C 157. 1 Tonne Heringe (300 Pfd.) von Harburg fehlt in Uelzen.

(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. October 1868.

HL B 36. 1 Bindekette
A H 30116. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
425. 1 Gasrohr
FH. 9424. 1 Ballen Wollwaaren (30 Pfd.)
4447. 1 leeres Fass
B & C 2062. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.)
K St 26. 1 Kiste Kleider (66 Pfd.)
K R od. K B. 1 Fass Wein (103 Pfd.)
L. 1 Pack Säcke (11 Pfd.) } Eilgut
Serie 240. 3 Stück Kunstschlösser dem Bayer. Zollamte Salzburg gehörig } Eilgut
} fehlen in Mainz.

B W. 6 Colli Guss fehlen in Bingen.

N O. 1 eis. Ofenthürchen fehlt in Guntersblum.

O 4. 1 leeres Fass fehlt in Worms.

N C. 1 Bündel Säcke (85 Pfd.) fehlt in Bischofsheim.

Neisse-Brieger Eisenbahn. Ende September 1868.

1 Sack Siedesalz fehlt in Neisse seit 13. Juni 1868.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende September 1868.

1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 17. Januar 1868.

Bilschofsky. 1 Sack Kleie (1 Ctr. 2 Pfd.) fehlt in Klopschen seit 21. Februar 1868.

2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehlen in Buchwald seit 10. Dec. 1867.

B L 122. 1 Ballen wollenes Garn (80 Pfd.) fehlt in Sagan seit 18. September 1868.

J No. 3. 1 Sack Kleider und Betten (28 Pfd.) fehlt in Hansdorf seit 17. September 1868.

S B No. 1115. 1 leeres Fass (36 Pfd.) fehlt in Hansdorf s. 9. Sept. 68.

K & G No. 422. 1 leeres Fass fehlt in Hansdorf seit 28. Septbr. 68.

Oberschlesische Eisenbahn. September 1868.

S L 5633. 1 Fass Mandeln (95 Pfd.).
Esquirelly 142. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 10 Pfd.).
B. 2 Pack leere Säcke (1 Ctr. 4 Pfd.).
M & Co. 291. 1 Ballen baumwoll. Waaren (1 Ctr. 82 Pfd.).
M S S 5077/78. 2 Kisten Wollwaaren.
J B 9798. 1 Kiste Delicatessen (24 Pfd.).
J S 1/5. 5 Colli Holzwaaren (1 Ctr. 73 Pfd.).
F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
C F S 2255. 1 Colli Leinen (36 Pfd.).
E R 1306. 1 Colli Eisenwaaren (1 Ctr. 41 Pfd.).
HF&C 9541. 1 Ballen Tabaksblätter.

Pfälzische Eisenbahnen. 30. September 1868.

H V 1034. 1 Kiste Wollgarn
1 Korb mit leerem Fass
} fehlen in Neustadt.

J V G 186. 1 leeres Fass retour (10 Pfd.) fehlt in Hassloch.

P C H 13. 1 Ballen Kaffee (121 Pfd.) fehlt in Winden.

W F 2/3. 2 leere Fässer (395 Pfd.) fehlen in Deidesheim.

H 2285. 1 Kiste grobe Holzwaaren (30 Pfd.) fehlt in Dürkheim.

C J H 46. 1 Fass Wein (400 Pfd.)
S & G 2. 1 Koffer Kleider (43 Pfd.) [Eilgut]
V H & C 1034. 1 Kiste Wollgarn (78 Pfd.)
2 Hydranten
} fehlen in Ludwigshafen

J K 2797. 1 Packet Cigarren (13 Pfd.)
W. 1 Bund Bandeisen (79 Pfd.)
} fehlen in Landstuhl.

Rheinische Eisenbahn. 30. September 1868.

F H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.)
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.)
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss
C S 18. 1 Kiste Küchengeschirr ab Saarlouis
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.)
/// 571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.)
2 Stäbe Eisen ab Aachen
F M 2. 1 Kiste Cigarren ab Amsterdam
A C 1/4. 4 Körbe Flaschen (178 Pfd.)
B C. 1 leeres Fass ab Aachen
W C 1. 1 leeres Fass ab Crefeld
U 58354. 1 Korb Boonekamp (26 Pfd.) ab Homburg
H 1802. 1 leere Kiste ab Goch
S J. 1 Colli Kessel ab Bingerbrück
} fehlen in Köln.

259. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.) ab Frankfurt fehlt in Köln, Gepäck-Expedition.

W F C. 8 Blöcke Kupfer ab Anvers
H. 1 Collis eiserne Platte (72 Pfd.) ab Mechernich
} fehlen in Stolberg.

AL F 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz
Z H 80. 1 Ballen Tuch (24 Pfd.) ab Frankfurt } fehlen in Aachen.
W B 2. 1 Ballen Kaffee (152 Pfd.) ab Venlo fehlt in Osterath.
F F. 1 Kiste Weinproben ab Köln
HH 23 & 26. 2 leere Fässer (110 Pfd.) ab Essen } fehlen in Neuss.
K F. 1. 1 Kiste Bücher (50 Pfd.) ab Aldekerk
P W. 1 leeres Fass ab Köln
3 leere Fässer ab Köln
P W. 1 leeres Fass ab Köln
D 3086. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen } fehlen in Crefeld.
1 Sack Mehl ab Neuss
H V 990. 1 Ballen Tuch (27 Pfd.) ab Köln
ML 280. 1 Ballen Papier ab Obercassel fehlt in Kempen.
B 1528. 1 Korb Bürsten (77 Pfd.) ab Wickrath fehlt in Kempen.

J T 1. 1/6 Ohm Wein (54 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
3 Stück Gewichte (3 Pfd.) fehlen in Bonn.
R S Ducherow. 1 Holzkiste Effecten u. Bücher (25 Pfd.) fehlt in Bonn.
A 5996. 1 Kiste Stärke (70 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Godesberg.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 2 leere Fässer ab Köln fehlen in Andernach.
W R 3. 1 leerer Korb ab Barmen fehlt in Sinzig.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.
R S. 2 Pack Ofentheile ab Worms fehlen in Bingerbrück.
H B 6. 1 Pack Körbe (60 Pfd.) ab Aachen fehlt in Bingerbrück.
C C 7454. 1 Kiste Messingwaaren (248 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.
Regelmäßige Postdampfschifffahrt
BREMEN und NEWYORK,
Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Newyork:	Von Bremen:		Von Newyork:
D. Hermann	31. October	26. November	D. Main	28. November	24. December
D. Union	7. November	3. December	D. Hansa	5. Deember	31. „
D. Deutschland	14. „	10. „	D. America	12. „	7. Jan. 1869.
D. Rhein	21. „	17. „			

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE
Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Baltimore:	Von Bremen:		Von Baltimore:
D. Baltimore	1. November	1. December	D. Baltimore	1. Januar 1869	1. Febr. 1869.
D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.	D. Berlin	1. Febr. 1869	1. März 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS
ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:
D. Bremen am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie

Bremen, 1868. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
Hamburg und Newyork
Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Westphalia,	Mittwoch,	28. Octbr.	Morgens.	Allemannia,	Mittwoch,	18. Novbr.
*Borussia,	Sonnabend,	31. Octbr.	Morgens.	Holsatia,	do.	25. Novbr.
Hammonia,	Mittwoch,	4. Novbr.	Morgens.	Silesia (im Bau).		
Germania,	do.	11. Novbr.	Morgens.			

☛ Die mit * bezeichneten Schiffe laufen Southampton nicht an.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £ 2. — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten **4** Sgr., Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff"

und zwischen **Hamburg** und **New-Orleans,**
auf der Ausreise **Havre** und **Havanna**, auf der Rückreise **Havanna** und **Southampton** anlaufend.

Bavaria, ...	1. November,	Bavaria, ...	1. Februar 1869,
Teutonia, ...	1. December,	Teutonia, ...	1. März „
Saxonia, ...	31. December,		

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. **Fracht £ 2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr C. O. R. Viehweg in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Sicherheitszünder-Fabrik
von **C. Hessler & Comp.**
in Schildau bei Torgau a/Elbe.

In der J. C. Hinrichs'schen Buchhandlung in Leipzig ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Hülfstafeln
zur Berechnung der
Invaliden-, Wittwen- u. Waisen-Pensionen
und der
Beständigkeit der Pensions-Cassen
nebst voraufgeschickten Erläuterungen.

Mit besonderer Berücksichtigung der bestehenden Pensions-Einrichtungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und der bei denselben vorkommenden Steigerungen der Pensionsberechtigung mit dem Dienstalter der Genossen

bearbeitet von **L. Albert,**
Special-Director der Mecklenburgischen Eisenbahn.

Quart. geh. Preis 1 Thlr. 10 Ngr.

Täglich prompte Beförderung von Annoncen jeder Art, in sämmtliche existirende Zeitungen
des In- und Auslandes
durch die
Zeitungs-Annoncen-Expedition
von
Rudolf Mosse in Berlin

Alleinige Haupt-Annahme sämmtlicher Inserate für die Beilage des Kladderadatsch.

Dieses Institut steht als officielle Agentur mit allen Zeitungen in täglichem regen Verkehr und ist in Folge gegenseitig abgeschlossener Verträge in den Stand gesetzt, sämmtliche Aufträge

ohne Porto- oder Spesen-Anrechnung

zu Original-Insertions-Preisen

zu effectuiren. Compl. Zeitungscataloge gratis und franco.

Viele Behörden betrauen bereits obiges Institut fortgesetzt mit der Besorgung ihrer sämmtlichen Ankündigungen.

Zwanzig Thaler Belohnung.

Ein am 13. August c. der Herzogl. Braunschweigischen Güter-Expedition zu Braunschweig zur Beförderung nach Leipzig übergebener

W J & S No. 44. 1 Ball. Tuch Btto. 333 Pfd.

ist auf besagter Route abhanden gekommen und entweder gestohlen oder aber nur verfahren worden.

Bezüglich letzter Eventualität ergeht

an alle Deutschen Eisenbahngüter-Expeditionen

hiermit das ergebenste Gesuch um Revision der Güterschuppen und sichern die Unterzeichneten Demjenigen, welcher den Ballen nachträglich in ihren Besitz bringt, ausser Ersatz etwaiger Frachtauslagen, eine Belohnung von 20 Thalern zu.

Leipzig, October 1868.

Wolf & Teschemacher.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 44.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,

an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 30. October 1868. (Schluss der Nummer: 29. October Vormittags 11 Uhr.)

☛ **Dieser Nummer liegt eine Karte der Sächsischen, Oesterreichischen etc. Industriebahnen an.**

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen.** (Verhandlungen und Beschlüsse des vierten Deutschen Handelstags zu Berlin.) Aus den Berathungen über das Eisenbahnfrachtwesen haben wir vor Allem das Referat des Herrn A. Meyer, Secretär der Breslauer Handelskammer, hervorzuheben, welcher sich im Ganzen auf einen so objectiven Standpunct gestellt hatte, dass man in vielen Richtungen seinen Ausführungen vollkommen beitreten kann. Derselbe constatirte, dass Klagen des Handelsstandes über die Eisenbahnen so lange laut geworden seien, als überhaupt Eisenhahnen existirten, der Krieg zwischen den Eisenbahnen und dem Handelsstand werde in alle Ewigkeit nicht beendigt werden. — Um eine Besserung herbeizuführen, könne der Handelstag sich zunächst — wie der Socialismus — um Abhülfe an den Staat wenden. Es sei das ein sehr leichter Weg und sei es auch recht wohlthuend, seinem Herzen durch Klagen Luft zu machen — er habe aber das Unangenehme, dass er absolut nichts helfe. Diesen Weg könne daher der Handelstag nicht betreten, er müsse daran festhalten, auf keine Weise durch Zwang in den freien Verkehr einzugreifen. Es sei ein Irrthum der Petitionen des Handelsstandes, welche Schärfung der gesetzlichen Haftpflicht fordern, dass die Wünsche der Handelswelt bei Abfassung des Deutschen Handelsgesetzbuchs noch nicht laut geworden seien. Die Eisenhahnen hätten aber gegenüber der damals (in der zweiten Lesung des D. H.-G.-B.) proponirten strengen Haftpflicht (wohl nicht mit Unrecht) verlangt, dass wenn ihre Haftpflicht verschärft werde, sie auch das Recht haben müssten, Frachten zurückzuweisen (was noch weniger den Interessen des Handelsstandes entsprochen hahen möchte). — In mancher Richtung habe man sich von Seiten der Handelswelt doch auch nachträglich überzeugt, dass man den Eisenbahnen Unrecht gethan habe. Die Klagen über die s. g. Differentialtarife seien verschwunden, ja, diese so angefeindeten Differentialsätze müsse man als das erste erfreuliche Zeichen der freien Concurrenz und somit der Genesung ansehen; sie seien die erste Reaction gegen zu hohe Tarife gewesen. Das einzige wahre Mittel gegen die Differentialsätze sei — die Vervielfältigung derselben. Jede Stadt müsse zeigen, dass auch ihr Verkehr so bedeutend sei, dass auch für sie die Aufstellung solcher Sätze im eigenen Interesse der Eisenbahnen wünschenswerth erscheine.

Was den vom Handelsstand geforderten Einpfennigtarif anlangt, so fragt Referent, ob denn dieser Tarif etwa im Princip und absolut das letzte Ziel der Reduction sei. — Auch könne man nicht, wie es geschehen sei, von den Eisenbahnen die Beförderung zum Selbstkostenpreis verlangen. Das sei das Setzen auf Hungerlöhne, hei welchen die Eisenbahnen nicht floriren könnten. Es sprächen hier Parteirücksichten mit. Allerdings möge manche Tarifbestimmung zu hoch, manche Reglementsbestimmung zu hart sein, er könne aber in den allgemeinen Vorwurf nicht einstimmen, dass die Eisenbahnen nur ihren eigenen Vortheil im Auge hätten. Er mache ihnen nur den Vorwurf, dass sie nicht richtig rechneten, dass sie Einrichtungen nicht treffen, die ihnen und dem Publicum von Nutzen sind. Warum rechnen sie aber nicht richtig? Weil ihnen die beste Lehrmeisterin, die freie Concurrenz, fehlt. Alle Klagen lassen sich nur durch die Herstellung der freien Concurrenz beseitigen. Auch die Staatsbahnen sind kein Mittel der Ahhülfe, wie oft hört man nicht bei diesen, wenn Frachtermässigungen verlangt werden, der Staat hraucht Geld, er kann die Einnahmen aus den Eisenbahnen nicht entbehren etc.

Der Ausschussantrag verlange die Herstellung der freien Concurrenz im kleinsten Maassstabe, er wolle nur die Herstellung der Unterscheidung zwischen Fahrverkehr und Frachtverkehr, wie solches in England der Fall sei, wo die Gesellschaft ihre Schienenstrasse dem Publicum als allgemeine Fahrstrasse vermiethen kann. In dieser Richtung verweist Referent auf das von uns kürzlich angezeigte, von M. M. von Weber übersetzte interessante Werk des Engl. Advocaten Henry Andrews Simon, die Haftpflicht der Eisenhahnen in England (The law relating to Railway Accidents).* Schon diese blosse Möglichkeit der Concurrenz bewirke in England eine Reduction des Frachttarifs und die Feststellung gerechterer Bedingungen. Man wolle ja die Eisenbahn-Gesellschaften nicht von dem Frachtverkehr ausschliessen, aber man wolle die Möglichkeit des Fahrverkehrs schaffen, man wolle die Tendenz anerkannt und wenigstens für gewisse Artikel denselben eingerichtet wissen. Practisch angewendet sei diese gesetzliche Möglichkeit, dass die Eisenbahn-Gesellschaften ihre Strasse an andere Mitbeförderer vermiethen müssten, auch in England nur auf die Beförderung von Erzen, Kohlen und Kreide. Nach einem Schreiben der Köln-Mindener Eisenhahn-Direction, an welche man sich um Auskunft gewendet, würden sich zwar dieser Einrichtung grosse Schwierigkeiten entgegenstellen, es werde aber die Möglichkeit derselhen anerkannt. Köln-Minden habe sich auch bereit erklärt, Ladescheine zu geben.

Wenn auch durch die Einrichtung eines solchen Fahrverkehrs erst sehr allmälig nach langer Zeit ein anderer Zustand herbeigeführt werde, so sei doch damit ein Schritt vorwärts gethan und befürworte daher Referent die Anträge des Ausschusses anzunehmen, welche lauten:

„Der Deutsche Handelstag wolle beschliessen:

I. In Erwägung, dass bereits das Preussische Eisenbahn-Gesetz vom Jahre 1838 den Eisenbahnbau und den Betrieb des Frachtgeschäfts auf Eisenbahnen als zwei von einander zu sondernde Geschäftszweige in das Auge gefasst hat, dass demnächst die Hamburger Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenhahn-Verwaltungen sich über einen Reglements-Entwurf schlüssig gemacht hat, in welchem unterschieden wurde a) der Frachtverkehr, bei wel-

* v. Weber resp. Simon l. c. Seite 34: Die Railway-Clauses-Consolidation-Act erklärt ausdrücklich, dass Jedermann, der sich die Bezahlung gewisser Gebühren und der Beobachtung gewisser vorgeschriebener Bedingungen unterziehen will, das Recht haben soll, Eisenbahnen mit angemessen construirten Maschinen und Wagen in Gemässheit des Gesetzes Vict. 5 u. 6 c. 55 zu befahren.

chem die Eisenbahnverwaltung die Güter in Empfang nimmt, sie verladet und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn sie an dem Bestimmungsorte an den ihr angewiesenen Empfänger abliefert; b) von dem Fahrverkehr, bei welchem die Eisenbahn-Verwaltung einen Eisenbahnwagen dem Absender zur Verladung der Güter bereit stellt und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn den ihr angewiesenen Empfänger zur Entladung der Güter wiederum bereit stellen lässt; dass eine solche Unterscheidung nach dem Vorgange der Nassauischen Eisenbahn sich namentlich in der Weise practisch machen lässt, dass die Eisenbahn-Verwaltung einzelnen Absendern leere Waggons zur Verfügung stellt und ohne von dem Inhalt der Wagenladungen Kenntniss zu nehmen, dafür eine Pauschal-Miethe erhebt; dass durch ein solches Verfahren nicht allein eine bessere Ausnutzung des Wagenraums und der Zugkraft erzielt, sondern auch eine Concurrenz geschaffen werden würde, welche geeignet wäre, manchen mit Recht beklagten Mängeln und Unregelmässigkeiten des Eisenbahnverkehrs abzuhelfen, ist die Durchführung der Unterscheidung zwischen Fahrverkehr und Frachtverkehr in Gesetz und Praxis wünschenswerth.

II. Der bleibende Ausschuss wird beauftragt, im Sinne dieses Grundsatzes eine Petition an das Bundeskanzleramt zu richten und dabei nach Anleitung der Denkschrift vom Mai 1868 eine Verschärfung der Haftpflicht der Eisenbahnen, namentlich in den Fällen des Diebstahls, erwiesener Fahrlässigkeit der Beamten und des Bruchschadens anzuregen.

III. Es ist erforderlich, dass die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet werden, auf Erfordern der Interessenten Ladescheine und Nachnahmescheine zu ertheilen, und wird der bleibende Ausschuss beauftragt, auch in dieser Beziehung auf die Durchführung der in der gedachten Denkschrift entwickelten Grundsätze hinzuarbeiten."

Moll (aus Mannheim) will auch ein Anhänger der freien Concurrenz sein, man müsse sich aber über die Bedingungen verständigen, unter welchen diese stattfinden solle, und hierin stehe er mit dem Referenten im Widerspruch. „Wir kennen ja die Folgen der freien Concurrenz, dieselben bringen nur Vortheile so lange, bis die concurrirenden Bahnen sich über einen gemeinsamen Tarif verständigt haben." Redner fürchtet, dass, wenn durch die Concurrenz der durchgehende Verkehr billiger wird, der kleine Verkehr theurer wird, weil dies dann der einzige ist, welcher den Eisenbahnen etwas einbringt. Er findet es im Interesse des Verkehrs geboten, die Nr. 1 der Resolution nicht anzunehmen und schlägt eine entsprechend motivirte Tagesordnung vor; er beantragt ferner die Verallgemeinerung des Einpfennigtarifs, die gleichmässige Regelung des Tarifs auf allen Deutschen Eisenbahnen und möglichste Beseitigung der Differentialtarife. Der Redner rechtfertigt darauf die Anträge mit den Bedürfnissen der Industrie und dem Hinweis darauf, dass die Eisenbahnen so grosse Einnahmen hätten, dass sie sehr schnell die Frachttarife ermässigen könnten. Hermann (Frankfurt a/O.) wünscht besonders eine gesetzliche Regelung der Lieferungszeit.

Der Vertreter Stettins will nach Maassgabe der von der Nassauischen Eisenbahn getroffene Tarif-Einrichtung, welche die Wagen ohne Unterschied des Inhalts vermiethet, den Frachtverkehr geregelt haben.

Stephan (Königsberg) erklärt, es sei ihm auch recht, wenn der Handelstag hinsichtlich des Eisenbahnfrachtwesens gar nichts beschliesse, aber auf jeden Fall möge man nicht so beschliessen, wie es Moll aus Mannheim beantragt habe; man solle sich vor jedem Versuch des Eingriffs in die Tarife der Eisenbahnen hüten. Die Discussion wird geschlossen. Nachdem Referent Meyer noch einmal das Wort ergriffen, um namentlich die Ausführung Moll's zurückzuweisen, werden bei der Abstimmung die Anträge des Letzteren, mit grosser Majorität abgelehnt, dagegen der vorstehend wörtlich angeführte Antrag des Handelstags-Ausschusses in all seinen Puncten (No. 1—3) mit grosser Majorität angenommen.

Man erlaube uns an diese Beschlüsse des Deutschen Handelstags wenigstens einige allgemeine Bemerkungen alsbald anzuknüpfen. Mit Recht hat der Herr Referent daran erinnert, dass, die Klagen des Handelsstands (wie solche in der Denkschrift des Handelstags-Ausschusses vom Mai d. J. ihren Ausdruck gefunden haben), bei Abfassung des Deutschen Handelsgesetzbuchs bereits erhoben worden waren. Wir möchten noch daran erinnern, dass nach reiflicher Ueberlegung damals in den Bestimmungen des D. H. G.-B. ein Compromiss zwischen den Interessen des Handelsstands und denen der Eisenbahnen gesetzlich festgestellt wurde. Man sollte doch an diesem mit so vielen Schwierigkeiten zu Stande gebrachten Compromiss der sich entgegenstehenden Interessen nicht von Neuem rütteln und bedenken, dass ein strengeres Anziehen der Haftpflicht die Eisenbahnen zwingen würde, durch verstärkte Controle bei Aufgabe der Güter sich gegen ungerechte Ansprüche zu wehren, ja manche pecuniär bedenkliche Transporte ganz auszuschliessen.

Was sodann die Sonderung des Güterverkehrs in einen Fahr- und Frachtverkehr anlangt, so möchte es wohl angemessen sein abzuwarten, was für Resultate auf der Nassauischen Eisenbahn mit der vom Handelstag befürworteten Einrichtung erzielt werden (in dem ersten Jahre wenigstens). Fallen dieselben günstig aus, so wird es nicht nöthig sein, die vom Herrn Referenten im Principe selbst verworfene Hülfe des Staats in Anspruch zu nehmen, um auch andere Norddeutsche Eisenbahn-Verwaltungen zur Sonderung des Fahr- und Frachtverkehrs zu bestimmen. Dr. Koch.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 27. October. Dem Eisenbahn-Actien-Markt fehlt noch immer die zu einer selbstständigen Bewegung nothwendige Spannkraft; die Abhängigkeit desselben von der besonders aus Wien dictirten Stimmung und Tendenz tritt deshalb in solcher Schärfe hervor, dass sich eine etwaige „Mattigkeit" für Eisenbahn-Actien in der Regel ungleich schärfer als für Franzosen, Lombarden, Italiener, Oesterr. Creditactien und andere Speculations-Papiere ausprägt. Die Course sind in diesem Falle nicht allein weichend, sondern es tritt auch sofort eine Geschäftsstille ein, welche in früheren Zeiten nur dem Hochsommer eigen war. Die letzten Tage der abgelaufenen Woche haben für diese Auffassung das Material geliefert. Ich unterlasse es, die Motive dieser Erscheinung eingehend zu erörtern, weil sie weder den Reiz der Neuheit noch Eigenthümlichkeit haben; sie entspringen, kurz gesagt, in der noch immer nicht gebrochenen Theilnahmlosigkeit des Capitals für Eisenbahn-Actien, dem schwachen Capitals-Zuflusse überhaupt und endlich daraus, dass die Speculation nur zu steigenden Coursen ein regeres Interesse zeigt, weil sie weiss, dass die Hausse eine Kraft besitzt, dass sogar der Eisenbahn-Actienmarkt von derselben ins Schlepptau genommen wird. Diese Haltung ist nur zu bedauern; ich theile aber nicht die jetzt in öffentlichen Blättern vielfach ventilirte Ansicht, dass die Theilnahmlosigkeit für inländische Papiere lediglich eine Folge der durch fremde Effecten entstandenen Concurrenz ist. Ich weiss, dass meine Gründe Viele nicht überzeugen werden, weil die Ansicht im Publicum eine starke Verbreitung findet, die „Börse" müsse, wenn möglich, ausserhalb der Gesetze gestellt werden, d. h. man müsse an derselben Maassregeln zur Geltung bringen, welche das wichtigste Recht, die freie Verfügung über sein Eigenthum, aufs Tiefste verletzen würde. Nicht die Concurrenz der fremden Papiere war das Motiv, sondern in erster Linie jene Politik, welche eine Erweiterung des Eisenbahnbaues, ohne jede Rücksicht auf bestehende Linien, anstrebt, ja die letzteren von der Mitbewerbung um neue Concessionen geradezu ausschliesst. Die Furcht vor Concurrenz-Bahnen und die Cours-Entwickelung der jungen Bahn-Actien haben die Theilnahme des Publicums geschwächt und dadurch einen Coursdruck veranlasst, der vom höchsten Standpunct bis 30 Proc. und darüber steigt. Das Capital stellt als Theilnahme seiner Betheiligung auch die leichte Realisirbarkeit als Bedingung; zur Erfüllung derselben ist ein möglichst grosser Markt erforderlich. Es ist jedenfalls eine auffallende Erscheinung, dass ungeachtet der grossen Anerkennung, welche das Preussische Eisenbahnwesen längst im Auslande gefunden hat und trotz der von demselben erzielten glänzenden Resultate ein fremder Markt nicht gewonnen werden konnte. In Hamburg fanden allerdings einige Devisen Eingang, aber nur so lange die Kugel im Rollen und die Hausse-Bewegung im Gange war, seitdem ist jene Theilnahme fast auf Null gesunken. Diese Gründe erweisen sich als durchschlagend; sie wirkten so stark, dass sie sogar die Einführung neuer, fremder Werthe begünstigten. Die Erhöhung des Zinsfusses für Prioritäten auf 5% fand fortdauernd im Handelsministerium Widerspruch, inzwischen nisteten sich Russische und Oesterr. Prioritäten in solchem Grade ein, dass sie vollständiges Bürgerrecht erlangt haben. Erst nachdem sich diese Erscheinung vollzogen hatte, wurde die Emission 5%iger Prioritäten genehmigt; ich fürchte „zu spät", um noch einen durchgreifenden Erfolg zu haben. Daran denken Diejenigen nicht, welche nur der Börse den Vorwurf machen, fremde Papiere aufgenommen zu haben. Ein alter Satz lehrt, dass das Capital dort Verwendung sucht, wo es sich am besten rentirt.

Ungeachtet der schlimmen Einflüsse, denen der Eisenbahn-Actien-Markt erlag, glaube ich doch, dass die schlimmste Zeit hinter uns liegt. Der durch die September-Einnahme erzeugte Impuls beweisst mindestens, dass die bestandene Unempfindlichkeit gebrochen ist. Bleiben die Einnahmen gut, dann wird sich auch die treibende Kraft steigender Erträge wieder entwickeln. Für die Voraussetzung ferner guter Einnahmen sprechen manche Verhältnisse, auf welche mein College vom „Gütermarkte" bereits hingewiesen hat. Ich will nur erwähnen, dass die Eröffnung mehrerer Bahnen in Oesterreich und Russland sicher nicht ohne Einfluss bleiben wird, denn der Grundsatz des internationalen Güter-Austausches wird ohne Zweifel auch hier seine Macht geltend machen. Am Wiener Markte treten ebenfalls Symptome einer grösseren Regsamkeit hervor, dafür spricht der sehr gute Ablauf der Holländischen Kaffee- und Londoner Indigo-Auction, die Preis-Steigerung, welche in letzter Zeit mehrere Artikel, u. a. Talg erfahren haben. Im Oberbergamts-Bezirk Dortmund wurden im 1. Semester 1769506 Centner Steinkohlen mehr als voriges Jahr abgesetzt. Es liegt in diesen Thatsachen allerdings nur ein schwacher Anfang, aber doch ein Sympton der wieder auflebenden speculativen Thätigkeit und in deren Stockung lag hauptsächlich die Ursache der Klagen, welche überhaupt über „Verkehrs-Stockung" laut geworden sind.

Auch die gestrige Börse war sehr still, wie es scheint, wirft auch die Ultimo-Liquidation bereits ihre Schatten, ungeachtet sich bis gestern Geld für Speculationszwecke zu $5^1/_2$ Procent in genügendem Maasse zur Disposition stellte. Die in den letzten acht Tagen eingetretenen Coursveränderungen sind nicht bedeutend, weder für in- noch für ausländische Actien, sogar „Franzosen und Lombarden" stagnirten mehr und weniger. Auf den Cours der ersteren schien die jetzt im Gange befindliche Subscription der Oesterr. Nordwestbahn-Actien und die Absicht der Staatsbahn-Direction zu wirken, ihr Bahnnetz in der Richtung nach den Donaufürstenthümern auszudehnen. Ich bin nicht in der Lage zu sagen, ob die Börse diese Ausdehnung selbst nicht für opportun erachtet, oder ob sie in der Aufnahme des Projects in diesem Augenblicke das Geständniss der Gefahr findet, welche die Oesterr. Nordwest- für die Staatsbahn in sich trägt.

Der Capitals-Zufluss blieb schwach und der Markt für Prioritäten sehr still, gestern erst waren Russische etwas lebhafter, aber nur um den Preis kleiner Coursherabsetzungen. Der Geldmarkt war ziemlich flott; der Disconto für erste Wechsel hielt sich auf $3^1/_4$ Procent, ein Satz, welcher einen starken Geld-Abfluss aus den Cassen der Preussischen Bank nicht voraussetzen lässt. Das Wechsel-Portefeuille derselben hat vom 15. bis 23. October zwar um 1 249 000 Thaler zugenommen, aber gegenüber einem Plus von 1 722 000 Thlr. in 1867; in 1866, wo die Verhältnisse nicht normal waren, trat eine Reduction von 325 000 Thlrn. ein.

* **Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft.** Der „Staats-Anz." vom 23. d. M. veröffentlicht die dieser Gesellschaft, welche ihren Sitz und Gerichtsstand in Crefeld hat, unterm 31. Juli 1868 ertheilte Concession zum Bau und Betriebe einer eingeleisigen (secundären) Industrie-Eisenbahn für den Kreis Kempen von Süchteln über Oedt nach Kempen und von da kreisförmig über Hüls, Crefeld, St. Tönis, Vorst, zurück nach Süchteln, mit Abzweigungen nach Viersen und Grefrath. Das Grundcapital der Gesellschaft, veranschlagt zu 210 000 Thlr. pr. Meile. besteht in 1260 000 Thlr. oder 4 725 000 Frcs., von denen nach dem Statute die Hälfte, also 630 000 Thlr. oder 2 362 500 Frcs. durch 6300 Stück Stammactien zu je 100 Thlr. oder 375 Frcs. und die übrige Hälfte durch 63 000 Stück Prioritäts-Stammactien zu je 100 Thlr. oder 375 Frcs. aufgebracht werden sollen. Die dermalige Direction ist unter Genehmigung des Königlichen Ministeriums befugt, zum Zwecke der etwaigen Completirung der Anlagen behufs Anschlusses an die Eisenbahnstationen Viersen, Crefeld, Kempen und Grefrath eine angemessene Erhöhung des Gesellschaftscapitals zu beschliessen und zu bewirken. Zu jeder anderweitigen Erhöhung desselben, namentlich auch für die etwaige Anlage eines zweiten Bahngeleises zwischen Viersen und Grefrath, ist der Beschluss der Generalversammlung und die Genehmigung des Staates erforderlich.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 27. October. (Vom Eisenbahn-Actien-Markte. Bauten der Staatseisenbahn. Innsbruck-Vorarlberger Eisenbahn. Eisenbahn Kemmelbach-Scheibbs. Rudolf-Bahn. Buschtêhrader Eisenbahn. Böhmische Nordbahn. Zweigbahnen der Oesterr. Staatsbahn. Theissbahn. Directer Verkehr nach Petersburg. Eisenbahn-Verbindung zwischen Wien und Constantinopel.

Die günstige Stimmung für Eisenbahn-Effecten hält an. Die beträchtliche letzte Wocheneinnahme der Staatsbahn (701 000 fl.) bezeugt die stete Besserung des Verkehrs, ohne dass der Export hierzu namhaft beigetragen hätte. Staatsbahn-Actien stiegen um $1^1/_4$ Gulden, Elisabethbahn- und Böhmische Westbahn-Actien je um 1 fl. und Kaiser Franz-Josefsbahnactien um $1^3/_4$ fl. Dagegen fielen Nordbahnactien um 5 fl., Südbahnactien, obwohl stark für Ausland gekauft, schlossen mit einem Verluste von $^1/_2$ fl. Carl-Ludwigbahnactien erlitten eine Einbusse von $^1/_2$ fl., Lemberg-Czernowitzbahnactien von 2 fl., Rudolfsbahn-Actien von $1^1/_2$ fl., Fünfkirchen-Barcserbahn-Actien von $1^3/_4$ fl. und Ungarische Nordbahn-Actien von 1 fl. Tramwayactien gingen bei dem Eintritt der rauhen Witterung, da die Einnahmen der letzten Woche schon auf 10 800 fl. gesunken, war von $110^1/_2$ auf 90 zurück, erhalten sich durch massenhafte Deckungskäufe auf $99^1/_2$ und bleiben $96^1/_2$. Der Bau der Hiezinger Linie ist vorläufig sistirt und der Verwaltungsrath noch immer in voller Auflösung. —

Sämmtliche hier anwesende Minister werden die Bauten der Staatseisenbahn zwischen Wien und Nedlau, die bereits sehr bedeutende Fortschritte gemacht haben, nächstens besichtigen. Die Ausführung des Bahndammes zwischen Simmering und dem Donaukanale ist nun so weit vorgeschritten, dass nach den festgesetzten Bedingungen diese Bahnstrecke bis zum Monate März kommenden Jahres völlig hergestellt und befahrbar sein wird. Obwohl der Bahndamm auf der genannten Strecke die enorme Höhe von 6—14 Klaftern erhält und wahrhaft colossale Erdmassen hierzu den Simmeringer Ackerfeldern entnommen werden, ermöglicht das Zuführen der Erdmassen in Eisenbahnwaggons doch eine überraschend schnelle Ausführung. Ausserdem werden die Arbeiten Tag und Nacht unter Abwechslung der Arbeitskräfte fortgesetzt. Auch die Ueberbrückung des Donaucanals wird mit Beschleunigung durchgeführt und die Böschungen, sowie die Steingrundbauten an beiden Ufern des Canals sind bereits soweit vorgeschritten, dass der eigentliche Brückenbau auch im Laufe des Winters ohne Rücksicht auf die Witterungsverhältnisse wird fortgesetzt werden können. Auf dem linken Ufer des Donaucanals in den Praterarm bis zum rechten Ufer des Hauptstromes der Donau gegenüber Stadlau wird der Bahndamm fast die gleiche Höhe erfordern, wie auf der Simmeringer Haide, da die Bahnlinie in den Praterauen ziemliche Vertiefungen durchschneidet. Die Erdmassen zur Herstellung des letztern Bahndammes werden nach einer provisorischen Ueberbrückung des Canals ebenfalls den Ackerfeldern nächst Simmering entnommen und mittelst Bahnzügen über den Canal an Ort und Stelle befördert.

Das Consortium, welches sich zur Zustandebringung der Innsbruck-Vorarlberger Bahn gebildet hat und bereits im Februar d. J. um die Einleitung der Concessionsverhandlungen eingeschritten ist, hat nun dem k. k. Handelsministerium die Pläne und Kostenvoranschläge für die Theilstrecken von Innsbruck bis Landeck, dann von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die Bayerische Grenze gegen Lindau, sowie für eine Flügelbahn von Feldkirch nach Buchs zum Anschluss an die Schweizer Bahnen zur Prüfung überreicht. Die Flügelbahn nach Buchs wurde an Stelle der ursprünglich nach Rüthi oder Haag projectirten Linie gewählt, weil der Anschluss bei Buchs sowohl aus commerziellen wie aus technischen Rücksichten den beiden andern vorzuziehen ist. Zunächst sollen die genannten Strecken zur Ausführung gelangen. Für die Zwischenstrecke Landeck-Bludenz (Arlberg) werden die Studien noch fortgesetzt und namentlich die am Mont Cenis über die Anwendbarkeit des Fell'schen Systems gesammelten Erfahrungen verwerthet werden.

Der bedeutende Industrieort Scheibbs in Ober-Oesterreich hat nunmehr die Geldmittel aufgebracht, um eine Eisenbahnverbindung mit der Elisabeth-Westbahn bei Kemmelbach herzustellen. Diese Industriebahn wird sich ohne Zweifel rentiren, indem sie Lebensmittel, Kohlen, Manufacte etc. von der Westbahn übernehmen und dieser Eisenwaaren, Holz, Vieh, Obst und dergl. in genügenden Quantitäten verfrachten wird.

An der Zweigbahn St. Veit-Klagenfurt wird rüstig gearbeitet und dürfte dieselbe noch im Laufe dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden. Eine Verständigung der Südbahn mit der Kronprinz Rudolfbahn hat stattgefunden, wonach ein eigener Bahnhof für Klagenfurt nicht erbaut, sondern die Bahn in den dortigen Bahnhof der Südbahn einmünden wird.

Die Buschtêhrader-Eisenbahn-Gesellschaft hat ihren Fortsetzungsbau gegen Komotau am 6. Juni d. J. mit dem Umbau der gegenwärtigen Pferdebahnstrecke Wejhybka-Stochov in eine Locomotivbahn und am 6. September d. J. bei Eger begonnen.

In einer der letzten abgehaltenen Verwaltungsrathssitzungen der Böhm. Nordbahn wurde die Fahrordnung für die ganze Strecke bestimmt. Speciell nach Prag wird täglich ein doppelter Verkehr und zwar über Rumburg, Bodenbach, Aussig und Teplitz, dann über Backofen, Jungbunzlau ermöglicht. Auch die Route nach Dresden und Wien wurde in Betracht gezogen. Der Hochbau der Strecke ist bereits grösstentheils vollendet, doch werden für einzelne Brücken noch Eisenbestandtheile zur Vollendung der Construction erwartet. Die Strecke bis Rumburg wird bereits im Laufe dieser Woche fahrbar sein. Die ganze Bahnstrecke soll Mitte November d. J. vollendet werden. Dem Verkehre wird dieselbe jedoch erst Anfangs December übergeben.

Der Verwaltungsrath der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist um die Bewilligung von zwei Vorconcessionen eingeschritten, u. z. beim Ungarischen Communicationsministerium um die Vornahme technischer Vorarbeiten für die Linie von Kikinda über Pancsova oder über Semlin an die Reichsgrenze zum Anschlusse an die projectirten Serbisch-Türkischen Linien, ferner von Bazias nach Orsowa zum Anschlusse an das Walachische Bahnnetz, und beim Cisleitanischen Handelsministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten, für eine Locomotiveisenbahn von Wildenschwert bis an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Mittelwalde.

Der Verwaltungsrath der Theissbahn hat beim Ungarischen Communicationsministerium um die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotivbahn von Czegled über Nagy-Kata nach Pest, ferner von Nagy-Kata nach Hatvan angesucht. Hier dürfte vielleicht ein Conflict mit der Staatsbahn sich ergeben, indem der Theissbahn zur Zeit, als sie von der Staatsbahn den Flügel Czegled-Szolnok ankaufte, auf die directe Verbindung nach Pest verzichtete. —

Seit 15. October d. J. besteht ein directer Personenverkehr mit directer Gepäckexpedition von St. Petersburg nach Prag, Eger via Warschau, Granica und Oderberg, sowie in umgekehrter Richtung. Die Fahrbillets haben eine Gültigkeitsdauer von 14 Tagen, und zwar vom Datum des aufgedruckten Abfahrtsstempels an gerechnet. Dieselben berechtigen innerhalb dieser Giltigkeitsfrist zu einem beliebigen Aufenthalte in den auf den Coupons bezeichneten Stationen. Die Ueberfuhr der Reisenden in Warschau wird ohne Entrichtung einer weiteren Gebühr durch die Bahnverwaltung besorgt. In Prag müssen jedoch die Reisenden für ihre Ueberführung von einem Bahnhofe zum andern selbst sorgen. Während der zollamtlichen Revision des Reisegepäcks in den Grenzstationen müssen die Reisenden in der Richtung nach St. Petersburg in Granica persönlich anwesend sein. In der Richtung gegen Eger kommt das

Reisegepäck in Furth unter zollamtlichen Wagenverschluss, wodurch die Zollrevision an der Böhmisch-Bayerischen Grenze in Furth und Eger entfällt; dagegen müssen aber die in den Eisenbahnwagen unter Aufsicht der Reisenden befindlichen Gepäcksstücke in Furth und Eger zur zollamtlichen Revision gestellt werden. Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung eines Reisegepäckes wird der wirkliche Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als 2 Rubel = 3 fl. Oest. Währ. Noten für jedes Zollpfund nach Abzug des unversehrten Inhaltes des beschädigten Gepäcksstückes. Für die Sommersaison wird dieser Verkehr mit den Böhmischen Curorten Marienbad, Carlsbad und Franzensbad in directe Verbindung treten.

Seit mehreren Jahren wird eine Eisenbahnverbindung zwischen Constantinopel und Wien durch die Türkei, Serbien an die Oesterr. Grenze angestrebt. Der Pforte liegt diese Schienenverbindung sehr am Herzen und der Türkische Handelsminister unternahm erst unlängst wegen dieser Angelegenheit eine Reise über Wien nach Paris; auch die Garantie, welche die Türkei der Unternehmung bietet, ist auf nahezu acht Procent ausgedehnt und es sind als specielle Garantie auch noch bedeutende Montanhypotheken bestellt. Trotz allen diesen Anstrengungen gelang es nicht, das Project zu realisiren. Dem Herrn van der Elst wurde eine Concession zum Baue und Betriebe dieser Bahn ertheilt, die allen gerechten und billigen Anforderungen des Capitals und der Unternehmung entsprechen dürfte. Herr van der Elst verkaufte die Concession dem bekannten Römischen Grafen Langrand-Dumonceau. Die Pforte scheint indess hiermit nicht einverstanden zu sein, indem sie ein anderes Consortium zu Stande brachte, welches aus den ersten Französischen Häusern besteht, deren Vertreter (ein berühmter Pariser Advocat) dieser Tage nach Constantinopel über Wien abgereist ist, um dort dem Projecte der Pariser Bankiers die Annahme zu erwirken, dieser Bevollmächtigte soll ermächtigt sein, sofort 10 Million Francs als Caution zuzusagen.

⊙ **Bayern. München - Kirchseeon - Rosenheim.** Unter den Verbesserungen, welche die bereits bestehenden Linien erheischen, verdienen jene die vollste Beachtung, welche mit dem Verkehr über den Brenner in Zusammenhang stehen. Wird auch der Verkehr von Osten nach der Schweiz, bekanntlich der wichtigste Transitverkehr für die Bayerischen Staatsbahnen, durch die München-Braunauer Bahn auf eine für den Betrieb vollkommen günstige Linie geleitet, statt dass derselbe wie zur Zeit noch auf einem Umwege über die Gebirgsbahn Salzburg-Rosenheim-München mit einem unverhältnissmässigen Kostenaufwand geschleppt werden muss, so hat doch die Eröffnung der Brennerbahn eine erfreuliche Aussicht eröffnet, indem durch dieselbe die Hoffnung auflebte, dass die Rosenheim-Münchener Linie durch den Zufluss von Süden das wieder gewinnen werde, was sie durch die Braunauer Bahn vom Westen her verlieren wird. Um zwei Nachbarländer in ihren Bedürfnissen auf einander anzuweisen, sind aber — was wohl zu beachten — Jahre erforderlich, sind Studien der gegenseitigen Bedürfnisse und der Productionsfähigkeit, sind Handelsverbindungen nothwendig und das Alles braucht Zeit; der Brennerverkehr kann deshalb nicht sofort die sanguinischen Erwartungen erfüllen. — Immerhin aber musste die Bayerische Staatsregierung in der zu erwartenden Entwickelung des Brennerverkehrs die dringende Aufforderung erkennen, die sich jetzt bietende Gelegenheit zu benutzen, um sich die Mittel zu schaffen, den Anforderungen, welche dieser Verkehr an die Bayerischen Staatsbahnen stellt, im Momente ihres Hervortretens gerecht zu werden. Es weicht der jetzige Schienenweg von Rosenheim nach München zwar nicht für den Verkehr nach dem Westen und Nordwesten, wohl aber für denselben nach dem Norden nicht unerheblich von der directen Linie ab. Jetzt lässt sich noch nicht beurtheilen, welche der beiden bezeichneten Verkehrsrichtungen das Uebergewicht gewinnen wird. Für die Bayerischen Staatsbahnen hat unstreitig der Verkehr in westlicher Richtung die grösste Bedeutung, und wird sie noch in erhöhtem Maasse erlangen, sobald Italien in seiner wirthschaftlichen Entwickelung voranschreitet und der Industrie der Rheinlande hierzu bedarf. Es hat unter diesen Gesichtspuncten betrachtet, der Weg von Rosenheim nach München durch den Teufelsgraben weder als genügend noch als vortheilhaft bezeichnet werden können. Das Interesse des grossen Verkehrs, die finanziellen Rücksichten, der Verkehrsanstalt selbst geboten hier eine Abhilfe. — Durch die nunmehr im Bau befindliche Linie, deren Trace bereits schon in No. 6. S. 61 1868 d. Z. beschrieben wurde, erreicht man München mit einer Maximalsteigung von 1:200 und hat dieselbe Curven unter 2500′ auf ihrer 14,09 St. = 7,045 Ml. betragenden Ausdehnung nicht aufzuweisen. Die Bahn umgeht den Teufelsgraben, kürzt den Weg zwischen Rosenheim und München von 20,1 Std. = 10,05 Ml. auf 17,63 Std. = 8,815 Ml.; für den Bahnhof Haidhausen sogar auf 14,96 Std. = 7,430 Ml. gegenüber der Luftlinie von 13,36 Std. = 6,680 Ml. Die Maximalsteigung 1 : 200 kommt auf einer Strecke von 101760′ zur Anwendung. Die Höhendifferenz der beiden Endpuncte beträgt 290 Fuss. Die Gesammtsteigung 462′, sodass nur eine verlorene Steigung von 172′ sich ergiebt. — Die Betriebsverhältnisse gestalten sich demnach sehr günstig. Was die Kosten anbelangt, zu deren Bestreitung 4 Mill. fl. = 2285712 Thlr. genehmigt sind (vide N. 20. Seite 256 h. Jahrg. d. Z.), so berechnet sich incl. der in dem Bahnhofe Haidhausen zu treffenden Einrichtungen: der Grunderwerb 500000 fl., die Erd- und Dammarbeiten 1133000 fl., die Kunstbauten 370000 fl., die Hochbauten 742000 fl. — Die Erdarbeiten werden demnächst zur Submission ausgeschrieben werden und wird dieselbe folgende Stationen erhalten: Von München ab (die Entfernungen sind mit Vermeidung der grössern Bruchtheile angegeben) Thalkirchen 0,5 Ml., Haidhausen 1,5 Ml. (mit der Braunauer Bahn gemeinsam), Strasstrudering 2,5 Ml., Zorneding 4, Kirchseeon 5, Grafing 5,5, Assling 6,5, Ostermünchen 7, Gross-Carolinenfeld 8, Rosenheim 9 Ml.

* **Leipzig - Dresdner-Eisenbahn.** Am 25. October c. wurde die Strecke der Borsdorf-Meissner Bahn von Döbeln bis Nossen mit der Zwischenstation Rosswein in einer Länge von 2,5 Sächs. Meilen = 18,75 Kilom. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

* **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** Die unter dem Namen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes bestehende Vereinigung mehrerer Eisenbahnen zum Zwecke gemeinschaftlicher Einrichtungen wird nach Bekanntmachung des Verbandes vom 23. October mit dem Schlusse des laufenden Jahres aufgelöst. In Folge dessen treten vom 1. Januar 1869 ab auch alle Tarife, sowie deren Nachträge ausser Kraft, welche für den Verkehr innerhalb des Verbandes oder für den Verkehr des Verbandes mit anderen Eisenbahnen publicirt worden sind. Inwieweit einzelne der bestehenden directen Tarifsätze auf Grund neuer Vereinbarungen bestehen bleiben, bezüglich durch andere ersetzt werden, wird dies besonders bekannt gemacht werden. Der im Verbande bestehende directe Personenverkehr bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

tz. — **Main-Neckar-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Main-Neckar-Eisenbahn ist Eigenthum der Staaten Hessen, Baden und Frankfurt a/M. resp. nach dem beendigten Kriege Preussen. In Folge dieser Eigenthums-Verhältnisse und der damit in Verbindung stehenden Abrechnungen erscheint der Geschäftsbericht später als diejenigen der übrigen Deutschen Bahnen.

Von Frankfurt a/M. nach Heidelberg führend, hat die Bahn eine Ausdehnung von 11,82 geographischen Meilen, von welchen 10,44 Meilen doppelgeleisig sind. Sie erforderte ein Anlagecapital von 12308948 fl., d. i. 1041370 fl. pro Meile und war ausgerüstet mit 30 Locomotiven, 100 Personenwagen mit 4068 Plätzen, 30 Gepäck-, 277 Güter- und 4 Arbeitswagen mit einer Ladefähigkeit von zusammen 43420 Ctrn., 4 Schneepflügen und 4 Draisinen.

Die Locomotiven legten 87291 Nutzmeilen, eigene und fremde Wagen 2556874 Achsmeilen zurück.

Frequenz. Hauptsächlich dem Personenverkehr dienend, haben die Betriebs-Ergebnisse der Main-Neckar-Eisenbahn zu keinem so günstigen finanziellen Schluss-Resultate geführt, wie im Vorjahre. Es sind 112357 Personen = 9,99 Proc. weniger, dagegen 175093 Ctr. Güter = 4,32 Proc. mehr befördert worden als im Jahre 1865.

Im Personenverkehre kamen zur Beförderung: 24735 Personen in der I., 231533 in der II., 852600 in der III. Classe und 15280 Militärs etc., zusammen 1124148 Personen. Jede Person legte durchschnittlich 3,6 Meilen zurück, bei einer Einnahme von 10 Kr. pro Person und Meile. Der Binnenverkehr umfasste 81,2 Proc. der Gesammt-Beförderung.

Im Güterverkehre wurden befördert: 178763 Centner Eilgüter, 1616133 Centner der Normalclasse etc. und 2432251 Ctr. der ermässigten Classen, zusammen 4227147 Ctr., von welchen durchschnittlich jeder Centner 7,8 Meilen zurückgelegt und pro Centner und Meile 1,15 Kreuzer eingebracht hat. Im Binnenverkehre kamen 22,23 Proc. zur Beförderung.

Ausserdem wurden noch befördert: 62106 Ctr. Gepäck, 137 Equipagen, 1005 Pferde, 4363 Hunde, 172 Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge, 10 Leichen und 43723 Stück Thiere aller Art.

Die Einnahmen haben betragen: für Beförderung von Personen 645488 fl., für Extrazüge und Militär-Transporte 127144 fl., für Gepäck 64135 fl., für Equipagen 1760 fl., für Thiere jeder Art 27480 fl., für Eil- und Frachtgüter 642083 fl., für Posttransporte 19725 fl. und an Nebeneinnahmen 99953 fl., zusammen 1627730 fl. überhaupt, 137710 fl. pro Meile Bahnlänge, 19 fl. pro Nutzmeile resp. 13,23 Proc. des verwendeten Anlagecapitals.

Eine Minder-Einnahme im Vergleiche zum Vorjahre wurde erzielt: bei der Personenbeförderung 154488 fl., bei Reisegepäck 22152 fl., bei Equipagen 222 fl. und bei den Posttransporten 1360 fl. Dagegen hat sich die Einnahme erhöht für Thiere um 474 fl., für Eil- und Frachtgüter um 7659 fl. und für Extrazüge und Militärtransporte um 112656 fl. Es stellt sich die Gesammt-Einnahme um 99782 fl. = 5,8 Proc. geringer als im Vorjahre.

Die Ausgaben konnten wegen der vielen Extrazüge und der Unregelmässigkeit des Betriebes während der Kriegsperiode nicht beschränkt werden, sie sind im Gegentheil um 52324 fl. = 5,89 Proc. gegen diejenigen des Jahres 1865 gestiegen. Betragen haben dieselben für die Centralverwaltung 32470 fl. = 3,5 Proc. der Gesammtausgaben, 257354 fl. = 27,3 Proc. für die Bahn- und 651683 fl. = 69,2 Proc. für die Transportverwaltung, in Summa 941507 fl. Sie betrugen 57,8 Proc. der Brutto-Einnahmen und berechneten sich für die Central- und Bahnverwaltung zu 24520 fl. pro Meile und für die Transportverwaltung zu 53386 fl. pro Meile, überhaupt also zu 77906 fl. pro Meile Bahnlänge und zu 10 fl. 40 kr. pro Nutzmeile.

Der Ueberschuss, welcher zur Ablieferung an die an dem Un-

ternehmen betheiligten Staatsregierungen gelangte, betrug 686 222 fl.; er repräsentirt $5_{,58}$ Procent des verwendeten Anlagecapitals und ist gegen den vorjährigen um 152 105 fl. = $18_{,14}$ Proc. zurückgeblieben.

Die Pensionscasse der Beamten der Main-Neckar-Eisenbahn schloss ult. 1866 mit einem Bestande von 17 822 fl. ab.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Vom 1. October an sind die neuen Zusatz- und Ausnahmsbestimmungen des Süddeutschen Eisenbahnverbandes zum Regulative für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Anwendung gekommen. —

Der durch Beschluss der Eisenbahnconferenz in Pest festgestellte Getreidetransporttarif weist für die Route Pest, München, Kehl, Strassburg, Paris einen um circa 2 Frcs per Tonne niedrigeren Frachtsatz auf, als für die Route Ofen, Wien, Köln und beziehentlich Paris. —

Mit dem 21. October ist im Verkehre zwischen Stationen der Rheinischen Bahn und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Mainz, Worms, Alzey, Darmstadt, Aschaffenburg und Frankfurt a/M. ein ermässigter Specialtarif für Rohproducte in Wagenladungen von 200 Ctr. in Kraft getreten. Exemplare gratis.

Mit dem 16. October ist für den Transport von Eisenerzen von den Belgischen Stationen Diest, Kermpt und Hasselt nach Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn via Aachen ein ermässigter Tarif in Kraft getreten. Exemplare gratis. —

Für den Transport für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art (excl. Oelsaamen) zwischen Oesterreichischen resp. Ungarischen Stationen einerseits und den Stationen Hamm, Dortmund, Altenessen, Stadtbahnhof Essen, Oberhausen, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Mühlheim der Köln-Mindener Bahn andererseits via Magdeburg-Minden ist ein Specialtarif mit ermässigten Frachtsätzen gültig bis zum 10. Dcbr. c. a. zur Einführung gekommen.

Mit dem 10. Octbr. sind die Stationen Güsten an der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und Wetter an der Bergisch-Märkischen Bahn in den Preussisch-Braunschweigischen Verband eingetreten.

Ausserdem sind von demselben Tage au für die Bergisch-Märkischen Stationen Annen, Barmen, Elberfeld, Erkrath, Gerresheim, Hagen, Milspe, Mühlheim a/R., Schwelm, Unna, Vohwinkel und Witten Sätze des Specialtarif II. (für Roheisen und Rohstahleisen) eingeführt. Die für diese Stationen berechneten Tarifsätze enthalten die gratis abzugebenden Nachträge 6 und 7 zu dem Preussisch-Braunschweigischen Gütertarif vom 1. April. — Vom 1. Novbr. d. J. hört für Eil- und Frachtgüter auf der Bahnstrecke von Oesterreichisch-Oderberg bis zur Preussischen Landesgrenze die Aufrechnung der sogenannten Ueberführsgebühr auf und werden auch im Tarif der Wilhelmsbahn die Gebührenansätze von den Stationen dieser Bahn bezüglich der Strecke von Preussisch-Annaberg bis zur Oesterreichischen Landesgrenze enthalten. An Stelle dieser Gebühr tritt mit demselben Tage ein neuer Tarif der Wilhelmsbahn in Kraft, welcher unter der Station „Bahnhof Oderberg" jene bedeutend ermässigten Gebühren enthält, die für die Strecke Preussisch-Annaberg bis Oesterreichisch Oderberg zu entrichten sind. — Gleichzeitig werden für Steinkohlen, Briquettes und Coaks in ganzen Wagenladungen neue Verbandtarife sowohl für den Verkehr von den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und der Wilhelmsbahn nach Nordbahnstationen, als auch den Nordbahn-Kohlenstationen nach Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der k. k. priv. Galizischen Karl Ludwigsbahn ermässigte Sätze zur Anwendung kommen. Exemplare der Kohlenverbandtarife gratis, der neue Tarif der Wilhelmsbahn kostet 1 Sgr. oder 6 Kr. Oester. Währung.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem bisherigen Kgl. Eisenbahn-Bauinspector Stüve, früher zu Osnabrück, ist die von ihm seither commissarisch verwaltete Bau-Inspector-Stelle bei der Kgl. Ministerial-Bau-Commission in Berlin definitiv verliehen, der Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Grund, zu Frankfurt a/O. in gleicher Eigenschaft zur Kgl. Ostbahn nach Bromberg versetzt, der zur Zeit als Abtheilungs-Baumeister bei dem Bau der Thorn-Insterburger Eisenbahn beschäftigte Baumeister Karl Wilh. Emil Leopold Siecke zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister, sowie der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Oscar Amandus Werner zu Gladbach zum Kgl. Eisenbahn-Bauinspector ernannt und letzterem die commissarische Verwaltung der Betriebs-Inspector-Stelle zu Hannover übertragen worden.

Ausland.

Wallachei. Die Eisenbahn von Bukarest nach Giurgevo, welche bekanntlich von einer Englischen Gesellschaft gebaut wird, geht ihrer Vollendung entgegen und wird der Bau besonders in der letzten Zeit aus allen Kräften gefördert. Der auf der Höhe von Filaret auf dem sogenannten Freiheitsfelde gelegene Bahnhof, von welchem man einen prachtvollen Blick auf die weit ausgedehnte Hauptstadt hat, ist bereits unter Dach gebracht. Vierzehn Kilometer der Bahn zwischen Giurgevo und Calugareni sind bereits ganz vollendet, so dass Fürst Karl, welcher am 16. October die ganze Bahnstrecke in Augenschein nahm, diese Distanz bereits mit einer Locomotive befahren konnte.

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Sitzung vom 13. October 1868. Vorsitzender Herr Wiebe, Schriftführer Herr Schwedler. Eingegangen waren: 1) von der Smithsonian Institution in Washington a) der Bericht des Patentamtes pro 1866, b) der Bericht der Smithsonian Institution pro 1866 und c) 2 Tafeln Anweisung zur Behandlung Verunglückter bei Eisenbahn-Unfällen und in Werkstätten, 2) von dem Mitgliede Herrn Dr. Scheffler in Braunschweig eine Broschüre, betreffend die Wirkung zwischen Rad und Schiene.

Herr Bergrath Dr. Wedding sprach demnächst über die Anwendung des Bessemerstahls zu Eisenbahnschienen Bezugnehmend auf Mittheilungen, wonach Englische Ingenieure schlechte Erfahrungen an Bessemer-Stahlschienen gemacht haben wollen, bewies der Vortragende, dass die hieran geknüpften Folgerungen, welche darauf hinausliefen, dass Bessemer-Schienen überhaupt nichts taugten, der Begründung nach allen Seiten hin entbehrten. Zunächst ständen jenen Erfahrungen andere gegenüber (z. B. an Schienen der Königin-Marien-Hütte, der Hörder- und Königs-Hütte, der North-Western-Railway etc.), welche für ein ausgezeichnetes Verhalten des betreffenden Productes sprächen. Dass es freilich auch schlechte Bessemerschienen, namentlich aus der ersten Zeit nach Einführung des Processes gäbe, sei gerade so gut anzunehmen, als sich auch schlechte Schienen von Eisen, Puddelstahl u. s. w. vorfänden. Wenn zweitens aus dem Processe selbst die Nothwendigkeit eines schlechten Verhaltens des Productes abgeleitet werde, so sei dies vollständig unrichtig. Der Vortragende schildert zum Beweise dieser Behauptung den Bessemerprocess nach Erläuterung der dazu gebrauchten Apparate und der vorkommenden Manipulationen namentlich in chemischer Beziehung und in Vergleich mit den übrigen Methoden zur Darstellung von Stahl und Eisen; er zeigte, dass der Bessemerprocess zwar gegenüber den anderen Frischprocessen den Nachtheil habe, nur ein phosphorarmes graues Roheisen als Hauptmaterial verwenden zu können, dass dagegen unter Voraussetzung eines geeigneten Roheisens die Bestimmung des Härtegrades und die unter sonst gleichen Verhältnissen allein vom Kohlenstoffgehalt abhängende Schweissbarkeit gegenwärtig keine grösseren Schwierigkeiten als beim Puddelprocess biete, Prüfungen des Halbproductes sehr wohl auszuführen und eine Garantie für das Fertigproduct leicht zu beschaffen sei; dass schliesslich die aus den Selbstkosten des Bessemerstahls sich ergebenden möglichen Verkaufspreise seine ausgedehnte Benutzung für Strecken, auf denen überhaupt Stahlschienen oder Eisenschienen mit Stahlköpfen benutzt werden sollen, rechtfertigen, ja dass mit Rücksicht auf die durch den Martin'schen oder Siemens'schen Process sich bietende Verwerthung der Abfälle und durch die Möglichkeit, das Schienengewicht zu vermindern, eine ganz allgemeine Benutzung von Bessemer-Schienen vorauszusehen sei.

Am Schlusse der Sitzung wurden die Herren Regierungs- und Baurath Baensch zu Cöslin als auswärtiges und Eisenbahn-Baumeister Streckert hier als einheimisches Mitglied durch übliche Abstimmung in den Verein aufgenommen.

Literatur.

* Im Selbstverlag von J. Kreibig, Chef der externen Frachtenaufgabe der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn in Wien, sind folgende Werke erschienen:

1) **Specialkarte der Verbandsverkehre der Kaiserin Elisabethbahn.** (Wandkarte à 1 fl. Ö. W.).
2) **Atlas, darstellend die sämmtlichen Verbände des Deutschen Eisenbahnvereins und speciell jene der Kaiserin Elisabethbahn.** Preis 2 fl. Ö. W.
3) **Schema zum Atlas über die Bahnen Mittel-Europa's, Belgien's, Frankreich's und England's.** 20 kr.
4) **Atlas des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen** (in horizontaler und verticaler Projection), erläutert und ergänzt durch Beigabe einer ausführlichen Statistik jeder einzelnen Bahn. Erstes Heft: Kaiserin Elisabethbahn. 2 fl. Ö. W.

Die unter 1 erwähnte Special- (Wand-) Karte bringt eine recht anschauliche Darstellung über die Ausdehnung der weit verzweigten directen Verkehre der Kaiserin Elisabethbahn, indem die Linien, auf welchen die directen Personenverkehre vermittelt werden, auf der einen Seite der schwarzen Eisenbahnlinien blau, die, auf welchen die directen Güterverkehre stattfinden, auf der anderen Seite derselben Eisenbahnlinien roth colorirt, und zugleich alle Stationen dieser directen Verkehre mit den betreffenden genannten Farben unterstrichen worden sind. Wir sehen, wie sich diese Verkehre west- und südwärts im Personen- und Gütertransport bis Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Ostende, Calais[1], Basel, Bern, Zürich,

[1] Die Ausdehnung des Personen- und des Güterverkehrs ist bekanntlich nicht überall gleich. Der directe Personenverkehr der Elisabethbahn reicht selbst nach London, der directe Güterverkehr derselben mit Frankreich über den Personenverkehr hinaus nach Havre, Cherbourg, sogar nach Bordeaux, wogegen der Personenverkehr von der Linie Calais-Amiens-Paris-Strassburg abgeschlossen wird.

Chur[2], Friedrichshafen, Lindau, Kufstein ausdehnen, wogegen wir nach Norden hin den Personen- und Güterverkehr bis Cassel, Eisenach, Leipzig (den directen Güterverkehr weiter nördlich nach Bremerhafen, Harburg und Braunschweig) reichen sehen.

Mit vielem Interesse haben wir auch das unter 2 aufgeführte Werk in die Hand genommen, welches auf 11 Blättern die Gebiete der in No. 36 dieser Ztg. aufgeführten Verbände[3] und auf weiteren 9 Blättern die sonstigen directen Verkehre der Kaiserin Elisabethbahn darstellt. Wir finden auf jedem dieser 20 Blätter das Eisenbahn-Gerippe von ganz Mittel-Europa unter Fortlassung aller Namen à la Sydow in Blaudruck dargestellt, und die Linien des betreffenden Verbands-, resp. directen Verkehrs unter Angabe der Verband-Stationen mit Schwarz aufgedruckt, wodurch das Gebiet dieser Verbände recht anschaulich hervortritt.

So sehr wir mit der Idee dieser Darstellung im Ganzen uns einverstanden erklären, so dürfen wir doch nicht verschweigen, dass wir an der Ausführung dieses Atlas im Einzelnen sehr viel auszusetzen haben, indem weder das blaue Gerippe des Mitteleuropäischen Bahnnetzes dem gegenwärtigen Stande desselben entspricht[4], noch die Linien der einzelnen Verkehre durchgängig richtig[5], noch auch die wichtigeren Verbandstationen irgend vollständig angegeben sind. Diese Mängel werden hoffentlich in einer weiteren Ausgabe des Werks beseitigt werden, welche schon deshalb sehr bald nöthig sein wird, weil mit Beginn des neuen Jahres in den Verbands-Verhältnissen grosse Aenderungen (Auflösung des Mitteldeutschen Verbandes, Neubildung der meisten übrigen Verbände) bevorstehen.

In dem unter 3 gedachten Schema über die Eisenbahnen Mittel-Europa's und England's vermissen wir ebenfalls die nöthige Genauigkeit, wenn wir nicht annehmen sollen, dass dem Herrn Verfasser das entsprechende officielle Material nicht in genügender Weise zur Hand war. Er hätte sonst nicht gleich auf der ersten Seite, welche der Darstellung des Mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes gewidmet ist (S. 11), die Aachen-Mastrichter an die Namur-Lütticher (soll heissen Lüttich-Mastrichter) Bahn, das Gebiet der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft an die eben zu diesem Betriebsgebiet gehörige Hamburger Gürtelbahn und in Kiel an die (Ost-) Holsteinische Bahn angrenzen lassen, und hätte er Rendsburg als weitere Uebergangsstation nach den Schleswigschen Eisenbahnen hin angeben müssen. Ebenso sind dort die Anschlüsse der Grossh. Badischen Bahnen unvollständig und nicht ganz richtig angegeben (die Anschlüsse bei Mühlacker und Würzburg fehlen) und schliessen die Bayer. Ostbahnen in Eger nicht an die Sächsischen östlichen, sondern an die Sächsischen westlichen Staatsbahnen an.[6] Auffallend ist es, dass in dieser Darstellung die Schweizer und Norditalienischen Eisenbahnen, welche doch mit den Oesterreichischen und Deutschen Eisenbahnen in so vielfachen Beziehungen stehen, ganz unberücksichtigt geblieben sind, während dem fast in keinen directen Beziehungen zu den Bahnen des Continents stehenden Englischen Eisenbahnnetz fast 6 Seiten gewidmet werden, welche weit besser fortgeblieben wären.

Das bis jetzt allein erschienene Blatt des unter 4 erwähnten geographisch-statistischen Werks giebt eine anschauliche Darstellung der Trace der Elisabethbahn unter Angabe der doppel- und eingeleisigen Strecken, der im Bau begriffenen und projectirten Locomotivbahnen, der anschliessenden Pferdebahnen und Strassenzüge; hinsichtlich der Stationen werden in angemessener Weise diejenigen, welche Güter- und Personen-Stationen sind, unterschieden von den Stationen, welche lediglich für den Frachten- oder nur für Personenverkehr eingerichtet sind, desgleichen werden die Stationen mit Maschinenhäusern und Haupt-Werkstätten hervorgehoben, auch das Traunthaler Kohlengebiet in erwünschter Weise veranschaulicht. Eine willkommene Beigabe zu der Darstellung der Traçe der Eisenbahnen werden die Höhenprofile abgeben, da solche — soweit uns bekannt[7] — noch in keinem Werke vollständig zusammengestellt sind, vorausgesetzt, dass es dem Herrn Verfasser gelingt, dieselben — was seine Schwierigkeiten haben möchte — von sämmtlichen oder doch von den meisten Bahnverwaltungen des Vereins herbeizuschaffen.

Dagegen halten wir die beabsichtigte Verbindung einer ausführlichen Statistik mit diesem Atlas, welche nach dem Probeblatt zu urtheilen, neben Notizen über das Tarifwesen nichts Anderes bietet, als einen Abdruck der Daten eines Jahrgangs der Deutschen Eisenbahn-Statistik über das Betriebsjahr 1865[8], wenigstens in der versuchten unvollkommenen Weise für ganz überflüssig. Etwas Anderes wäre es, wenn der Herr Herausgeber die statistischen Notizen über die sämmtlichen Betriebsjahre der betreffenden Bahn zu einer Statistik derselben zusammengestellt hätte und so etwas Neues und Selbstständiges lieferte.

Wir glauben im Interesse des Herrn Verfassers zu handeln, indem wir auf diese Puncte, hinsichtlich deren seine Werke noch der Verbesserung bedürftig sind, aufmerksam machen, während wir gern und bereitwillig das Gute anerkennen und hervorgehoben haben, was wir in denselben vorfanden. Wir möchten demselben anrathen, seine Kräfte auf den projectirten Eisenbahn-Atlas der Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen allein zu concentriren, der, wenn er gehörig angegriffen wird und die nöthige Unterstützung der Bahnverwaltungen findet, eine wirkliche Lücke in der Eisenbahn-Kartographie auszufüllen verspricht. Ein Atlas, in welchem das Bahnnetz einer jeden Bahn mit ihren Stationen und den mit letzteren in Beziehung stehenden, nicht an der Bahn gelegenen Orten klar dargestellt wäre (etwa unter Einzeichnung des Terrains) würde ein Bedürfniss befriedigen, welches für jeden mit den Eisenbahnen in Beziehung tretenden Geschäftsmann sich geltend macht. Der Preis des Werks müsste freilich durch entsprechende Beschränkung des Stoffs (es handelt sich um die Darstellung der Bahngebiete von über 60 Bahnverwaltungen) so niedrig gestellt werden können, dass ein entsprechender Absatz die mühsame Arbeit lohnte. Dr. Koch.

[2] Der directe Güterverkehr reicht in der Schweiz weiter südwärts bis Genf, Thun, Luzern, während in Tirol sich der Personenverkehr über Kufstein hinaus bis Innsbruck erstreckt.

[3] Nur an die Stelle des Rheinischen Eisenbahnverbands, welcher nicht erwähnt wird, ist ein Oesterr.-Bayer.-Rheinischer Verband gesetzt worden, welcher zum grössten Theil ein ganz anderes Bahngebiet als ersterer umfasst.

[4] Eine grössere Anzahl längst eröffneter Linien fehlen, so z. B. die jetzt im Norddeutschen Verband stehenden Oldenburgischen Eisenbahnen, die Brennerbahn und die in verschiedenen Verbänden stehende Eisenbahnlinie Bebra-Fulda. Ueberhaupt erscheint in diesen blauen Linien das Mitteleuropäische Eisenbahnnetz fast durchgängig noch in einer Entwickelungsstufe, welche vermuthen lässt, dass diese Karten bereits vor mehreren Jahren hergestellt wurden.

[5] Zum Beleg unserer Angabe wollen wir beispielsweise auf folgende Unrichtigkeiten aufmerksam machen: Auf Blatt 1, welches den Norddeutschen Verband darstellt, ist die zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörige Linie Dortmund-Essen-Duisburg fälschlich als zum Norddeutschen Verband gehörig angegeben, während die Zweigbahnen der Magdeburg-Leipziger und Halberstädter Bahn nach Stassfurt nicht hätten fortgelassen werden dürfen, ebensowenig Coswig-Meissen, Leipzig-Grimma (jetzt Döbeln) etc.

Auf Blatt 2 fehlt die im Mitteldeutschen Verband stehende Linie Ulm-Friedrichshafen, ebenso die Zweigbahnen nach Lahr, Dietendorf-Arnstadt etc.

Auf Blatt 3, welches den Rheinisch-Thüringischen Verband darstellt, durfte die nördliche, zur Köln-Mindener Eisenbahn gehörende und dem genannten Verband nicht angehörige Linie Dortmund-Duisburg nicht schwarz angelegt werden.

Auf Blatt 4 (Westdeutscher Eisenbahn-Verband) durfte die zur Hessischen Nordbahn gehörige Zweigbahn Cassel-Carlshafen nicht als Verbandslinie bezeichnet werden. Die Strecke Lüneburg-Harburg, die Linie Hannover-Bremerhafen gehören dagegen dem Verband an, ebenso Hamburg-Büchen und von der Württemb. Staatsbahn Plochingen-Reutlingen und Bietigheim-Heilbronn, von der Badischen Staatsbahn Offenburg-Hausach.

Auf Blatt 6 wäre wenigstens Hamburg als Verbandsstation zu nennen gewesen; die Verbandslinie Bebra-Fulda fehlt auch hier.

Auf Blatt 9 (Süddeutscher Verband) fehlt in der Pfalz die Dürkheimer und St. Ingberter Zweigbahn, bei der Bayer. Ostbahn Plattling-Deggendorf, in Württemberg die Brenzbahn (nach Heidenheim), die Untere Neckar-, Kocher- und obere Jaxtbahn (über Heilbronn-Hall nach Goldshöfe), die Kirchheimer Zweigbahn; in Baden die Zweigbahnen nach Baden, nach Hausach, nach Lahr. Von der Oesterr. Südbahn gehört die Linie Nabresina-Cormons dem Süddeutschen Verbande an (Keresztur-Barcs ist neuerdings noch hinzugekommen); die Pferdebahn Linz-Budweis der Kaiserin Elisabethbahn soviel uns bekannt dagegen nicht.

Auf Blatt 11 (Preussisch-Braunschweigischer Verband) ist die Linie Berlin-Cöthen der Berlin-Anhaltischen Bahn fälschlich als Verbandslinie angegeben, während Berlin-Anhalt nicht zum genannten Verband gehört etc.

[6] Es würde uns zu weit führen, die vielen Unrichtigkeiten des Schemas hier weiter zu verfolgen. Wir empfehlen dem Herrn Verfasser bei einer etwaigen weiteren Auflage dieser Eisenbahn-Uebersicht König's Meilenzeiger (Preis für die Deutschen Bahnverwaltungen 24 Sgr. bei directem Bezug) oder unser Stations-Verzeichniss zu Rathe zu ziehen, von welchem zu Beginn des Jahres 1869 eine neue Auflage erscheint, und würden, wenn das Material nicht besser zu Gebote steht, anrathen, die ausländischen Eisenbahnen lieber ganz fortzulassen, zumal da ja der Atlas, zu welchem das Schema gleichsam das Gerippe darstellt, nur die Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen enthalten soll.

[7] Die Höhenprofile der Preussischen Eisenbahnen finden sich im Anhang der verschiedenen Jahrgänge der vortrefflichen Preussischen Eisenbahn-Statistik, herausgegeben vom statistischen Büreau des Kgl. Preuss. Handels-Ministeriums, zusammengestellt, die der Sächsischen Eisenbahnen sind vom Ober-Ingenieur A. Sorge dargestellt etc.

[8] Diese Daten sind durch einen inzwischen erschienenen neuen Jahrgang der Statistik schon überholt worden, während der Atlas doch auf länger als 1 Jahr aushalten muss.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 28. October 1868. Das Geschäft in Metallen und Eisen war auch in letzter Woche recht lebhaft und sind wiederum viele Umsätze gemacht worden. **Kupfer** weiter bessere Stimmung. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $25^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr., Russisches 28 bis 33 Thlr. per Ctr. — **Zinn.** Anhaltende Steigerung, Banca-Zinn in Hol-

land $57^1/_2$—$57^3/_4$ fl. Loco-Preise für Banca 34—$34^1/_2$ Thlr., Engl. Lamm-Zinn 33—34 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Blei.** Behauptet, Sächsisches und Harzer $6^1/_2$ Thlr. Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr. Spanisches 7 Thlr. offerirt. Im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Zink.** Englische Berichte günstiger W. H. Marke ab Breslau $6^1/_3$ Thlr., geringere Marken $6^1/_5$ Thlr., loco Waare im Detail 1—2 Thlr. mehr. — **Roheisen.** Unverändert. Warrants in England auf 53 sh. gewichen, doch ist die Nachfrage anhaltend. Verschiffungseisen Gartsherrie 57 sh., Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 55 sh. Hiesige Notiruugen. Für gute Glasgower Marken vom Lager 46 Sgr., auf Lieferung $43^1/_2$—$44^1/_2$ Sgr. Englisches 38—40 Sgr., vom Lager $41^1/_2$ Sgr. In Oberschlesischem Roheisen Bedarf. Coaks-Roheisen $42^1/_2$ bis 43 Sgr. je nach Qualität loco Hütte. Holzkohlen-Roheisen $45^1/_2$—$46^1/_2$ Sgr. ab Hütte. — **Stabeisen.** Anhaltender Bedarf. Gewalztes $3^1/_6$—$3^1/_4$ Thlr., geschmiedetes $3^3/_4$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. — **Schmiedeeiserne Träger** je nach Dimension von $4^1/_2$—$5^1/_2$ Thlr. per Ctr. — **Eisenbahnschienen** lebhafter Umsatz. Hiesige Notirungen 55—56 Sgr. zum Verwalzen ab hier, zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_2$—3 Thlr. per Ctr. — **Kohlen** und **Coaks.** Des kleinen Wasserstandes wegen sind Zufuhren noch immer sehr schwach, und werden die angekommenen Ladungen rasch verkauft. Stückkohlen $19^1/_2$—$21^1/_2$ Thlr., Nusskohlen 19—$19^1/_2$ Thlr., ordinäre Sorten $17^1/_2$ Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16^1/_2$—17 Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

5. Novbr. Hessische Nordbahn zu Casssel.
14. „ *Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.

In dieser Generalversammlung soll berathen und beschlossen werden:

1) über eine anderweite Organisation der Direction der Gesellschaft und der statutarischen Obliegenheiten und Befugnisse derselben und des Aufsichtsrathes, insbesondere Aufnahme besoldeter Mitglieder in die Direction, welcher die administrative und technische Oberleitung der Geschäfte und des Betriebes der Gesellschaft obliegen und zustehen soll.
2) über Abänderung des Statuts der Oppeln-Tarnowitzer (Rechte-Oder-Ufer-) Eisenbahn-Gesellschaft nach Maassgabe der ad 1 zu fassenden Beschlüsse und Ermächtigung des Verwaltungsrathes, den betreffenden Statuten-Nachtrag nach Maassgabe und im Sinne dieser Beschlüsse mit der Kgl. Staatsregierung zu vereinbaren und zu vollziehen.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
31. Oct.	zu Sinsheim	Badische Stsb.	1100 eichene Schwellen etc.	—
2. Nov.	zu Schlüchtern	Elm-Gemündener E.	Südl. Voreinschnitt des Ramholzer Tunnels im Loos 6	—
4. „	zu Frankfurt a/M.	Telegr.-Direction	Imprägnirte Telegraphenstangen	—
7. „	zu Speyer	Bayer. Telegr.-Ingenieur	14200 Telegraphenstangen	—
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten	640
9. „	zu Hamm	Westfälische E.	Betriebsmaterialien	639
10. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschles.-Märkische E.	Steinkohlen	641
11. „	zu Bromberg	Preuss. Osthahn	Holzkohlen-Eisendraht	—
12. „	zu Berlin	Berliner Verbdgsb.	Schwellen	639
12. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Werkstattsmaterialien	638
13. „	zu Saarbrücken	Saarbr. etc. E.	Schreibmaterialien	460
15. „	zu Oldenburg	Oldenburg. Stsb.	Personenwagen	639
16. „	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf 2620 Ctr. alt. Eisens	—
21. „	zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Verkauf alter Materialien	640
1. Dec.	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Verpachtung der Bahnhofs-Restaurat. in Danzig (Legethor)	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königlich Sächs. Westl. Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

Güterverkehr der Haltestelle Breitingen betr.

Von und nach der zwischen Kieritzsch und Altenburg gelegenen Haltestelle Breitingen findet vom 1. November d. J. an unter den beschränkenden Bestimmungen des Zusatzes 2 c zu § 1 des allgemeinen Güterbeförderungs-Reglements Güterverkehr statt.

Die Tarifsätze für Breitingen sind in den Güterexpeditionen zu erfahren.

Leipzig, am 26. October 1868.

Königl. Saatseisenbahn-Direction.
v. Craushaar.

Lübeck-Hamburger Eisenbahn.

Vom 1. November d. J. an wird zwischen den Stationen Wandsbeck und Ahrensburg bei Alt-Rahlstedt eine Haltestelle für Personen- und Gepäckbeförderung eingerichtet werden.

Eine Beförderung nach und von dieser Haltestelle findet jedoch nur mit den von Hamburg 7 Uhr 30 Minuten Morgens und 3 Uhr 10 Minuten Nachmittags, sowie von Lübeck 7 Uhr 15 Minuten Morgens und 4 Uhr Nachmittags abgehenden Zügen statt.

Die Abgangszeiten der Züge von Alt-Rahlstedt sind in der Richtung nach Lübeck

7 Uhr 54 Minuten Morgens und
3 „ 30 „ Nachmittags

in der Richtung nach Hamburg

8 Uhr 28 Minuten Morgens und
5 „ 31 „ Nachmittags.

Es werden einfache und Tages-Billets nach und von Alt-Rahlstedt ausgegeben.

Laut § 9 des Betriebs-Reglements wird der Billetverkauf fünf Minuten vor der Abfahrt geschlossen. Die Passagiere haben sich deshalb entsprechend frühzeitig einzufinden.

Die Personengeldtarife sind auf sämmtlichen Stationen und in Alt-Rahlstedt einzusehen.

Lübeck, den 24. October 1868.

Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Königl. Sächs. westl. Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung,

Fahrplanänderungen betreffend.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums treten vom

1. künftigen Monats

in dem Fahrplane der Königl. Sächs. westl. Staatseisenbahnen und der hinsichtlich des Betriebes mit denselben verbundenen Privateisenbahnen einige Aenderungen ein, welche aus den auf allen diesseitigen Stationen aushängenden Placaten ersehen werden können.

Die wesentlichsten dieser Aenderungen sind folgende:

1.

Die **Courierzüge** zwischen **Leipzig** und **Hof**, welche in Leipzig 6 Uhr Abends, in Hof 3 Uhr 42 Min. früh abgehen, werden künftig in **Crimmitschau** in beiden Richtungen dann halten, wenn Passagiere zum Ein- oder Aussteigen vorhanden sind.

2.

Der Anschluss des von **Berlin** 10 Uhr 30 Min. Abends nach Leipzig abfahrenden gemischten Zuges an den diesseitigen, 4 Uhr 40 Min. früh von Leipzig abgehenden Personenzug wird für die Dauer des Winters aufgehoben.

3.

Der seither 10 Uhr 34 Min. Vorm. von **Hof** nach **Leipzig** abgehende Personenzug wird durchgehends um 5 Minuten früher abgefertigt und trifft in Folge dessen bereits 4 Uhr 20 Min. Nachm. in Leipzig ein.

4.

Behufs Herstellung einer mehrfach gewünschten früheren Fahrgelegenheit von **Plauen** nach oberhalb gelegenen Stationen bis **Hof** soll einem früh nach Hof gehenden Güterzuge von **Reichenbach** ab ein Personenwagen III. Cl. beigegeben werden, wodurch zugleich den mit dem 12 Uhr 55 Min. Nachts von **Eger** abgehenden Zuge früh in **Herlasgrün** eintreffenden Passagieren die Füglichkeit gewährt werden wird, ohne zu grossen Aufenthalt nach Plauen und weiter zu gelangen.

Dieser Güterzug wird von **Reichenbach** ungefähr 4 Uhr 22 Min. früh, von **Herlasgrün** 4 Uhr 52 Min., von **Plauen** 5 Uhr 50 Min., von **Mehltheuer** 5 Uhr 57 Min. und von **Reuth** 6 Uhr 36 Min. früh abgefertigt; es kann jedoch die genaue Einhaltung dieser Fahrzeiten nicht garantirt werden, wie überhaupt diese

gebotene Fahrgelegenheit lediglich als eine gelegentliche und versuchsweise eingerichtete anzusehen ist.

Der Zug wird übrigens in **Herlasgrün**, **Schönberg** und **Gutenfürst** dann halten, wenn Passagiere zum Ein- oder Aussteigen vorhanden sind.

5.

Um vielfach ausgesprochenen Wünschen entgegenzukommen, wird dem früh 4 Uhr 45 Min. von **Eger** abgehenden Güterzuge, dem bisher von Brambach bis Oelsnitz ein Personenwagen III Cl. beigegeben war, ein solcher künftig von **Brambach** bis **Reichenbach** beigegeben werden.

Dieser Zug geht von **Brambach** 6 Uhr 25 Min. früh, von **Elster** 7 Uhr 10 Min., von **Adorf** 7 Uhr 25 Min., von **Oelsnitz** 8 Uhr 10 Min., von **Falkenstein** 9 Uhr 50 Min., von **Auerbach** 10 Uhr 10 Min., von **Lengenfeld** 10 Uhr 30 Min., von **Treuen** 10 Uhr 50 Min. und von **Herlasgrün** 11 Uhr 15 Min. Vorm. ab und trifft in **Reichenbach** gegen 11 Uhr 45 Min. ein; jedoch gilt auch von dieser Fahrgelegenheit das unter 4 Gesagte.

In **Bergen** und **Untermarxgrün** wird der Zug halten, wenn Passagiere zum Aus- oder Einsteigen vorhanden sind.

6.

Der Zug 24 von **Riesa** nach **Hof** wird künftig von **Chemnitz** bis **Glauchau** um 5 Minuten früher, mithin von Chemnitz bereits 11 Uhr 50 Min. Vorm., von Hohenstein 12 Uhr 35 Min. Mittags und von St. Egidien 12 Uhr 50 Min. Mittags abgehen, von Glauchau ab aber unverändert bleiben.

7.

Der um 9 Uhr 10 Min. Vorm. von **Leipzig** nach **Chemnitz** abgehende Personenzug wird künftig in **Wüstenbrand** halten.

8.

Der um 5 Uhr 5 Min. Nachm. von **Zwickau** nach **Riesa** gehende Güterzug mit Personenbeförderung soll in **Grossbauchlitz** halten, wenn Passagiere zum Ein- oder Aussteigen vorhanden sind.

9.

Der erste von **Annaberg** nach **Chemnitz** abgehende Zug soll versuchsweise und zunächst für kommenden Winter folgendergestalt abgefertigt werden:

Abfahrt von **Annaberg** . . .	5^{0}	früh,
Schönfeld		
Wiesenbad		
Wolkenstein . .	5^{30}	„
Scharfenstein .	*	
Zschopau . . .	6^{0}	„
Waldkirchen .	*	
Witzschdorf .		
Hennersdorf .	*	
Erdmannsdorf .	6^{35}	„
Flöha	6^{45}	„
Niederwiesa .	*	
Ankunft in **Chemnitz** . . .	7^{10}	„

In umgekehrter Richtung wird der erste, von **Chemnitz** abgehende Zug folgendergestalt abgefertigt:

Abfahrt von **Chemnitz** . .	4^{10}	früh,
Niederwiesa		
Flöha	4^{40}	„
Erdmannsdorf .	5^{0}	„
Hennersdorf		
Witschdorf .	*	
Waldkirchen	*	
Zschopau . . .	6^{0}	„
Scharfenstein	*	
Wolkenstein . .	6^{45}	„
Wiesenbad .	*	
Schönfeld .	*	
Ankunft in **Annaberg** . . .	7^{40}	„

10.

Der Cours **Werdau-Schwarzenberg** und umgekehrt erhält folgende, eine vermehrte Verbindung zwischen Werdau und Zwickau enthaltende Gestaltung:

Werdau-Schwarzenberg.

	61. Pers.-Zug I. II. III.	62. Pers.-Zug I. II. III.	63. Pers.-Zug I. II. III.	64. Güt.-Zug m. Pers. Bef. I. II. III.	65. Gem. Z. I. II. III.	67. Pers.-Z. I. II. III.
Abf. von **Leipzig** . . .	4^{40}Fr.	6^{40}Fr.	9^{10}Fr.	12^{0} M.	3^{15} N.	6^{20} A.
Abf. „ **Werdau** . . .	7^{10}Fr.	9^{5} V.	12^{0} M.	2^{40} N.	6^{0} A.	8^{50} A.
Zwickau . . .	7^{30}	9^{25}	12^{25} N.	3^{5}	6^{20}	9^{15}
Cainsdorf . .	X	Ank.	X	X	Ank.	X
Wilkau . . .	X		X			X
Wiesenburg .	8^{5}		—	3^{40}		9^{45}
Fährbrücke .	X			X		X
Stein	8^{25}		1^{10}	4^{5}		10^{5}
Niederschlema	X		X	X		X
Abf. von **Schneeberg** . .	8^{28}		1^{10}	4^{10}		10^{5}
Oberschlema .	X		X	X		X
Ank. in **Schneeberg** . .	8^{55}		1^{40}	4^{45}		10^{35}
Abf. von **Aue**	8^{50}		1^{40}	4^{50}		10^{35}
Lauter . . .	X		X	X		X
Ank. in **Schwarzenberg**	9^{20} V.		2^{5} N.	5^{20} N.		11^{0} A.

Schwarzenberg-Werdau.

	71. Pers.-Zug I. II. III.	73. Pers.-Zug I. II. III.	72. Pers.-Zug I. II. III.	74. Gem. Zug I. II. III.	77. Pers.-Zug I. II. III.	75. Pers.-Zug I. II. III.
Abf. von **Schwarzenberg**	3^{35}Fr.	6^{40}Fr.	—	10^{20} V.	—	5^{20} N.
Lauter . . .		X		X		X
Aue	3^{55}	7^{5}	—	10^{50}	—	5^{45}
Abf. von **Schneeberg** . .	—	7^{0}	—	10^{50}	—	5^{40}
Oberschlema .		X		X		X
Ank. in **Schneeberg** . .	—	7^{30}	—	11^{30}	—	6^{15}
Niederschlema	X	X		X		X
Abf. von **Stein**	4^{25}	7^{30}	—	11^{30}	—	6^{15}
Fährbrücke .		X		X		X
Wiesenburg .	—	8^{0}	—	12^{0}	—	6^{40}
Wilkau . . .	X			X		X
Cainsdorf . .	X	X		X		X
Zwickau . . .	5^{15}	8^{30}	10^{30} V.	1^{10} N.	5^{15} N.	7^{15}
Ank. in **Werdau** . . .	5^{5}Fr.	8^{45}Fr.	10^{50} V.	1^{30} N.	5^{35} N.	7^{35} A.
Ank. in **Leipzig** . . .	{ 7^{45} / 8^{25}Fr.	11^{35} V.	—	4^{20} N.	—	{ 9^{30} / 10^{50}A.

11.

Auf der **Gössnitz-Geraer** Eisenbahn wird Zug 84 künftig 2 Uhr 20 Min. Nachm. von Gössnitz abgelassen und bis Gera durchgängig einen um 5 Minuten früheren Abgang erhalten.

12.

Auf der **Greiz-Brunner** Eisenbahn wird Zug 103 schon 12 Uhr 15 Min. Mittags von Neumark und hiernächst Zug 114 schon 12 Uhr 50 Min. Mittags von Greiz abgefertigt.

Leipzig, den 26. October 1868.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.

v. Craushaar.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1869 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen Werkstatts-Materialien als:

Walzeisen, Guss- und Schweissstahl, Bleche und Drähte, Metallguss und Metalle, Werkzeuge, Farben und Chemikalien, Gummi und Lederwaaren, Manufacte, Glaswaaren, Holzkohlen und Hölzer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs - Bedingungen liegen bei unserem Obermaschinenmeister Welkner zu Paderborn, sowie in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Meyer hier, zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien" bis zu dem **am 12. November c. Vormittags 9 Uhr** im Geschäfts-Locale des Obermaschinenmeisters Welkner zu Paderborn anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei dortselbst einzureichen.

Münster, den 24. October 1868.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Vom **15. September d. Js.** ab werden directe Fahrbillets zu den drei ersten Wagenclassen von den Stationen Reibnitz, Hirschberg, Dittersbach und Altwasser nach Dresden und umgekehrt ausgegeben. Wir bringen dies mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniss, dass auch eine directe Expedition des Gepäcks zwischen den genannten Stationen stattfindet.

Berlin, den 5. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 2. März 1867 bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der Aufgabe leerer Säcke zum Transport auf der unter unserer Verwaltung stehenden Oberschlesischen, resp. Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Eisenbahn auf den erforderlichen Etiketten der Name des Adressaten fortbleiben kann und die Angabe der Marke, Nummer sowie der Bestimmungsstation genügt.

Breslau, den 22. October 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Die Lieferung von

52 000 Stück eichenen Bahnschwellen,
12 000 lfde. Fuss eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserem Baubüreau, Köpnickerstrasse No. 29, zur Einsicht offen; auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien, sowie die Offerten-Formulare in Empfang genommen werden.

Anerbietungen sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Schwellen-Lieferung“

bis zum Submissions-Termine

Donnerstag, den 12. November 1868 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

portofrei an uns einzusenden.

Berlin, den 19. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Es sollen 4 ausrangirte Tender, welche sich noch im betriebsfähigen Zustande befinden, im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Gebote hierauf sind portofrei, versiegelt uud mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von ausrangirten Tendern“

versehen, bis zu dem, auf **Dienstag den 3. November Vormittags 11 Uhr** anberaumten Termine an mich einzureichen.

Die Oeffnung der eingehenden Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in meinem Büreau — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in den Werkstätten-Büreaus zu Königsberg i/Pr., Bromberg und Landsberg a/W., in den Stations-Büreaus zu Danzig und Berlin, sowie in meinem Büreau zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anträge unentgeldlich verabfolgt.

Die qu. Tender sind in der Werkstatt zu Bromberg aufgestellt und können daselbst in Augenschein genommen werden.

Bromberg, den 12. October 1868.

Der Ober-Maschinenmeister.
F. Graef.

Königlich Preussische Ostbahn.

Es soll die Lieferung von 1800 Centner Holzkohlen-Eisendraht von $2_{,0}$ bis $2_{,1}$ Linien Durchmesser, anzuliefern mit

900 Centner bis zum 1. Juni 1869,
900 „ „ „ 1. Juli „

franco auf einem beliebigen Bahnhofe der Königlichen Ostbahn von Berlin resp. Frankfurt a/O. bis Danzig und Königsberg i/Pr. im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten, welche sich auf die ganze Lieferung oder Theilquanta beziehen können, sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Lieferung von Telegraphendraht für die Königliche Ostbahn“

bis zum Submissionstermin

Mittwoch den 11. November cr. 11 Uhr Vormittags

an den Unterzeichneten in dessen Büreau am hiesigen Bahnhofe einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch auf portofreie Anträge gegen 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Bromberg, den 19. October 1868.

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspector.
Schröter.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1869 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen Betriebs-Materialien: Dochte, Dochtgarn, raffinirtes Rüböl, Stearinlichte, Zündhölzer, rohes Rüböl, Ofenschwärze, Putzwolle, Putzleinen, Reiserbesen, weisse und grüne Seife, Soda, Terpentinöl II., Waschleder, Waschschwämme, Rosmarinöl, Talg, Fischthran, Kupfervitriol, Schwefelsäure, Bindfaden, Kreide in Stangen, sowie der Brennmaterialien: Holz, Reiserwellen, Törfe, Coaks, Stückkohlen, melirte Kohlen erster Sorte und Ofenkohlen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, aus welchen der Jahresbedarf zu ersehen ist, liegen bei der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Hamm und in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Meyer hier zu richtende Schreiben in Abschrift, gegen Erstattung der Copialien, mitgetheilt.

Offerten auf diese resp. Lieferungen sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Betriebs- beziehungsweise Brenn-Materialien pro 1869“ an unsere Haupt-Magazin-Verwaltung zu Hamm bis zu dem **am 9. November c. Vormittags 10 Uhr** im Geschäfts-Locale derselben anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten, unter Leitung unserer Ober-Betriebs-Inspection, werden eröffnet werden, portofrei einzusenden.

Münster, den 20. October 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Oldenburgische Staats-Eisenbahnen.

Die unterzeichnete Verwaltung beabsichtigt

4 Stück combinirte Personenwagen, mit je einem Coupée erster und 3 Coupées zweiter Classe,
5 Stück Personenwagen zweiter Classe mit je 4 Coupées und
12 Stück dergl. dritter Classe mit je fünf Coupées, drei Stück davon mit Bremse,

in Lieferung zu geben und zwar

5 Stück combinirte und zweiter Classe sowie 6 Stück dritter Classe

auf den 1. Juni 1869,

der Rest

auf den 15. Juni 1869

lieferbar.

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen sind vom 1. November d. J. an im Hauptbüreau der unterzeichneten Verwaltung einzusehen, gegen portofreie Eisendung von 1 Thlr. Courant, auch daher zu beziehen.

Lieferungs-Offerten, an welche Einsender bis zum 20. November d. J. gebunden sich zu erklären haben, sind **spätestens bis zum 15. November** einzureichen.

Die unterzeichnete Direction vorbehält sich freie Entscheidung unter den eingehenden Offerten.

Oldenburg, 22. October 1868.

Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.
Strackerian.

Oberschlesische Eisenbahn.

Zur Herstellung des Bahnkörpers für das zweite Geleise der Strecke Schebitz-Gellendorf der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn sollen drei Loose, und zwar:

Loos No. 3 mit 2749 Schachtruthen zu bewegenden Bodens,
Loos No. 5 mit 10 450 Schachtruthen wie vor
und Loos No. 7 mit 5348 Schachtruthen wie vor

im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer vergeben werden.

Die Pläne, Nachweisungen der Arbeiten in den einzelnen Loosen und die Submissionsbedingungen sind im Büreau der Betriebs-Inspection IV der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau in den Amtsstunden einzusehen; die Submissionsbedingungen und Nachweisungen der Arbeiten können auch gegen Erstattung der Copialien auf portofreies Ansuchen bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte zur Uebernahme von Erdarbeiten auf der Strecke Schebitz-Gellendorf"

versehen, bis spätestens zu dem am

7. November cr. Vormittags 10 Uhr

im vorbezeichneten Büreau anstehenden Termine einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Breslau, den 22. October 1868.

Der Königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.
Steegmann.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die auf dem hiesigen Bahnhofe und in unseren hiesigen Werkstätten angesammelten alten Materialien sollen im Wege öffentlicher Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Materialien bestehen aus

ca.	4570	Centnern alter Schienen über 12 Fuss lang,
„	300	„ „ Schienen in Längen von 3—12 Fuss,
„	760	„ „ Laschen,
„	770	„ „ Brucheisen,
„	160	„ „ Gusseisen,
„	120	„ „ Radreifen,
„	25	„ „ Kupfer,
„	15	„ „ messingner Siederohre,
„	100	„ „ Federstahl,
„	350	„ „ Gussstahl-Achsen, aus Karlswerker Stahl,
„	120	„ „ Drehspäne.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Verwaltungsbüreau entgegengenommen werden. Frankirte Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf alte Materialien" bis **Sonnabend den 21. November d. J.** an unser Verwaltungsbüreau hierselbst einzureichen

Lübeck, den 23. October 1868.

Die Direction.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Der Bedarf an Steinkohlen für die von uns verwalteten Staats-Eisenbahnen pro I. Semester 1869 soll mit

700 000 Ctr. gesiebte Stückkohlen,
25 000 Ctr. Ofenkohlen

in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Kohlen sind an den c. Ober-Betriebs-Inspector Wex hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

versehen, bis zu dem auf

Mittwoch den 4. November c. Vormittags 10 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an unseren Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Bröse, hierselbst zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 17. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der im Jahre 1869 erforderlichen

Werkstatts-Materialien

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin

a) für Walzeisen, Bleche und Drähte, für Kupfer, Metallgusswaaren, schmiedeeiserne gepresste Theile zu Wagen, Werkzeuge und Geräthe und für Kurzwaaren, Gürtler- und Klempnerwaaren etc.
auf Mittwoch, den 4. November cr.;

b) für Farben, Oele, Chemikalien und Droguen
auf Montag, den 16. November cr.;

c) für Gummi-, Leder-, Seiler- und Polsterwaaren, für Bürsten-, Pinsel- und Posamentirwaaren, für Manufacte, Töpferwaaren, Brennmaterial, Holzwaaren und Hölzer und für verschiedene andere Materialien,
auf Montag, den 30. November cr.

jedesmal

Vormittags 10 Uhr

in dem Büreau des Ober-Maschinenmeisters Schäffer auf hiesigem Bahnhofe anberaumt.

An Letzteren sind bis zu den vorstehend angegebenen Terminsstunden die Offerten frankirt und versiegelt — **für jeden Termin besonders** — mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien pro 1869 zum Submissions-Termine am ... November 1868"

einzureichen.

Die Submissions-Bedingungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar in Empfang genommen werden. Ausgelegt sind dieselben auch auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel.

Hannover, den 14. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Schreib-Materialien.

Die Lieferung der für die Betriebs-Verwaltung der Königlichen Saarbrücker und der Rhein-Nahe-Eisenbahn erforderlichen **Schreibmaterialien pro 1869, 1870 und 1871** soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, aus denen zugleich der jährliche Bedarf ersichtlich ist, können in unserem Central-Büreau eingesehen werden. Dieselben werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Marten hierselbst, zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Lieferung von Schreibmaterialien"

unter Anschluss gehörig bezeichneter Proben **spätestens bis zum 10. November cr. Morgens 10 Uhr** portofrei bei uns einreichen, wo dieselben in Gegenwart etwa erschienener Submittenten geöffnet werden.

Nachgebote und später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 22. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1869 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von

365 000 Tonnen Steinkohlen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 10. November d. J. Vormittags 11½ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Steinkohlen-Lieferung

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Büreau, sowie im Central-Büreau der Königlichen Direction in Berlin zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 20. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

A. Wöhler.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat September und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. September 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	6491	19590	26081	+2923	213466	+10681
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	63445	60452	126340 [1]	—	972240	+91149
b. Elmsh.-Glückstadt	3964	2840	6820	—26	64229	+3443
a. Berg.-Märkische [2]	—	—	771996	+121451	6067935	+730760
b. Ruhr-Siegbahn	—	—	118770	+14829	1034536	+91219
Berlin-Anhaltische	137200	223200	366400	+21617	2534500	—61848
Berlin-Görlitz [3]	26302	36813	67170	—	493512	—
Berlin-Hamburg	112596	214908	335098	+10966	2552635	+52778
Berlin-Potsd.-Magdb.	109592	117068	226660	+15700	1814352	+23981
a. Berlin-Stettin-Starg.	73724	105077	178988	+1425	—	+29746
b. Stargard-Cösl.-Colb.	22298	17243	39603	+3614	—	+11056
c. Vorpomm. Zweigb.	31617	23481	55219	+2915	—	+17491
Breslau-Schweidn.-Fr.	43469	89987	138326	+18217	—	+28971
Homburger E.	17538	1229	18767	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	764	874	1638	+248	11670	+1087
a. Köln-Mind. Hauptb.	162125	402677	621758	—20792	5185774	—260623
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	15046	28518	47340	+4780	374468	+12039
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	27629	111459	162350	+28571	1226441	+133500
d. Zusammen	204800	542654	831448	+12559	6786683	—115084
Leipzig-Dresden	100606	183379	283985	—	2160171	+167671
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	60932	+2914	394547	—848
a. Magdeburg-Leipzig	61588	164119	227100	+11710	1631043	+80893
b. Halle-Casseler Zwgb. [4]	—	—	67370	+13486	485849	+169995
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	44642	75065	119707	+8905	—	
b. Cöthen-Wegeleben, u. Güsten-Stassfurt	11481	20143	31624	+5858	—	+64858 (a–c)
c. Mgdb.-Wittenberge	21596	46082	68535	+9930	—	
Mecklenburgische E.	27869	24721	52590	+5291	424808	+ ca. 10300
Nassauische E.	44221	53395	106117	+4711	730097	+29852
Neisse-Brieg	6350	8431	15558	+989	—	+15184
Niederschles. Zweigb.	8543	20496	29539	+8166	—	—10852
a. Oberschles. Hauptb.	66440	412650	529952	+32485	4490540	+473129
b. „ Zweigb.	—	12682	13041	+3751	95054	+15931
c. Breslau-Posen-Glog.	36696	120012	167800	+6741	1327616	+259740
d. Stargard-Posen	24682	87814	122121	—7407	965446	+251517
Oppeln-Tarnowitz	3286	13607	21393	+3997	—	+22241
Ostpreuss. Südbahn	13654	18993	32755	—	—	—
Preuss. Ostbahn	298332	318398	653454	+147710	—	—
a. Rheinische	299000	324400	642100	+54637	4406350	+299138
b. Kempen-Venlo [5]	1850	930	2780	—	21260	—

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. September 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
a. Rhein-Nahebahn	30100	49652	85159	—1578	659053	+18298
b. Saarbrücker E.	27600	112490	162318	+1999	1369356	+7694
Schleswigsche	26143	28913	55056	+3708	409456	+43794
Thüringische	123660	190070	313730	+12224	2343959	+147084
Tilsit-Insterburger E.	3895	2837	7457	—672	71350	+9215
Wilhelmsbahn	12000	71109	95163	+10867	—	+348094
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E. [6]	6658	40560	47218	—	466640	+46929
Böhmische Westbahn	58166	151871	210037	+26562	1711679	+356155
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	71640	—	758659	—
Fünfkirchen-Barcs [7]				—		—
Galiz. Carl-Ludwigb.	91306	353901	445207 [8]	—	3390474	—
Graz-Köflach	7028	39020	46048	+14210	379889	+98071
Kais. Ferd. Nordbahn	426465	1613083	2039548	+164410	47 644 748	+3752782
Kais. Fr. Josefsb. [9]	25167	20652	45819	—	—	—
Kais. Elisabethbahn	355124	576037	932179	—183865	8187558	+1995343
Lemberg-Czernowitz	45855	126533	172388	+50264	1293027	+205780
Mohács-Fünfkirchen						
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1163267	—79	9353239	+1845955
b. Südöstl. Linie	—	—	1437183	—74603	11 782 533	+2611453
c. Wien-Neuszöny	—	—	144217	—20171	1527752	+462061
d. Zusammen	—	—	2744667	—94853	22 663 524	+4919469
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz						
b. Italienisches Netz						
Süd-Nordd.-Verbindb.	40749	115535	156284	—	1469589	+161684
Theissbahn	123205	349748	472953	+32494	4116121	+918436
Turnau-Kralup-Prag	18660	25833	54493	—869	533464	+59671
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	194714	506779	701493	—31085	—	—
Bayer. Staatsbahnen						
Frankfurt-Hanau	29814	26944	58503	—9	464117	+45154
Hess. Ludwigsbahn [10]	168932	176946	352019	+35458	2626840	+415883
a. Pfälz. Ludwigsb.	73541	207426	280967	+34243	2157668	+204428
b. „ Maximiliansb.	18688	53619	72307	+6717	582050	+30268
c. Neust.-Dürkheim	6132	2638	8770	+1398	50683	+3351
d. Landstuhl-Kusel [11]						
Taunusbahn	70535	17768	89243	—2847	605868	+31893
Werrabahn	33407	68454	101861	—4697	893928	+16610
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	35690	49744	111409	—	—	—
Schweizer Centralb.	480000	339000	819000	+ ca. 38000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	86830	126565	225653	+7112	—	—
Warschau-Bromberg	20975	22186	49963	+10238	—	—
Riga-Dünaburg	27706	71425	99771	—3898	899940	+158905

[1] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	47574	51555	1996	101125	+10048
Ost-Holstein	„	7136	5848	231	13215	+180
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	6355	2915	165	9435	+1904
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	2380	134	21	2535	—81

[2] Einschliesslich der Hessischen Nordbahn und ohne die Ruhr-Siegbahn.

[3] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27_{,95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[4] Die $9_{,31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[5] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[6] Teplitz-Dux ($1_{,50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[7] Diese $8_{,88}$ Meilen lange Bahn wurde am 6. Mai d. J. eröffnet.

[8] Die Brutto-Einnahme im Monat September 1867 betrug 391 249 fl. 24 kr.

[9] Pilsen-Budweis (18 Meilen) wurde am 1. September 1868 eröffnet.

[10] Von der Mehreinnahme ad 415 883 fl. entfallen 327832 fl. auf die alten Strecken.

[11] Die Strecke Landstuhl-Kusel war im Monat September nur wenige Tage im Betrieb und wird das Ergebniss mit dem des Monats October bekannt gegeben werden.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Beiblatt zu No. 44 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Die Industriebahnen Oesterreichs.

Mit einer Karte der Schlesischen, Sächsischen, Bayerischen und Oesterreichischen Industriebahnen.*

Wenn die Industriebahnen, einem oft angestellten Vergleiche nach, sich zu den Hauptbahnen verhalten wie die Nebenflüsse zu den grossen Stromadern, so ist diese Aehnlichkeit auch noch dahin zu erweitern, dass sowohl die Flüsse wie die Industriebahnen zumeist in Wäldern entspringen. Nur sind es die todten und versunkenen Wälder, mit Einem Wort die Lager von Mineralkohlen, welche fast ausschliesslich der Anlass gewesen sind, wenn irgendwo bei uns ein Netz von Zweigbahnen entstanden ist. Der Grund liegt nicht nur in den zu transportirenden Kohlenmengen, sondern auch darin, dass sich diejenigen Fabriken, in denen die Dampfkraft und Wärme eine grosse Rolle spielen — und es giebt nur wenige Industriebahnen, bei denen dies nicht der Fall wäre — immermehr nach den Kohlenlagern hinziehen, wo natürlich der Brennstoff am billigsten ist.

Entsprechend der weit geringern Kohlenförderung sind auch die Industriebahnen in Oesterreich bis jetzt seltener als in Rheinland und Westfalen, wo die Köln-Mindener Bahn allein fast soviel Kohlen transportirt (80 Mill. Ctr.) als ganz Oesterreich fördert (im Jahre 1866 91 Mill. Ctr.). Jedoch hat sich der Unternehmungsgeist, der in Oesterreich in den Jahren 1867 und 1868 sich mächtig regte, auch auf die Herstellung von Industriebahnen geworfen; mehrere Linien wurden neu erbaut, zahlreiche concessionirt, noch andere sind projectirt. Sollte die günstige wirthschaftliche Situation des Handels und der Industrie fortdauern, so wird Oesterreich auch in Bezug auf Industriebahnen binnen Kurzem manche Versäumniss nachgeholt haben.

Die stärksten Kohlenlager Oesterreichs liegen im Norden; mehr wie 70 Procent der Gesammtförderung fallen auf Böhmen, Mähren und Schlesien. Dagegen haben die wenigen Lager mineralischen Brennstoffs, die südlich der Donau vorkommen, einen sehr hohen Werth, weil das erzreiche Alpengebiet und die Ufer des Mittelländischen Meeres, überhaupt an Kohlenmangel leiden und folglich theuere Preise für dieselben aulegen müssen.

Die wichtigsten Kohlenbecken südwärts der Donau sind: Fünfkirchen, Leoben, Köflach und Sagor.

Das Fünfkirchener Kohlenlager ist durch die Bahn nach Mohács mit der Donau, und durch die bereits erfolgte Eröffnung der Bahnstrecke Barcs-Kottori auch mit der Südbahn verbunden. Die vortreffliche Kohle dieses Kohlenbeckens wird bald als ein für die Eisenindustrie Steiermarks und Kärnthens wichtiger Hilfsstoff, als Concurrent mit den Steierischen Kohlenwerken auftreten und auf die Hebung der Eisenindustrie dieser Alpenländer einen mächtigen Einfluss üben. Dabei aber muss diese selbst der neuen Periode die Hand reichen und zum Theil mit ihren Etablissements halbwegs entgegenkommen; denn wenn ehemals die Wälder Anlass waren, die Hütten tief in die entlegensten Thäler zu versetzen, wird man jetzt den locomobilen Wäldern der Neuzeit — den Kohlenzügen der Bahnen — entgegenrücken müssen. Ebenso hat das reichhaltige und mächtige Kohlenbecken von Leoben durch die in Betrieb gelangte Bahn nach Bruck a/M. eine Schienenverbindung mit der Südbahn gewonnen. Köflach besitzt sie bereits in der Graz-Köflacher Bahn. Diese beiden letzteren Bahnen, die von Bruck nach Leoben und von Graz nach Köflach, fallen eigentlich schon unter den Begriff von Industriebahnen. Die Entwickelung jener Kohlenbecken ist aber noch nicht gross genug, um schon ein grösseres Netz von Zweigbahnen nothwendig zu machen. An dieser Stelle verzeichnen wir Sagor, dessen Kohle bis zum Brenner von der Südbahn benutzt wird. Am Brenner stösst sie mit der Pilsner Kohle zusammen, die übrigens als Zimmerkohle auch bis Verona und Mailand gelangt.

* Diese Karte stellt, soweit es uns möglich war, die Tracen derjenigen Industriebahnen dar, welche wir auf anderen Karten nicht dargestellt fanden. Die Nummern und Buchstaben auf denselben weisen auf die entsprechenden Nummern etc. hin, welche die Bahnen im vorliegenden Aufsatz erhalten haben.

Ueber die Bau- und Betriebs-Verhältnisse der einzelnen Industriebahnen sind uns Seitens der Eigenthümer derselben resp. Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen folgende Notizen gütigst mitgetheilt worden.

I.

An die Oesterreichische Südbahn-Linien anschliessende Industriebahnen.

1) Kohlengewerk Bresno bei Römerbad. Eigenthum Berg- und Hüttenwerks-Actiengesellschaft Store. 3000 Klaftern lang, mit einem zugehörigen Terrain von 8000 □Klaftern in einem Werthe von 7000 fl. Ö. W. Die Schienen werden in der derselben Actiengesellschaft gehörigen Eisengewerkschaft Store erzeugt. Geleisweite 38 Wiener Zoll. Durchschnittliches Gefälle 1: 29. Grösste Steigung 1: 15. Kleinster Radius 9°. Betriebsmittel: 28 eiserne Waggons je 68 Zollcentner fassend, Höhe der Räder 18", Achsenentfernung 36". 6 Pferde zum Rücktransport der leeren Wagen, 6 Bremser, wovon jeder einen Waggon bedient. Gefördert wurden im Jahre 1867: 450000 Ctr. Kohle thalab, 16800 Ctr. Materialien bergauf. Anlage-Capital 82000 fl. Ö. W. Die vollen Wagen laufen durch ihr eigenes Gewicht bergab bis zum Anfang der zum Betriebe gehörigen Sannbrücke, von dort werden dieselben auf eine kurze Strecke bis zur Abladerampe der Station Römerbad mittelst Pferden gezogen.

2) Hrastnigger Kohlenbahn. Eigenthum der Triester Steinkohlen-Gewerkschaft zu Hrastnigg und Doll, 1560 Wiener Klaftern = $0,_{390}$ M. lang, mit einem zugehörigen Terrain von 30 Preuss. Morgen; Anlage-Capital: 140000 fl. Ö. W. Die Schienen sind Englische Barlow-Rails mit $3,_{08}$□" Querschnitt und $9,_{25}$ W. Pfd. Gewicht pro laufenden Fuss. Geleisweite = jener der Südbahn. Durchschnittliches Gefälle 1: 40. Kleinster Radius 45 Klftr. Betriebsmittel: 2 Locomotiven mit je 20 Pferdekraft und 130 W. Ctr. eigenem Gewichte, dann 12 eisernen Kohlentransportwagen von 6800 Zoll-Pfd. Kohlenfassungsvermögen und 37 Ctr. eigenem Gewichte, 1 Personenwagen und 4 Holzwagen, 1 Schneepflug. — Gefördert wurden im Jahre 1866: 796500 Zoll-Ctr. Kohle, im Jahre 1867: 692200 Zoll-Ctr. Kohle. Die mit Kohle gefüllten Waggons werden mittelst Bremsen über die Bahn zu den Füllbänken auf der Station Hrastnigg abgelassen. Die Maschine besorgt den Rückzug der geleerten Waggons, sowie die Beischaffung des nothwendigen Materials, welches mit der Südbahn anlangt, zu welchem Zwecke eine directe Verbindung mit dem Südbahngeleise besteht und erhalten wird. An die Hrastnigger Hauptbahn schliessen sich Schienenwege, als: Bremsberge-Gruben-Tagbahnen in einer Gesammtlänge von 3000 W. Klftr. an. — Dieselben haben 30" Geleisweite.

3) Geleise zur Glasfabrik in Hrastnigg. Eigenthümer: Eduard Heider, $0,_{028}$ M. lang, Areal $0,_{23}$ Preuss. Morgen; Betriebs-Material: 1 Wagen. Befördert wurden 1865 11606, 1866 11111, 1867 10170 Ctr. Güter. Anlagecapital: 1367 fl. Ö. W. Die Bahn ist mit den Nebengeleisen der Südbahn-Station Hrastnigg durch einen Wechsel verbunden, und bildet somit eine Verlängerung der Nebengeleise. Das Oberbau-System ist eines der ältesten der Südbahn (s. No. 4 c). Die Schienen sind breitfüssig und wiegen 16 Pfd. pr. lauf. Fuss Oesterr. Der Zweck dieses Geleises besteht darin, den Güterverkehr zwischen der Fabrik und der Station Hrastnigg dadurch zu erleichtern, dass die Eisenbahnwaggons zu den Magazinen der Fabrik geschoben und hier beladen oder ausgeladen werden können. Das Verschieben geschieht unter Controle des Stationschefs durch die Arbeiter der Fabrik. Die Fabrik besitzt blos 1 Bahnwagen, wodurch einzelne Güter von der Station und nach derselben verführt werden können. Im Betriebe steht gegenwärtig 1 Ofen mit Steinkohlenfeuerung und 1 Ofen nach System Siemens. An Tafel- und Hohlglas wurden erzeugt im Jahre 1865: 3793 Ctr., im Jahre 1866: 3967 Ctr., in 1867: 2520 Ctr. Die Hauptabnehmer sind Triest und Italien.

4) Das Kohlenbahnnetz der Gewerkschaft am Save-Strome in Sagor, der genannten Gewerkschaft gehörig, $0,_{8936}$ geogr. M. lang, mit einem zugehörigen Areal von $8,_{826}$ Preuss. Morgen und einem verwendeten Anlage-Capital von 130000 Thaler, betrieben mit 8 Pferden und 266 Wagen, hat Anschluss an die Südb.-Station Sagor.

Dasselbe besteht aus:

a) Franz-Erbstolln-Bahn, $0,_{280}$ geogr. M. lang, bestehend aus

aa) Tagbahn vom Sturzplatze bis zum Erbstollen, 0_{0117} M. lang, Anlage-Capital 800 Thlr.

bb) Stollenbahn von dort bis zur Aufladestelle, $0,_{2042}$ M. lang, kostete 16000 Thlr.

b) Maximal-Tag- und Grubenbahn, $0,_{930}$ M. lang, besteht aus

aa) Tagbahn vom Sturzplatze bis zum Stollen, $0,_{0867}$ M. lang (Kosten 4600 Thlr.).

bb) Stollenbahn von dort bis zur Aufladestelle, $0,_{2042}$ M. lang (kostete 49000 Thlr.).

c) Hauptbahn vom Sturzplatze bis zum Ladeplatze auf der Südbahnstation Sagor, $0,_{3868}$ M. lang[1] (dazu gehört $7,_{816}$ Preuss. Morgen Areal). Anlage-Capital: 60000 Thaler. Der Gewerksbetrieb der Gewerkschaft umfasst eine Zinkhütte, eine Glasfabrik, die beide im

[1] Durchschnittliches Gefälle 1: 100.

Dorfe Töplitz bei Sagor situirt sind, und aus 2 ausgedehnten Kohlen-Revieren. Die Bahn a aus dem östlichen Reviere und jene b aus dem westlichen Reviere durch den Max-Stollen sind einspurig und münden bei dem Dorfe Töplitz in die Hauptbahn, welche nach der Südbahnstation Sagor führend sowohl den Kohlen-, als anderweitigen Gütertransport für Zwecke der Gewerkschaft besorgt, ist zweispurig. Die Geleisweite beträgt $0{,}63$ Meters, die Schienen mit 948 □Millimeter Querschnitt sind auf Querschwellen mit Hakennägeln befestigt und sind die Stösse durch Laschen und 2 Bolzen gekuppelt. Die Bahn ist hauptsächlich wegen der grossen Kohlentransporte angelegt worden, indem der Transport auf der Strasse die Lieferung sehr beengte. Die Bahn b hat wegen Ausbau des Max-Stollen im Jahre 1865 wenig geliefert. Das ganze vervollständigte und zusammenhängende Netz ist seit 1866 im ununterbrochenen Betriebe. Es wurden befördert 1866: 1096000 Centner Kohlen, 304000 Ctr. Zink, Glas und andere diverse Güter, 1867: 1482000 Centner Kohlen und 65000 Centner andere Güter für Zwecke der Gewerkschaft. Für die Anlage der 318 Rhein. Fuss langen Kohlenrutsche, und die $96{,}4$ Rhein. Fuss lange Anschlussrampe in der Station Sagor wurde von der Südbahn-Gesellschaft die Fläche von $1{,}04$ Preuss. Morgen pachtweise überlassen. Die Verladerampe zum Anschluss an die Südbahngeleise vermittelt den Transport der anderen Gewerksgüter ausser der Kohle. Die Kohlentransportwagen (Kohlenhunde) haben einen Fassungsraum von 2000 Z.-Pfd. und ein Eigengewicht von 660 Z.-Pfd. Die Kohlenzüge mit einem vorgespannten Pferde enthalten je 20 solcher Wagen, daher mit einem Zuge 400 Z.-Ctr. befördert werden.

5) Bahn der Locomotiv-Fabrik in Wr. Neustadt (Eigenthümer: Georg Sigel), $0{,}18$ M. lang; 9 Preuss. Morgen Areal. Befördert wurden 1865: 20300, 1866: 33150 und 1867: 60800 Ctr. Gut. Anlage-Capital: 16000 Thlr. Die Bahn wurde nur zum Transport der neuen in der Fabrik angefertigten Maschinen erbaut. Die neuen Maschinen fahren entweder allein, oder werden mittelst Südbahnmaschinen nach dem Bahnhofe Wr. Neustadt gezogen.

6) Bahn der k. k. ldf. und priv. chemischen Producten-Fabrik in Liesing (Eigenthümer: Wagenmann Seybl & Comp.), $0{,}12$ M. lang. Zugehöriges Terrain 4 Preuss. Morgen 40 Ruthen. Betrieben mit 2 Pferden. Befördert wurden 1865 120000, 1866 132000, 1867: 202722 Ctr. Gut. Anlage-Capital: 6000 Thaler. Die Bahn wird zum Transport der in der Station Liesing für die Fabrik ankommenden Brenn- und Rohmaterialien, von der Station in die Fabrik, und der chemischen Producte aus der Fabrik nach dem Bahnhofe Liesing benutzt.

7) Von Station Bükk die im September 1868 eröffnete Pferdebahn in die Cseperegher Rüben-Zuckerfabrik (der Fabrik gehörig), $0{,}16$ Meilen.

8) Pferdebahngeleise vom Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf zu den zwischen der Matzleinsdorfer und Favoritenlinie gelegenen Stein- und Holzlagerplätzen. Eigenthümer: K. K. priv. Südbahngesellschaft. Länge $0{,}251$ geogr. M. Zugehöriges Terrain $31{,}8$ Preuss. Morgen. Die Bahn hat keine besonderen Locomotiven und keinen eigenen Fahrpark. Seit Juni 1867 in Betrieb gesetzt, wurden bis 31./12. 1867 auf derselben 163800 Zoll-Centner Güter befördert. Das Anlage-Capital beträgt 8000 Thlr. ohne Inbegriff des Werthes der Lagerplätze. Zweck der Bahn: Entfernung der in Matzleinsdorf ankommenden Holzmassen aus dem dortigen Bahnhofe, leichere Ablagerung derselben und Ermöglichung eines billigeren Absatzes des Holzes an die Consumenten.[2]

II.

Gleichfalls an die Südbahn anschliessend treffen wir, etwas nördlicher gelegen die **Graz-Köflacher Eisenbahn**, an welche folgende kleinere Kohlenbahnen anschliessen, von welchen die unter 1—3 der genannten Eisenbahn-Gesellschaft allein, die unter 5 derselben zusammen mit G. Koch, die unter 4 Hrn. C. Polley gehört:

1) Kleine Rosenthaler Flügelbahn, Länge $0{,}07$ M., Terrain $2^{25}/_{1000}$ Morg. Betriebsmittel 2 Pferde, 43 Wagen. Anlagecapital 8104 Thlr. Beförderte Güter 1865: 133502 Z.-Ctr., 1866: 1441005 Z.-Ctr., 1867: 317805 Z.-Ctr.

2) Grosse Rosenthaler Flügelbahn, Länge $0{,}15$ M., Trrrain $4^{50}/_{100}$ Morg. Betriebsmittel 2 Pferde, 26 Wagen. Anlagecapital 11925 Thlr. Beförderte Güter 1865: 285535 Z.-Ctr., 1866: 162725 Z.-Ctr., 1867: 158137 Z.-Ctr.

3) Mitterdorfer Flügelbahn, Länge $0{,}12$ M.[3], Terrain $1^{80}/_{100}$ Morg. Betriebsmittel 3 Pferde, 41 Wagen. Anlagecapital 23815 Thlr. Beförderte Güter 1865: 18857 Z.-Ctr., 1866: 72906 Z.-Ctr., 1867: 118187 Z.-Ctr.

4) Revierstollen-Bahn, unterirdisch; Länge $0{,}15$ M. Betriebsmittel 4 Pferde, die Waggons der Eisenb.-Ges. Anlagecapital 83000 Thlr. Beförderte Güter 1865: 224121 Z.-Ctr., 1866: 266703 Z.-Ctr., 1867: 223125 Z.-Ctr.

[2] Als eine weitere (der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft gehörige) Industriebahn war bis jetzt die Schleppbahn von Kottori nach Kakonja (Legrad) in Betrieb, $0{,}16$ M. lang, auf welcher im Jahr 1866: 700000, in 1867: 15470 Zoll-Centner Gut befördert wurde. Dieselbe diente zur Verfrachtung der auf der Drau per Dampfschiff ankommenden Hölzer, namentlich Fassdauben, Lagerhölzer u. s. w. nach Triest. Mit der Eröffnung der Barcser Linie hört jedoch auch die Dampfschifffahrt in der Drau und mit dieser der Verkehr auf der Kakonyer Bahn auf, welch letztere sodann aufgerissen werden dürfte.

[3] Davon $0{,}11$ Meile Doppelgeleis.

5) Koch'scher Flügel, $0{,}02$ M., Terrain $0{,}^{31}/_{100}$ Morg. Betrieb durch den Fahrfundus der Eisenb.-Ges. Anlagecapital 2360 Thlr. Befördert wurden auf dieser (im December 1867 dem Verkehre übergebenen) Bahn in 1867: 13003 Z.-Ctr.

III.

Weit gen Osten vorgeschoben und von der Natur zur Versorgung der unteren Donauländer und des Schwarzen Meeres mit Mineralkohlen bestimmt, liegt das Kohlengebiet von Steyerdorf. Die der **Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft** gehörige Oravieza-Steyerdorfer Eisenbahn wurde in den Jahren 1861 bis 1863 für den Locomotiv-Betrieb ausgeführt, und hat zum Zwecke, die der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen reichen Kohlengruben im Banat bei Steyerdorf und das grossartige Eisenwerk in Anina mit der Hauptlinie, welche einerseits nach Pest und andererseits nach Bazias an der Donau führt, in Oravieza zu verbinden.

Diese Montanbahn ist $4^1/_2$ Meilen lang und das zugehörige Terrain umfasst 721 Morgen 250 Ruthen.[4]

Die Betriebs-Ergebnisse der Steyerdorfer Linie vom 1 Jannar 1864 bis Ende 1867 waren folgende:

Fortl. Nr.		Einheit	1864	1865	1866	1867
1	Beförderte Netto-Last, auf der ganzen Linie, aufwärts	Z.-Ctr.	80848	31752	48924	181320
2	abwärts	"	1588625	1694588	2273449	2620465
3	zusammen	"	1669473	1727340	2322373	2801785
4	in Centner-Meilen, aufwärts	C.-M.	353665	137383	213892	790172
5	abwärts	"	7009096	7488906	10 046990	11 498534
6	zusammen	"	7362761	7626289	10 260882	12 288706
7	Von einem Centner durchschnittlich zurückgelegter Weg	Meilen	4.41	4.41	4.42	4.39
8	Gesammt-Anzahl der Züge	Züge	610	907	1330	1506
9	Von sämmtl. Zügen zurückgelegter Weg	Meilen	2690	4026	5872.4	6580.8
10	Beförderte Brutto-Last, im Ganzen, aufwärts	Z.-Ctr.	740974	973725	1361920	1674672
11	abwärts	"	1794485	2643890	3997315	4399026
12	zusammen	"	2535159	3617615	5359235	6073698
13	mit einem Zug im Durchschnitt, aufwärts	"	2129	2150	2048	2224
14	abwärts	"	5884	5824	6011	5842

IV.

Im Westen, wichtiger durch ihre Lage im kohlenarmen Alpenrevier, als durch die Qualität der Kohle hervorragend, giebt das Wolfsegg-Traunthaler Braunkohlenrevier im **Gebiete der Kaiserin Elisabeth-Bahn** zu zwei Industriebahnen Anlass. Es sind dies die Bahnen Wolfsegg-Breitenschützing, $1^1/_2$ Meilen, und Thomasroith-Attnang, $1^1/_2$ Meilen lang, welche beide der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenbahn-Gesellschaft gehören und der Kohlenbeförderung von den Bergwerken zu Wolfsegg und Thomasroith zur Kaiserin Elisabeth-Bahn dienen. Das zur Bahn nebst Zubehör gehörige Terrain beträgt 597 Morgen 63 Ruthen. Die Gesellschaft besitzt 60 Pferde und 100 Wagen. Das Anlagecapital beträgt 400000 Thlr. An Gütern wurden befördert: 1865 3000000 Ctr., 1866 1800000 Ctr. und 1867 3241495 Ctr.

[4] Die Steyerdorfer Bahn ist in technischer Beziehung sehr interessant. Sie enthält 14 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 6654 Fuss, 10 grosse Viaducte und 66 kleinere Brücken und Durchlässe. Es kommen auf derselben mehr bogenförmige als gerade Bahnstrecken vor.

Die Gesammtlänge der Bögen beträgt circa $2^1/_2$ Meilen und haben die meisten Bögen nur 60 Klaftern Halbmesser.

Das Längenprofil der Bahn theilt sich in 3 Hauptstrecken.

Die mittlere Strecke, $2^1/_4$ Meilen lang, hat ein continuirliches Gefälle von 1 : 50, während die beiden Endstrecken horizontal sind.

Die aus den oben angegebenen Curven und Steigung, sowohl für den Bau als auch für den Betrieb dieser Linie resultirenden ungünstigen Verhältnisse gehen deutlicher hervor, wenn man bedenkt, dass auf den gewöhnlichen Eisenbahnlinien die schärfsten Curven mit 150 Klaftern Radius, und die stärksten Steigungen mit 1 : 150 als äusserste Grenzen betrachtet werden.

Zum Betriebe dieser Eisenbahn mussten, wegen der auf derselben vorkommenden sehr scharfen Curven und sehr starken Steigung, Tender-Locomotiven nach einem ganz neuen System construirt werden.

Bei diesem System hat das Maschinengestell 3 und das Tendergestell 2 Achsen.

Um die Zugkraft der Locomotive zu vermehren, mussten alle 5 Achsen mit einander gekuppelt werden, wobei jedoch die Bedingung zu erfüllen war, dass die durch gewöhnliche Kuppelung eintretende Steifigkeit der Maschine, wodurch diese letztere zur Befahrung von scharfen Curven untauglich wäre, vermieden werde.

Zur Erreichung dieses Zweckes hat man eine besondere, bis jetzt noch nirgends angewandte Combination gewählt, welche darin besteht, dass nur die Achsen eines jeden einzelnen Gestelles untereinander parallel bleiben und auf die gewöhnliche Weise gekuppelt sind, während die Kuppelung der Achsen von einem Gestelle zum anderen mittelst einer Blindachse derart bewirkt ist, dass dadurch eine vollkommene Gelenkigkeit der Maschine in den Curven erzielt wird.

Die nähere Beschreibung einer von diesen Berg-Locomotiven, genannt „Steyerdorf", welche auf der letzten Londoner Ausstellung im J. 1862 war, befindet sich in dem für jeden Techniker interessanten Werke:

„Mittheilungen über die zur Londoner Ausstellung im J. 1862 von der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gesendeten Gegenstände," (siehe auch Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- u. Architecten-Vereins, Heft X vom Jahre 1865, S. 205—210), welches auch eine sehr genaue Karte der fraglichen Bahn enthält.

V.

Wenn wir nun die wichtigen, auf den linken Ufer der Donau liegenden Kohlendistricte ins Auge fassen, so finden wir bei Rossitz-Oslawan ein Becken (mit 3 Mill. Producten), dessen Bestimmung es wäre, nächst der bedeutenden Industriestadt Brünn und dessen Umgebung vorzugsweise die Hauptstadt Wien mit mineralischem Brennstoff zu versehen. Rossitz liegt von Brünn nur 3 Meilen, von Wien 23 M. entfernt; die bisherigen hohen Tarife der Nordbahn[5] verhinderten bis jetzt eine stärkere Theilnahme der Rossitzer Kohlen an der Deckung des Wiener Kohlenbedarfes (circa 7 Mill. Ctr.); in Brünn selbst theilt Rossitz freilich mit hohen Preisen[6] den Markt mit der auf der Staatsbahn zu verhältnissmässig billigen Sätzen nach Brünn gelangenden Kohle von Kladno.

Die Industriebahnen der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausser der $3_{,07}$ Meilen langen Hauptbahn von Brünn nach Segen-Gottes, welche sowohl zum Kohlentransport aus dem Rossitz-Oslawaner Kohlenrevier, als auch zur Personen- und Güterbeförderung dient, gehören der genannten Gesellschaft folgende Industriebahnen, welche die Kohlenzufuhr aus den entlegenen Schächten zur Flügel- und Hauptbahn vermitteln.

1) Flügelbahn von Segen-Gottes zum Simsonschacht, $0_{,676}$ geogr. Meile lang.

2) Abzweigung aus a. von Segen-Gottes zum Erbstollen oder Rossitzer Gewerkschaft (Abzweigung aus der Flügelbahn unter 1), $0_{,1035}$ geogr. Meile lang.

3) aa. Hundebahn zum Ferdinandschacht der Rossitzer Gewerkschaft, $0_{,011}$ geogr. Meile lang.

4) bb. Zweigbahn zum Heinrichschacht der Zbeschbau'er Gewerkschaft, $0_{,050}$ geogr. Meile lang.

Centner Kohlen wurden befördert:

	1865	1866	1867
auf der Hauptbahn .	2 183 014	1 940 627	2 569 831
„ „ Bahn zu 1 .	605 410	1 164 389	710 967
„ „ „ zu 2 .	324 860	234 150	456 675
„ „ „ zu 3 .	120 405	442 108	33 900
„ „ „ zu 4 .	106 540	291 097	307 660

An Gütern wurden befördert Centner

	1865	1866	1867
auf der Hauptbahn .	324 582	489 074	504 471
„ „ Flügelbahn .	1 590	1 070	2 404

Das Anlagecapital der Hauptbahn incl. der Kohlenbahnen beträgt 1 799 245 Thaler, die Betriebsmittel bestanden Ende 1867 aus 5 eigenen Locomotiven und 107 Wagen.

VI.

Stärker als die Ausbeute der sämmtlichen früher genannten Kohlenbecken ist die Förderung von Mährisch-Ostrau. Sie beläuft sich auf ca. 18 Mill. Ctr. und dominirt nicht nur auf der ganzen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (welche einen Theil des Ostrauer Bergbaues selbst besitzt), sondern auch in Wien den Markt. Mehr noch als die am 1. Novbr. ins Leben tretenden Herabsetzungen der bestehenden Kohlentarife dürfte dieses Verhältniss durch die der Nordbahn im Kohlenverkehre durch die bevorstehende Concurrenz der Kaiser Franz-Josefsbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und der Staatsbahn eine Aenderung erleiden. Die Industriebahnen, welche den Zusammenhang zwischen diesen Kohlenlagern und der Kaiser Ferdinands Nordbahn herstellen, sind die folgenden:

	Bahnlänge
1) Mährisch-Ostrauer Kohlenbahn, vom Bahnhof M. Ostrau bis Michalkowitz, der Nordb.-Ges. gehörig .	$1_{,41}$ Meilen
mit den Flügelbahnen:	
a) zum Nordbahnschacht No. X	$0_{,16}$ „
b) „ Carolinenschacht des Freiherrn v. Rothschild .	$0_{,06}$ „
c) „ Eisenwerk in Witkowitz „ „ . .	$0_{,18}$ „
d) zu den Gruben des Grafen Wilzek in der Burnia .	$0_{,27}$ „
e) „ „ „ „ Hrn. Zwierzina in Poln. Ostrau .	$0_{,15}$ „
f) „ „ „ „ Frh. v. Rothschild am Jaklowetz	$0_{,34}$ „
Summa	$2_{,57}$ Mln.

Das zu dieser Bahn gehörige und verwendete Terrain beträgt 250 Morgen 147 Ruthen 100 Fuss, die den Gewerkschaften angehörenden Verladungsplätze an der Bahn umfassen 19 Morgen 150 Ruth. 12 Fuss.

Zum Betrieb werden 4 Locomotiven und die Wagen der Hauptbahn verwendet. — Das Anlagecapital beträgt (incl. der Betriebsmittel) 979 130 Thlr.

Die Bahn dient zur Verfrachtung aller aus den Kohlengruben geförderten Kohlen sowohl zur Hauptbahn als auch zu dem Witkowitzer Eisenwerke, ferner zur Verfrachtung der Erzeugnisse dieses Werkes zur Hauptbahn und ferner zur Zufuhr aller, sowohl bei den Kohlengruben als auch im Eisenwerk Witkowitz nothwendigen Materialien und Producte, welche auf der Hauptbahn für dieselben anlangen oder von einer Grube zur anderen gesendet werden.

2) Szczakowa-Dabrowa, dem Herrn von Westenholz gehörig, $0_{,288}$ geogr. Meile lang; Anlagecapital 100 000 Thlr.

Die Bahn wurde speciell für den Transport der Kohlen aus den ärarischen Steinkohlenwerken zu Jaworzno und Niedzielisca nach Szczakowa, woselbst der Anschluss an die Myslowitz-Krakauer Bahn stattfindet, hergestellt.

Einen eigenen Wagenpark besitzt die Bahn nicht, da die Kaiser Ferdinands Nordbahn laut Concessionsurkunde vom 26. Juni 1858, mittelst welcher selbe einen Theil der östlichen Staatsbahn vom Staate acquirirte, verpflichtet ist, die benöthigten Kohlenwaggons für Jaworzno zu stellen.

Den Betrieb der unter 2 genannten Industriebahn besorgt die Nordbahn-Gesellschaft.

3) Szczakowa-Jaworzno, dem k. k. Montan-Aerar gehörig, $1_{,180}$ Meilen lang; zugehöriges Terrain 47 Joch 303 □°. Verwendetes Anlagecapital 346 666 Thlr. Die Bahn dient wie die zu 2 zur Abfuhr der Kohle von den Gruben nach der Hauptbahn, besitzt 2 Locomotiven, doch besorgen im Uebrigen die Locomotiven und Waggons der Nordbahn die Abfuhr der Kohlen.

Die Güterbeförderung auf diesen Bahnen betrug:

a) auf der Ostrauer Kohlenbahn

im Jahre 1865	$7\,425\,341_{,10}$ Zoll-Ctr.
„ „ 1866	$7\,200\,265_{,12}$ „
„ „ 1867	$10\,190\,563_{,25}$ „

Im Juli 1866 war auf dieser Bahn, des Krieges wegen, kein Verkehr.

b) auf der Szczakowa-Dabrowa'er Kohlenbahn

im Jahre 1865	558 765 Zoll-Ctr.
„ „ 1866	422 733 „
„ „ 1867	445 171 „

In den Monaten Juli und August 1866 war auf diesem Flügel kein Verkehr wegen einer am 30. Juni durch die Oesterreichischen Truppen vorgenommenen Brücken-Sprengung.

Die Güterbeförderung auf der Kohlenbahn Szczakowa-Jaworzno betrug im Jahre 1867: 818 591 Zoll-Ctr.

VII.

Ungefähr gleich gross wie im Ostrauer Becken (ca. 18 Mill. Ctr.) ist die Ausbeute der Kohlenlager von Kladno-Buschtêhrad-Brandeisl, die im mittleren und östlichen Böhmen sowie längs der Staatsbahn die erste Rolle spielen und durch das in der Errichtung begriffene Nordwestböhmische Bahnnetz im Verein mit der Rakonitzer Steinkohle und mit der Ellbogen-Falkenauer Braunkohle sowohl über Annaberg nach den Sächsischen Industriebezirken, als über Franzensbad (Eger) nach dem kohlenarmen Bayern gelangen wird. Dies Kohlenbecken fand bisher seinen Abfluss durch die Buschtêhrader Eisenbahn, welche selbst eigentlich reine Kohlenbahn ist und an die sich folgende 2 der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft zu Prag zu Zwecken des Bergwerks- und Hüttenbetriebes concessionirte Industriebahnen anschliessen:

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge Mln.	Zugehör. Terrain Joch	□Klftr.	Zahl der vorhandenen Locomotiven	Wagen	Das verfrachtete Quantum in Wiener Centnern 1864/65	1865/66	1866/67	Verwendetes Anlagecapital in fl. Oe. W.
1) Nučicer B.	$3_{,97}$	79	517	4	101	2246883	1848621	2499800 (für 1 und 2 zusammen)	711598
2) Amalienschächter Flügelbahn . .	$0_{,3}$	5	1313	—	—	57696	161548		40913

VIII.

Nicht ganz so intensiv, aber mit einer theilweise vortrefflichen Qualität reiht sich etwas weiter westlich das Pilsner und Radnitzer Kohlenbecken an. Ihm liegt die Kohlenversorgung des östlichen und südöstlichen Böhmens und der Kaiser Franz-Josefbahn ob; auch realisirt dasselbe eine namhafte Ausfuhr nach Bayern, Tirol und Württemberg. Die hierzu gehörigen, in die Böhmische Westbahn einmündenden Industriebahnen sind:

1) Die Wilkischener Bahn, — eröffnet am 1. October 1861, der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft gehörig und von dieser mit 3 Locomotiven und 12 Wagen selbst betrieben, — verbindet die Kohlenwerke, dann die Schienen-, Eisen- und Blechwalzwerke der genannten Gesellschaft in Nürschan und Wilkischen der Böhmischen Westbahn-Station Nürschan.

2) Die Pankraz-Bahn, eröffnet am 16. October 1861 und dem Dr. jur. Franz Pankraz in Pilsen gehörig, verbindet die Kohlenwerke desselben bei Nürschan mit der Station Nürschan.

3) Die Mantauer Bahn, eröffnet am 1. Januar 1866 und der Mantauer Kohlengewerkschaft in Mantau gehörig, verbindet die Mantauer Kohlenwerke mit der Westbahn-Station Staab.

4) Die Humboldts-Bahn, eröffnet am 16. October 1866 und dem Westböhmischen Bergbau- und Hüttenverein in Pilsen gehörig, verbindet die Kohlenwerke des Bahneigenthümers bei Nürschan mit der Westbahn-Station Nürschan.

5) Die Lititzer Bahn, im Mai 1867 eröffnet, dem Fürsten von

[5] Die im Bau begriffene Verbindungslinie der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft von Strelitz über Laa nach Wien wird durch ihre kürzere Strecke und die niederen Tarife dieser Gesellschaft auf die Beseitigung dieser Concurrenz ihren wohlthätigen Einfluss üben.

[6] Wenn die Kohle bereits in Brünn, wo sie doch erst auf die Nordbahn kommt, zu hohen Preisen verkauft werden, möchten die hohen Tarife der Nordbahn nicht allein den geringen Absatz der Kohle in Wien veranlasst haben.

Thurn und Taxis gehörig, verbindet die Kohlengruben desselben und anderer Gewerke in Lititz[6] mit der Station Nürschan.

6) Die Dobrakner Bahn (Eigenthümer die Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft).

Der Betrieb auf den unter 2—5 genannten Bahnen wird von der Böhmischen Westbahn besorgt. Ueber die Länge und das Anlagecapital der Bahnen, sowie die auf denselben beförderten Gütermengen etc. giebt folgende Tabelle Aufschluss:

	Bahnlänge	Zugehöriges Terrain		Verwendetes Anlagecapital	Beförderte Gütermassen in Centnern		
	Mln.	Mrgn.	Rthn.	Thlr.	1865	1866	1867
1) Wilkischen-Bahn	1,39	54	28	180000	2150975	1878520	2406496 (1 u. 2)
2) Dobraken-Bahn	0,4	2	123	19000	297485	315025	
3) Pankraz-Bahn	0,49	20	100	54300	1326600	898500	794500
4) Mantauer Bahn	0,36	17	90	60888	—	383600	613200
5) Humboldtsbahn	0,21	11	90	20000	—	93200	479000
6) Litizer Bahn	1,04	47[7]	—	102000	—	—	217600

7) Die Kohlen-Flügelbahn zum Lazarusschachte, welche zwischen den Stationen Steinaujezd und Blattnitz in die Wilkischner Bahn einmündet, wurde am 18. Mai 1868 eröffnet und ist das Eigenthum der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft, 0,08 Meile.

8) Die von Station Rokitzan nach Miröschan projectirte Kohlen-Flügelbahn, von 1 Meile Länge, wird im December 1868 dem Betriebe übergeben werden. Die Lage der Bahnen unter 6—8 ist uns nicht angegeben worden.

IX.

Am raschesten von allen Oesterr. Kohlenlagern hat sich das Aussig-Teplitzer Braunkohlenbecken in Bezug auf Production und Absatz entwickelt. Dies Becken ist unerschöpflich und hat eine grosse Zukunft. Seine Förderungsverhältnisse nähern sich am meisten den Westfälischen. Die energischen Anstrengungen einiger Bergbauunternehmungen haben für Erweiterungen des Absatzes namentlich ins Ausland wesentlich beigetragen, denen die Wasserfracht auf der Elbe zu Hilfe kam.

Diesen Umständen und den im Vergleiche zu den anderen Kohlenbahnen bestehenden niederen Tarifsätzen der Aussig-Teplitzer Bahn war es zu verdanken, dass der Kohlenverkehr auf dieser Bahn einen Aufschwung wie auf keiner anderen Oesterr. Bahn erfahren hat. Während dem das beförderte Kohlenquantum bei allen Oesterr. Bahnen in einer Reihe von mehreren Jahren ein stationär gleiches geblieben ist, entwickelte sich dasselbe auf der Aussig-Teplitzer Bahn von 2,51 Mill. Ctr. vom Jahre 1859 auf 13,49 Mill. Ctr. im Jahre 1867. Die Zahl der Nebenbahnen ist weitaus die grösste, sie beträgt nicht weniger als 20, welche sämmtlich der **Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft** gehören und mit den Fahrbetriebsmitteln derselben betrieben werden.

1) Von Station Aussig zur Elbe, 0,324 M. (7 Morgen 140 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 22 860 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 3 344 950, 1866: 4 071 060, 1867: 6 162 120.

2) Von Station Aussig zur chemischen Fabrik, 0,035 M. (1 Morgen 15 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 6 960 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 519 341, 1866: 556 159, 1867: 681 847.

3) Von Station Türmitz zum Arnoldschacht, 0,035 M. (1 Morgen 80 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 6520 Thlr. Befördert wurden in Centnern 1865: 297 196, 1866: 267 323, 1867: 381 206.

4) Von Station Türmitz zur Franz Josefzeche, 0,020 M. (60 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 4530 Thlr. Beförderte Güter in Centnern von 1865: 447 070, 1866: 327 620, 1867: 501 345.

5) Von Station Türmitz zum Elisabethschacht, 0,026 M. (40 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 4950 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 591 394, 1866: 534 647, 1867: 762 414.

6) Von Station Karbitz zum Julienschacht und von diesem 0,105 M. (1 Morgen 50 Ruthen Terrain), Anlagecapital 7081 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 1 649 889, 1866: 1 806 838, 1867: 2 461 105.

7) Von Station Karbitz zum Miladaschacht am Bahngrund gebaut[9], 0,020 M. Das Anlagecapital ist noch nicht abgeschlossen.

8) Von Stat. Karbitz zur Saxonia-Wilhelmschacht, 0,073 M. (2 Morg. 138 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 7 402 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 349 125, 1866: 316 745, 1867: 755 550.

9) Von Station Karbitz zum Ritschelschacht und zur Bezirksstrasse, 0,180 M. (9 Mrg. 124 Ruth. Terrain), Anlagecapital: 22 372 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 321 661, 1866: 147 372, 1867: 347 625

10) Von Station Karbitz zur Saxonia (Herbitzer Schacht), 0,269 M. (10 Morg. 119 Ruth. Terrain). Anlagecapital 27 294 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 943 595, 1866: 741 720, 1867: 805 225.

11) Von Station Karbitz zum Bailschen Kohlenwerk, 0,042 M. Das Anlage-Capital ist noch nicht geschlossen. 1865: 882 000, 1866: 856 000, 1867: 1 073 000 Ctr.

12) Von Station Karbitz zum Austriaschacht, 0,031 M. Anlage-Capital 3628 Thlr. (mündet nicht direct in die Station Karbitz, sondern in die Hauptbahn bei Profil No. 102 + 30 Klftr.). 1866: 16 125, 1867: 880 295 Ctr.

[7] Nach dem Geschäftsbericht der Böhm. Westbahn von 1867 schliesst an die Lititzerbahn insbesondere die Bergwerksbahn des Herrn Franz Hyra, 0,115 Klafter lang.

[8] Beiläufiges Ausmaass. Nach dem erwähnten Geschäftsbericht 4,160 Klaftern, dazu die Hyra'sche Bergwerksbahn mit 0,115 Klafter.

[9] Mündet in die Bahn unter 6 zum Julienschacht.

Von Station Mariaschein gehen folgende Industriebahnen No. 13—19 aus:

13) Zum Staatsbahn-Kohlenwerk in Sobochleben (Doppelhofschacht), 0,042 M. (2 Morg. 40 Ruth. Terrain), Anlagecapital: 5003 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 393 220, 1866: 383 360, 1867: 430 740.

14) Schleppbahn zur Portland-Cementfabrik[10], 0,024 M. Anlagecapital 1673 Thlr. 1865: 20 605 Ctr., 1866: 14 706 Ctr., 1867: 25398 Ctr.

15) Schleppbahn zu den Förderungsschächten der Elbe-Colliery Comp. Limited, 0,123 M. Anlagecapital 17 216 Thlr. 1865: 802 351, 1866: 1 169 945, 1867: 1 624 699 Ctr.

16) Schleppbahn von der Elbe-Colliery Comp. Limited zur Kohlenladerampe an der Musterung, 0,035 M. Anlagecapital 6230 Thlr. 1865: 128 795, 1866: 136 330, 1867: 151 600 Ctr.

17) Schleppbahn von der Musterung nach Serbitz, 0,278 M. Anlagecapital 27 532 Thlr. 1866: 15 000, 1867: 112 620 Ctr.

18) Schleppbahn zum Richardschacht, 0,053 M. Anlagecapital 9371 Thlr. 1865: 690 855, 1866: 767 355, 1867: 956 785 Ctr.

19) Schleppbahn zum Victoriaschacht[11], 0,024 M. Anlagecapital 2943 Thlr.

20) Schleppbahn von Station Teplitz zum Wenzelschacht, 0,051 M (2 Morgen 101 Ruthen Terrain), Anlagecapital: 8227 Thlr. Beförderte Güter in Centnern 1865: 106 700, 1866: 27 795, 1867: 411 248.

Sämmtliche Bahnen von 2—18 mit Ausnahme von No. 14 dienen zur Verladung von Braunkohlen. (Schluss folgt.)

[10] Die unter 15 und 16 genannten Bahnen münden auf der currenten Strecke St. No. 151 in die Hauptbahn.

[11] Vom Haltepunct abzweigend.

Bayern's Industrie- und Verbindungs-Bahnen.

Zusammengestellt von Franz Frhrn. von Seckendorf-Aberdar aus München.

(Schluss aus No. 38).

d) An der Nürnberg-Würzburger Bahn.

Vom Bahnhof Fürth.

36) Verbindungsbahn zur Eisengiesserei von Engelhardt & Co. Länge 500 Fuss, wovon auf Bahneigenthum 220 Fuss. — Auf Kosten der Fabrik hergestellt. Anlagecapital 1470 fl. = 840 Thlr. Zum ersten Male benutzt: September 1863. Transport: jährlich ca. 13000 Ctr. Kohlen, Roheisen und Maschinen, zu deren directer Beförderung die Bahn angelegt wurde.

37) Verbindungsbahn in die städtische Gasfabrik. Länge 800 Fuss, wovon 445 Fuss Bahneigenthum. Wurde auf Kosten des Gaswerks hergestellt. Das Anlagecapital betrug 5570 fl. = 3182 Thlr. $25^5/_7$ Sgr. Zum ersten Male benutzt im Mai 1867. Transport jährlich 22000 Ctr. an Kohlen zur Gasfabrik. Steigung 1 : 100.

Vom Bahnhof Neustadt an der Aisch.

38) Geleise zur Holzhandlung des Consortiums Bernhard und Michael Seyboth, Georg Stein und Paul Kracker zwischen dem Stationsplatz und der Zufuhrstrasse zu demselben vom obigen Consortium angelegt. — Länge 192 Fuss. Anlagecapital: ca. 960 fl. = ca. 548 Thlr. Zum ersten Male benutzt 1866/67.[14]

Von der Station Markt-Bibart.

39) Geleise zum Lagerplatz des Holzhändler Weckert daselbst, früher Bing, ist die Fortsetzung des längs der Laderampe befindlichen Geleises. — Länge 128 Fuss, wovon 58' auf Bahneigenthum. Wurde auf Rechnung des Besitzers hergestellt und betrug das theils vom Staate, theils vom Fabrikeigenthum aufgewendete Anlagecapital 370 fl. = 211 Thlr. $12^6/_7$ Sgr. Zum ersten Male benutzt: im Juni 1865. Transport jährlich 8 bis 10 000 Ctr. Hopfenstangen und Kohlen, zu dessen directem Bezuge das Geleise dient.

Vom Bahnhof Kitzingen.

40) Verbindungsbahn an die Holzhandlung von Stählin & Comp. Vom Bahnhof in östlicher Richtung gegen die Mainbrücke zulaufend. — Die Länge beträgt auf Bahneigenthum 780 Fuss und wurde auf Kosten des Holzhändlers Stählin etc. hergestellt. Das Anlagecapital betrug circa 3900 fl. = 2228 Thlr. Zum ersten Male benutzt: Januar 1866. — Lage: Gefälle zum Main. Transport jährlich: ca. 40000 Ctr. Zweck: Abladen von Grossholz.

e) An der Rosenheim-Kufsteiner Bahn.

Von der Station Brannenburg.

41) Verbindungsbahn in das Dampfsäge-Etablissement Firma: Otto Steinbeis & Consorten. Eine Gesellschaft von Capitalisten hat die Gräfl. von Pallavicini'sche Besitzung Brannenburg gekauft und daselbst zunächst der Station dieses Dampfsäge-Etablissement errichtet. Die Längen der Geleise betragen: a) auf Bahneigenthum hergestellt 1000 Fuss (375' nutzbare Länge), an der Grenze des Eigenthums ein Wechsel, von dem 2 Geleise b) mit 740 Fuss ins Dampfsäge-Etablissement und c) 850 Fuss in die Imprägniranstalt gehen. Gesammtlänge demnach 2590 Fuss. Die Geleise auf Bahneigenthum sind ausschliesslich für obige Zwecke auf Staatskosten excl. Arbeitslöhne erbaut, die beiden anderen wurden auf Kosten der Besitzer des Werkes Firma Otto Steinbeis und Cons. hergestellt. — Das Anlagecapital belief sich laut des seiner Zeit angelegten Gesammtgeleisebauconto auf 4000 fl. = 2285 Thlr. $11^3/_7$ Sgr. Die Schwellen sind aber grössten-

[14] Die Bahn ist neuerdings wieder abgebrochen worden.

theils nicht gerechnet, weil der sich bei diversen Lieferungen ergebende Ausschuss dazu verwendet wurde. Unter obigen 4000 fl. sind aber auch die Arbeitslöhne begriffen für die Strecke vom Dienstgeleise bis an die Eigenthumsgrenze ca. 200 fl. = 114 Thlr. 8⁴/₇ Sgr. — Diese Arbeitslöhne für das Geleise auf Bahneigenthum werden so ziemlich den Kosten der zu dem Privatgeleise verwendeten Bahnschwellen, die Steinbeis nicht in Rechnung gesetzt hat, entsprechen, so dass die angegebenen 4000 fl. die wirklichen Herstellungskosten des Privatgeleises repräsentiren. Die erste Benutzung fällt in den September 1864. Steigungsverhältnisse: Die Staatsbahngeleise sind horizontal, die Zweiggeleise 1:231, resp. 1:398. — Der Transport betrug 1865 168500 Ctr., 1866 216800 Ctr., 1867 262500 Ctr.: Summa 647800 Ctr. — Zum Transport gelangen nur Holzwaaren (Bretter, geschnittenes Bauholz), dann hauptsächlich mit einem Quecksilberpräparat imprägnirte Eisenbahnschwellen.

f) An der Holzkirchen-Miesbach-Schliersee Bahn.

Von der Station Thalham.

42) Verbindungsbahn (schmalspurig) an den Holzhof (Trift-Aerar). In Folge des Entbehrlichwerdens des Holzes bei der Saline Rosenheim wurde die Holztrift auf der unteren Mangfall bereits eingestellt und für die obere Mangfall ein Holzhof an dieser Station erbaut, welcher der Hauptlinie durch diese Bahn näher gebracht wurde, um per Bahn den Versandt bewerkstelligen zu können. — Tegernseer Triftholz wird nunmehr im verstärktem Maasse in Handel kommen. Die Bahn läuft in südwestlicher Verlängerung von der Brücke an der Mangfall, parallel mit einem Saekgeleise an der Böschung. Die Länge beträgt 660 Fuss und kann ungefähr um 50 Fuss bis an die Mangfall noch verlängert werden. Dasselbe wurde auf Kosten der Triftverwaltung bergestellt und hat auf die Länge ein Gefäll von 8 Fuss. Anfangs Juni d. J. war die Bahn noch nicht benutzt. Sie hängt mit der Hauptbahn nicht zusammen, sondern es wird das Holz vom Holzhof auf diesen Geleisen heraufgebracht und in Wagen verladen. Das Anlagecapital beträgt ca. 700 fl. = ca. 400 Thlr.

Vom Bahnhof Miesbach.

43) Geleise zur Ladevorrichtung der Kohlengewerkschaft Miesbach. Dieselbe wurde bei dem Bau der Holzkirchen-Miesbacher Bahn (früher in Holzkirchen vide No. 27) behufs Aufnahme der aus der Plutzergrube und den vom Werke Hausham zu transportirenden Kohlen hergestellt und schliessen sich die 4 Geleise, durch Wechsel auseinandergehend, am Bahnhof Miesbach an; von diesen bestehen 2 seit dem Jahre 1861, die beiden anderen seit den Jahren 1865/66; mittelst einer Schubbrücke sind sie miteinander verbunden. Grund und Boden gehört der Gewerkschaft. Die 4 Geleise haben eine Länge von 390 Fuss (wovon 190′ auf die Kohlenschuppe selbst treffen), das zweite 291 Fuss, das dritte 250′ und das vierte 200′, in Summa 1130 Fuss. — Das Anlagecapital beträgt ca. 4500 fl. = ca. 2569 Thlr. — Zweck dieser Geleise ist, die mittelst Hundebahnen aus der Plutzer Grube und per Achse aus dem Haushamer Werke zu befördernden Kohlen in die Waggons einzuladen, welches Quantum jährlich sich auf circa 1300000 Ctr. beläuft. — Sobald Hausham selbst in das Bahnnetz aufgenommen ist, wird diese Ladevorrichtung für die Kohlen aus der Plutzergrube und als Vorrathsmagazin fortbestehen.

44) Schmalspurige (Hunde-) Bahn zur Plutzergrube. Läuft von dem Stollenmundloch dieser Grube doppelgeleisig an die zur vorgenannten Ladevorrichtung erbaute Rampe, um die Kohlen in die Waggons verladen zu können. — Die Länge der oberirdischen Bahn beträgt 500 Fuss, während die unterirdischen Schienenstränge ca. 6000 Fuss = ¼ Meile betragen; Gesammtlänge demnach ca. 6500 Fuss. — Die Grube wurde dem Staate von der Kohlengewerkschaft Miesbach, der jetzigen Eigenthümerin, abgekauft. — Die Anlagekosten dieser Hundebahn betragen (per Fuss 3½ Pfund schwere Schienen 1 fl. 12 kr. = 20⁴/₇ Sgr.): 600 fl. = 342 Thlr. 25⁵/₇ Sgr. oberirdische und 7200 fl. = 4114 Thlr. 8⁴/₇ Sgr. unterirdische Geleise. Gesammtsumme 7800 fl. = 4457 Thlr. 4²/₇ Sgr. — Die Anlage der Geleise geschah 1861/62. — Die Production und der Transport beträgt per Jahr ca. 500000 Ctr.

Von der (im Bau befindlichen) **Station Hausham.**

45) Verbindungsbahn zur Sturzhöhe des Kohlenwerkes (projectirt). In Hausham bestehen zur Zeit (da die Bahn Miesbach-Schliersee, an welcher dieser Anschluss erfolgen soll, erst im Bau begriffen ist) nur die schmalspurigen Hundebahnen aus dem Hochbau des Werkes bis zur Sturzhöhe, von wo aus die Kohlen sortirt in die Wagen verladen und nach Miesbach an die bezeichnete Ladehalle gebracht werden. — Die Fahrtaxen betragen per Ctr. 2⅞ kr. = ²³/₂₈ Sgr., im Winter oder bei schlechtem Wetter haben sie schon 5 kr. = 1³/₇ Sgr. betragen. — Die Länge der Schmalspuren (Hundebahnen) von der Oberfläche bis zur Sturzhöhe beträgt 500 Fuss; die im Werke selbst befindlichen Doppelgeleise (Hundebahnen) haben eine Länge von 12000′ = 24000′ einfach oder beinahe 1 Meile. — Gesammtsumme demnach 24500′ Länge. — Wird nun die Station Hausham eröffnet, so bleiben diese Verhältnisse dieselben, nur wird von der Station selbst auf Kosten der Kohlengewerkschaft eine Industriebahn in breitspurigen Geleisen in einer Länge von ca. 250 Fuss zur Sturzhöhe gebaut, von wo aus dann die Kohlen geladen und, in Züge rangirt, an ihren Bestimmungsort abgehen können. Das Anlagecapital hierzu wird ca. 820 fl. = 468 Thlr. betragen. — Von den obigen schmalspurigen Geleisen beläuft sich dasselbe bei gleichen Bauverhältnissen, wie bei No. 44, auf 600 fl. = 342 Thlr. 25⁵/₇ Sgr. für oberirdische und 29400 fl. = 16800 Thlr. für unterirdische Geleise; demnach jetziges Gesammtanlagecapital (excl. des neuen, zu bauenden) 30000 fl. = 17142 Thlr. 25⁵/₇ Sgr. — Die Production beträgt jetzt 800000 Ctr., wird sich aber bei Eröffnung der Bahn auf noch ungefähr die Hälfte erhöhen. — Der Markt der Kohle wird sich in Concurrenz mit anderen der billigeren Fracht wegen über Nördlingen hinaus (jetzt bis Nördlingen) und bis Landshut (jetzt Freysing) etc. vergrössern.

g) Von der München-Starnberg-Tutzing-Peissenberger Bahn.[15]

Vom Bahnhof Starnberg.

46) Geleise an den See. — Die Länge desselben beträgt circa 300 Fuss und wurde auf Staatskosten hergestellt. Das Anlagecapital belief sich auf ca. 1200 fl. = ca. 685 Thlr. Die Benutzung fällt in die Eröffnung der Bahn am 1. Juni 1854. Als eigentliches Bahnhofgeleise verbindet es gewissermaassen den See mit den an der Bahn nicht gelegenen, durch das Dampfboot in Verbindung gebrachten Ortschaften, so den allgemeinen Güterverkehr vom Waggon in das Dampfboot vermittelnd. Transport jährlich ca. 30000 Centner.

Von der Station Peissenberg.

47) Verbindungsbahn zum ärarialischen Kohlenbergwerk Hohenpeissenberg, durch Gesetz vom 16. Mai 1868 zum Bau genehmigt, wird sich vom Stationsplatz Unterpeissenberg abzweigend, in das Sulzbachthal herabsenken und nahe am Bade Sulz mit dem dort beabsichtigten Tiefstollen in Verbindung gebracht werden. — Bei Erbauung dieser Bahn, resp. deren Verlängerung bis an den Peissenberg soll von dem Grundsatze ausgegangen werden, dieselbe in das möglichst tiefe Niveau, an den sog. Hornanger an der Ostseite des Peissenbergs (in der Nähe des Bades Sulz) zu führen, so dass von dem in Rücksicht auf angemessene Sturzhöhe etwas höher ins Feld zu treibenden tiefen Hauptstollen aus eine directe Verladung in die Eisenbahnwaggons stattfinden wird, zu welchem Zwecke daselbst Kohlenhütten angelegt werden; vorläufig aber hat immer noch ein, wenn auch sehr bedeutend abgekürzter Zwischentransport zur künftigen Endstation am Hohenpeissenberge stattzufinden. — Die Bahnverlängerung vom gegenwärtigen Stationsplatze Unterpeissenberg bis zum Peissenberge selbst, bezw. bis zum Tiefstollen wird jedenfalls eine Sackbahn bleiben, ebenso wird aber von der Station Unterpeissenberg aus s. Z. eine Fortsetzung der Starnberg-Unterpeissenberger Bahn nach Biesenhofen (aufgenommen ins Bayer. Eisenbahnnetz) zu Stande kommen, doch wird letztere Bahn vom Stationsplatz an mehr steigend geführt werden müssen. — Die Länge, welche die für den Kohlenbergbau anzulegende Zweigbahn erhält, beträgt 8500 Fuss = 0,₆₇ Std. An diesem Puncte, wo am zweckmässigsten ein Hauptstollen zur Aufschliessung des Hauptkohlenlagers eingetrieben würde, war auch anfänglich der Peissenberger Stationshof projectirt. — Zum Bau sind durch oben benanntes Gesetz 200000 fl. = 114285 Thlr., 21⁵/₇ Sgr. genehmigt. Das Gefäll vom jetzigen Bahnhof bis zum bezeichneten Puncte beträgt 56 Fuss also ca. 0,₆ %; sie wird eine Steigung von 1:200 auf eine Länge von 7000′ erhalten, im übrigen horizontal liegen. Die 3 angewandten Curven erhalten einen Radius von 2500 Fuss. — Die Herstellung des Geleises, auf welchem die Verladung der Kohlen in die Wagen zu geschehen hat, wurde auf Rechnung der Eisenbahnverwaltung ausgeführt, es mangelten jedoch die Mittel zur Anlage einer Laderampe, da das disponible Baucapital durch die Bahnarbeiten bei Wilshofen, Diemendorf und Penzberg in unerwarteter Weise absorbirt worden war. Die künftigen Ladevorrichtungen bei dem mit der Station der Zweigbahn direct verbundenen Tiefstollen werden derart angebracht, dass die Kohlen aus den Förderhunden über Reparationsgitter auf ein tieferes Niveau abgestürzt und von diesem Niveau sofort mittelst Ladehunden von oben in die unmittelbar darunter befindlichen Eisenbahn-Waggons verladen werden. Auf der Station Peissenberg ist eine ähnliche Verladung nicht möglich, weil eine geeignete Rampe mangelt und die Kohlen am Ende des Bahnhofs in primitiver Weise vom Boden auf die Waggons geschaufelt werden müssen.

Die gegenwärtigen Förderpuncte befinden sich hoch oben am Berge, auf der Ostseite 1½, auf der Westseite 2½ Stunde vom jetzigen Bahnhofe. In diesen Stollen sind bis 31. December 1867 in Summa 3736 lfd. Lachter à 6¾ Bayer. Fuss = 25178 Fuss Rollbahnschienen Geleise vorhanden gewesen, im Jahre 1868 (Anfang Juni) kamen dazu ca. 200 Lachter = 1350 Fuss, sodass sich eine Gesammtsumme von 26,528 Fuss = 1,₀₄ d. Ml. entziffern wird. — Diese Schienengeleise befinden sich in dem in der Ostseite des Peissenberges getriebenen Hermannstollen, sowie in dem an der Südwestseite vorhandenen Hauptstollen und Unterbaustollen. Die Schienengeleise sind einerseits über Tag verlängert bis zu dem in geringer Entfernung von den Stollenmundlöchern befindlichen Kohlenhütten, woselbst die Verladung auf die Fuhrwerke geschieht, andererseits zweigen sie sich in den Stollen auf die Grundstrecken der in Angriff genommenen Flötze ab. Dieser Flötze sind z. B. am Hermannstollen 4, am Hauptstollen ebenfalls 4, am Unterbaustollen 2, und die Grundstrecken auf denselben zweigen rechtwinklich in je 2 Flügeln östlich und westlich von den Stollen ab. — Sämmtliche 3 Stollen stehen mit einander in Verbindung und sind deshalb die einzelnen Geleiselängen nicht ausgeschieden. — Von diesen Schienengeleisen laufen im Freien vom Stollenmundloch bis zur Ladevorrichtung bezw. bis zu den Kohlhütten am Hermannstollen 30 Lacht. = 202½ Fuss, am Hauptstollen 40 Lachter = 270 Fuss und am Unterbaustollen ebenfalls 40 L. = 270′; demnach 110 Lachter = 742½ Fuss, welche geringen Längen über Tage durch die Terrainverhältnisse bedingt sind. Diese über Tag befindlichen Schienengeleise repräsentiren überhaupt die im Freien befindlichen Hundebahnen. Es muss hiebei bemerkt werden, dass zur Verladung der Kohlen auf der Bahnstation Unterpeissenberg ein Zwischentransport mit gewöhnlichem Frachtfuhrwerk, und zwar vom Hermannstollen auf 1,₀₅ Postst. stattzufinden hat und die erste Verladung der Kohlen daher in der Nähe der Stollenmundlöcher von den dortselbst befindlichen Kohlhütten aus zu bewerkstelligen ist. — Zweigbahnen zur gegenwärtigen Bahnstation lassen sich von den oben bezeichneten 3 Förderpuncten aus, der allgemeinen Terrainverhältnisse wegen und bei den bestehenden ausserordentlichen Niveau-Differenzen nicht anlegen. — Die gegenwärtig im Freien befindlichen Hunde-

[15] Von der Haltstelle Mühlthal ist ein Industriegeleise für Hölzer etc. im Project, ebenso von der Haltstelle Diemendorf ein Industriegeleise für den Torfbesitzer Schleifer.

bahnen stehen in gar keiner Beziehung zur Eisenbahn und bleiben so lange im Betrieb, als auf den bereits genannten 3 Stollen noch eine Förderung stattfindet und über diesen Stollen noch Kohle abzubauen ist. Nach Abbau der betreffenden Kohlenfelder werden sowohl die im Freien als auch die unter Tag befindlichen Kohlenbahnen herausgenommen und zum Tiefstollenbetriebe verwendet. —

Das Anlagecapital sämmtlicher Hundegeleise (3736 Lachter) belief sich auf 12571 fl. = 7183 Thlr. $12^6/_7$ Sgr. — Diese Geleise wurden im Jahre 1857 zum erstenmale zur Förderung benutzt und liegen sämmtlich nach jener Richtung, nach welcher die geladenen Hunde gefördert werden, $^1/_2$% fallend.

Der Kohlen- und Producten-Transport betrug im Jahr 1866/67 auf sämmtlichen Hundegeleisen zusammen 274083 Ctr. Kohlen und 55200 Ctr. Cementsteine, wobei jedoch die auf die Halde gestürzte sog. Grieskohle nicht gerechnet ist. Dieser Kohlen- und Producten-Transport bezieht sich jedoch lediglich auf die Hundebahnen, der Transport auf der Bahnlinie Unterpeissenberg-Starnberg musste wesentlich geringer bleiben, weil sehr viele Kohlen nach wie vor mit gewöhnlichem Achsfuhrwerk nach Augsburg etc. geführt werden, ja sogar wegen ungünstiger Lage des Bahnhofs bei Unterpeissenberg und des Umweges über Pasing-Augsburg die Kohlenfracht mit gewöhnlichem Fuhrwerk von der Grube nach Biesenhofen billiger zu stehen kommt, als die Benutzung der Eisenbahn. Der Kohlentransport (Förderung) in den früheren Jahren betrug auf den Hundegeleisen im Jahre 1865/66: 201259 Ctr., 1864/65: 124576 Ctr., 1863/64: 119104 Ctr., 1862/63: 107841 Ctr., 1861/62: 107200 Ctr. — Einer Steigerung auf eine Million Ctr. steht nichts im Wege, sobald der Absatz durch eine directe Bahn ermöglicht ist. — Zweck: Durch Vollendung der Bahn nach Schliersee werden zwei der im Betrieb befindlichen Kohlenlager Südbayerns, das von Miesbach und Penzberg in unmittelbaren Verkehr mit der Bahn gebracht. Das dritte vom Staate betriebene Kohlenbergwerk Peissenberg ist jedoch noch dem unmittelbaren Bahntransport entrückt. Da überdies die Bahn nach Peissenberg hauptsächlich des Kohlenlagers halber gebaut, jedoch mit Rücksicht auf die seinerzeitige Fortsetzung an einem Puncte endet, welcher von dem Kohlenbergwerke 8500′ entfernt ist, so ist zur Zeit noch für den Absatz der Peissenberger Kohle eine Zwischenfracht erforderlich, welche pro Ctr. von den Förderpuncten vom Hermannstollen zum Bahnhof z. Z. 3 kr. = $^6/_7$ Sgr., jene vom Haupt- und Unterbaustollen 4 kr. = $1^1/_7$ Sgr. betragen, wozu noch beiläufig $^1/_2$ kr. = $^2/_7$ Sgr. für Laden und Aufsicht im Bahnhof kommt, die Gesammtspesen entziffern sich demnach auf $3^1/_2$ kr. = 1 Sgr. und $4^1/_2$ kr. = $1^2/_7$ Sgr., woraus erklärlich, dass dieses Werk gegenüber denen von Miesbach und Penzberg in keiner Weise concurriren kann, da diese Zwischenfracht den Absatzkreis derselben wesentlich einengt, beziehungsweise die Gestehungskosten erhöht. — Da von dem schon bezeichneten Puncte alle Kohlen vermittelst des neu anzulegenden Stollens unmittelbar aus der Grube in die Eisenbahnwaggons abgestürzt werden können, bedarf es nur dieser zweckmässigen Zweigbahn an den Peissenberg, um diese sehr entwicklungsfähige Werke in den Stand zu setzen, ebenfalls grössere Quantitäten mit der Eisenbahn versenden zu können, was durch den Weiterbau nach Biessenhofen noch mehr bewerkstelligt wird, besonders da die gewinnbaren Kohlenvorräthe am Peissenberge nicht geringer anzuschlagen sind, als jene der Miesbacher Gewerkschaft und der Penzberger Grube. Das Peissenberger Werk erfreut sich überdies des Vorzuges einen grossen Kohlenvorrath über der Thalsohle zu besitzen, wahrscheinlich mehr als 30 Mill. Ctr. Diese sind ohne Anwendung von Maschinen zur Wasserhebung und Förderung zu gewinnen, während z. B. die Penzberger Grube jetzt schon nur Tiefbau mit kostspieligen Maschinenanlagen hat. Die Zahl der am Peissenberg beschäftigten Grubenarbeiter beträgt dermalen gegen 200.

h) An der Tutzing-Penzberger Bahn.

Von der Station Bernried.

48) Geleise zur Privattorfremise des Gutsbesitzers Otto Maffei in Brandenburg, von der schon vorhanden gewesenen Drehscheibe abzweigend. Die Länge beträgt 128 Fuss. Grund und Boden ist Staatseigenthum. Anlagecapital 100 fl. = 57 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. Arbeitslöhne auf Kosten des Besitzers. Unter- und Oberbauherstellung wie bei Nr. 50. Erstmalige Benutzung im Jahre 1867. Jährlicher Transport ca. 20000 Ctr. Zweck: Torfverfrachtung.

Von der Station Seeshaupt.

49) Verbindungsbahn zur Privattorfremise des Frhrn. von Wendland, von der schon vorhanden gewesenen Drehscheibe abzweigend. — Die Länge beträgt 410 Fuss und das Anlagecapital ca. 400 fl. = ca. 228 Thlr. Arbeitslöhne auf Kosten des Besitzers. Ober- und Unterbauherstellung wie bei Nr. 50. Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1866. Jährlicher Transport ca. 30,000 Ctr. Zweck: Torfverfrachtung.

Von der Station Staltach.

50) Verbindungsbahn zur Privattorfremise des Reichsrath von Maffei, von der Drehscheibe abzweigend; die Länge beträgt 169 Fuss auf Bahn- und 340′ auf Privateigenthum = 509 Fuss Gesammtlänge. Das Anlagecapital betrug mit einer eigenen Drehscheibe zu 2000 fl. = 1142 Thlr. $25^5/_7$ Sgr.; ausserdem lediglich nur Bestreitung von Arbeitslöhnen auf Kosten des Besitzers von ca. 400 fl. = 228 Thlr. $17^1/_7$ Sgr., demnach Gesammtanlage: 2400 fl. = 1371 Thlr. $12^6/_7$ Sgr. Die Schienen wurden von der Betriebsverwaltung leihweise überlassen, der Unterbau von der Betriebsverwaltung auf Kosten des Besitzers hergestellt. Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1866. Jährlicher Transport ca. 20000 Ctr. Zweck: Torfverfrachtung.

Von der Station Penzberg.

51) Ladevorrichtung in Zusammenhang mit dem Frhr. von Eichthal-schen Steinkohlenbergwerke. Die am 16. Octbr. 1865 eröffnete Staatseisenbahn führt direct an das Steinkohlenbergwerk, d. h. bis zu der am genannten Tage zur erstmaligen Benutzung gelangten Ladestelle desselben und ist somit ein breitspuriges Privatgeleise nicht vorhanden. a) Die Fördergeleise laufen als Doppelbahn aus der Sortirhütte in einem kleinen Bogen bis zu der Stelle, an welcher sich das aus dem Reservemagazine kommende Geleise anschliesst und nunmehr als Doppelbahn auf die Laderampe führt. Auf dieser laufen die Förderwagen aus der Sortirhütte oder aus dem Reservemagazine auf die Laderampe. Die Bahnen haben eine Spur von 33 Zoll und beträgt die Länge dieser 3 Geleise 560′ doppelt oder 1120 einfach. — b) von dem Isabellenschachte führen Doppelgeleise und von dem Carlsschachte ebenfalls in Bogenform im Anschluss an das vorige in die Sortirhütte; diese haben eine Spur von 22 Zoll und eine Länge von 490′ doppelt oder 980′ einfach. c) in der Grube selbst sind schmale einfache Geleise: ein senkrechtes in Verbindung mit dem Isabellenschachte, ein ebensolches in Verbindung mit dem aus dem Carlsschachte zur Sortirhütte führenden Doppelgeleise und ein solches in Verbindung mit der Sortirhütte und dem Carlsschacht, das sich später in zwei ausbeugende Arme theilt. Diese wurden nach Abteufen der beiden Schächte, da ein Stollenbetrieb nicht vorhanden, von diesen aus successive eingelegt und betragen zur Zeit: 17000 Fuss. — Rechnet man hierzu über Tag an obigen Doppelbahnen (a und b) 1050′ oder 2100′ einfach und noch 900 Fuss einfaches Geleise = 3000 Fuss, so ergeben sich rund 20000 Fuss = $0,_{79}$ Ml. einfaches Geleise der Grubenbahnen unter und über Tag und daher nach 36 kr. = $10^2/_7$ Sgr. Anlagekosten à laufenden Fuss hiefür 12000 fl. = 6857 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. Gesammtkosten dieser Geleise. — Transport: Es werden per Arbeitstag 3000 Ctr. Kohlen gefördert und wird sich die Production in nächster Zeit jedenfalls erhöhen. Es gilt als gewiss, dass bei vorhandener Nachfrage per Monat 100000 Ctr. geliefert werden können. Absatzgebiet ist hauptsächlich Augsburg, ein Theil der Kohlen geht auch nach München.

i) An der Illerbahn (Kempten-Neuulm).

Vom Bahnhof Memmingen.

52) Verbindungsbahn zum Schrannengebäude, 1250 Fuss lang, wurde vom Magistrat Memmingen beim Bau der Illerbahn aus dem Baufonds hergestellt und in die Anlagekosten der ganzen Bahn mit aufgenommen. Sie wurde aus dem von der Betriebsverwaltung überlassenen abgenutzten Oberbaumaterial gebaut, jedoch dieselben auf Kosten des Baufonds käuflich erworben und zwar nebst mehreren zu anderen Zwecken verwendeten derartigen Materialien; der auf das Schienengeleise treffende Theil der Kaufsumme wurde demnach hierbei nicht ausgeschieden. Zur Erlangung des Anlagecapitals muss daher der Werth des Eisenmaterials mit 6400 fl. = 3657 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. geschätzt werden, wobei der für altes Eisenmaterial gewöhnlich erlöste Werth zu Grund gelegt ist. Diese Summe hinzugefügt zu den bekannten Herstellungskosten 3605 fl. = 2060 Thlr. ergiebt einen Gesammt-Anlagebetrag von 10005 fl. = 5717 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. — Die Erhaltung des Geleises geschieht seit Uebernahme der Bahn vom Staate ohne eine Abgabe von Seite der Schranne. — Dieses Geleise verursachte grössere Kosten für Grunderwerbung, Bekiesung und in der Stadt Memmingen auch für Pflasterung und sogenannte Beischienen Dasselbe wurde im Jahre 1863 bei Eröffnung der Illerbahn zum erstenmale benutzt, und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60, auf ca. 400 Fuss Länge angewendet. Im Uebrigen ist die Schienenanlage den Strassen der Stadt angepasst und etwa mit 1 : 500 Steigung durchgeführt. — Der Transport ist sehr schwankend; per Woche beträgt im Durchschnitt der Versandt 400 Ctr., also per Jahr 20800 Ctr., das Ankommende 50 Ctr., also jährlich 2600 Ctr. — Gesammttransport 23400 Ctr. Dafür wird jedoch keinerlei Gebühr erhoben und muss dieses Geleise als eine Unterstützung und Erleichterung des Getreidehandels von Seite des Staates betrachtet werden. — Zweck: Getreidetransport vom Bahnhofe zur Getreidehalle und zurück.

k) An der Hochstadt-Stockheimer Bahn.

Von der Station Stockheim.

53) Kohlen-Geleise an das Kohlenmagazin des Grubenbesitzers von Swaine. — Die Länge beträgt 220 Fuss und wurde auf Kosten des Besitzers hergestellt. Die erste Benutzung fällt in die Eröffnung der Bahn am 1. März 1863. Das Anlagecapital betrug ca. 880 fl. = 462 Thlr. $25^5/_7$ Sgr.

Die beiden Ladegerüste wurden von der Betriebsverwaltung hergestellt, die dorthin laufenden Rollbahnen selbst aber von dem Grubenbesitzer von Swaine. — Diese Rollbahnen verbinden die Katharinen-Grube und den Maxschacht. Es sind demnach beide Gruben durch Rollbahnen mit dem Bahnhof verbunden, auf welchen die Kohlen in eisernen Karren sog. Hunden zu den Ladegerüsten gebracht und in die unter denselben stehenden Bahnwagen entleert werden, nachdem das Gewicht jeden Hundes resp. dessen Inhalt zu 10 ZCtr. festgestellt worden ist. — Die Länge der Rollbahn zur Katharinengrube beträgt 616 Fuss mit 32 Zoll Spurweite Doppelbahn; dieselbe läuft auf hölzernem Gerüste und ist zum grössten Theile überdacht; die Länge der Rollbahnen zum Maxschachte[16] beträgt 1566 Fuss mit 23″ rh. Spurweite Doppelbahn, läuft 800′ auf festem Boden und Dammschüttung und übrigens auf hölzernem Gerüste. — Beide Bahnen sind doppelspurig, sodass die Hunde auf einem Geleise beladen, zum Ladegerüste geführt und auf dem anderen leer zur Grube zurückgeführt werden. Ihre Länge beträgt demnach 2182 Fuss Doppel- oder 4364 F. einfache Bahn. — Die Herstellungskosten berechnen sich nach gemachter Angabe auf 1 fl. 25 kr. = $24^2/_7$ Sgr. per lfd. Fuss Doppelbahn, demnach à Fuss einfache Bahn $42^1/_2$ kr. oder $12^1/_7$ Sgr., Gesammtsumme: 3091 fl. 10 kr. = 1766 Thlr. $11^3/_7$ Sgr.; dabei sind die in dem Schachte selbst liegenden Geleise nicht berechnet.

Die Förderungskosten sind mit den Arbeitern d. h. den Hundeläufern veraccordirt und betragen auf der Katharinengrube 15 kr. = $4^2/_7$ Sgr., auf dem

[16] Im Maxschacht ist am 6. August Feuer ausgebrochen und ist derselbe sammt der Maschine zusammengestürzt.

Maxschachte 25 kr. = $7^1/_7$ Sgr. per 100 Ctr. — Der Kohlenversandt per Bahn von diesen Geleisen betrug im Jahr 1863 vom 1. März an: 549910 Ctr., 1864: 575370 Ctr., 1865: 638030 Ctr., 1866: 579600 Ctr., 1867: 582560 Ctr. —

l) An der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn. Vom Staatsbahnhof Bayreuth.

54) Die Verbindungsbahn in die mechanische Baumwollenspinnerei enthält 2 Geleise mit Drehscheibe und zweigt in nördlicher Richtung ab. Die Länge beträgt 822 Fuss, wovon 325 Fuss nutzbare Länge auf Bahneigenthum. Die Bahn wurde durch die Fabrik behufs Transport von Kohle, Wolle, Garn und diversen Materialien von und zur Spinnerei gebaut und betrug das Anlagecapital 8000 fl. = 4571 Thlr. $12^6/_7$ Sgr. — Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1855. Transport: 160000 Ctr. jährlich.

m) An der Oberkotzau-Egerer Bahn. Vom Bahnhof Selb.

55) Geleise (Steinlade-) des Steinmetzmeisters L. W. Grimm. Die Länge auf Bahneigenthum beträgt 125 Fuss und wurde vom Besitzer zum Steintransport hergestellt. Das Anlagecapital beläuft sich auf ca. 700 fl. = 400 Thlr. Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1866. Transport: 20000 Ctr. jährlich.

Vom Bahnhof Asch.

Auf Oesterreichischem Gebiete aber in Bayerischer Betriebsverwaltung stehend

56) Verbindungsbahn an die mechanische Baumwollen-Buntweberei von C. F. Hofmann und Comp., als Verlängerung der Sackspur über die östliche Drehscheibe in den Fabrikhof. — Die Länge beträgt 610 Fuss (460 Fuss nutzbare Länge) und wurde auf Kosten von C. F. Hofmann und Comp. hergestellt. Das Anlagecapital belief sich auf 2000 fl. = 1142 Thlr. $21^3/_7$ Sgr. ohne Grund und Boden. Die Bahn liegt auf Privateigenthum mit Ausnahme des Weges und Graben. Die erstmalige Benutzung fällt in den November 1865. Jährlicher Transport ca. 15000 Ctr.

n) An der München-Haidhausen-Braunauer Bahn.

Von der Station Thalkirchen (bei München) sollen durch Geleise

a) der zu errichtende Kohlen- und Holzmarkt und eine neue Isarlände,
b) der Viehmarkt (definitiv),
c) das neue Schlachthaus und die dazu gehörigen Stallungen,
d) die Gasfabrik und Schranne (letztere Projecte sind wieder angeregt)

verbunden werden. — Seitens der städtischen Verwaltung herrscht grosse Thätigkeit, um diesen Bahnhof für die Stadt recht nutzbringend zu machen und ging dieselbe mit grosser Umsicht vor. Da voraussichtlich sich bei dieser Station ein grösserer Verkehr entwickeln wird und die Umgegend des Thalkirchner Bahnhofs zur Zeit noch nicht bebaut ist, wird bei der Projection neuer Strassen darauf Rücksicht genommen, dass den dort entstehenden Etablissements die künftige Verbindung mit der Bahn mittelst Schienenabzweigungen ermöglicht bleibe, indem der Magistrat sich bereits in dem Besitz aller jener Grundstücke befindet, die nöthig sind, um die allenfals vom Verkehr geforderten Einrichtungen zu treffen. Lagerhäuser für Getreide und andere Waaren werden in unmittelbare und directe Verbindung mit dieser Bahn gebracht werden, indem sich nicht leicht ein anderer Platz für Industriezwecke besser eignen wird, als wie dieser und wird derselbe für die Herstellung allgemeiner Industriebahnen unbedingten Vortheil gewähren.

II. Im Gebiete der Kgl. priv. Bayerischen Ostbahnen.

o. An der München-Geisselhöring-Regensburg-Schwandorf-Nürnberger Bahn. Vom Bahnhof der Ostbahn in München.

57) Geleise an das Kohlenwaghäuschen von Pankratz, im Bahnhof von der östlichsten Drehscheibe nach dieser Richtung abzweigend. Wurde auf Veranlassung des Advocaten Dr. Pankratz in Pilsen von der Ostbahngesellschaft im Winter 1864/65 gebaut und an genannten Herrn verpachtet. Pachtgeld war für einen Wagen ungefähr 1 fl. = 17 Ngr. zu entrichten. Die Länge beträgt bis zur Drehscheibe 225 Fuss. Das Anlagecapital belief sich auf ca. 1200 fl. = ca. 685 Thlr. Transport früher wöchentlich 4—8 Wagen à 200 Ctr. = 41600 bis 83200 Ctr. im Jahre; jetzt ist, da der Afterpächter Dandl vergantete, der Transport ganz gering und beschränkt sich nur auf die Abnahme von einem Hôtel. — Zweck des Geleises: den Transport von Böhmischer Kohle aus der Pankratz-Zeche in Nürschan zu erleichtern und für diese Kohle in München ein Absatzfeld zu gewinnen.

58) Verbindungsbahn zwischen der Ost- und der Staatsbahn. Zwei Geleise in südwestlicher Richtung; das südliche bildet den längeren, das nördliche den kürzeren Theil dieser Bahn. Die Länge des ersteren beträgt 1040 Fuss, wovon 560 Fuss auf Bahneigenthum der Ostbahn, 480 Fuss auf solchem der Staatsbahn liegen, die des letzteren: 400 Fuss, wovon 100 Fuss auf Bahneigenthum der Ostbahn und 300 Fuss auf das der Staatsbahn treffen. Totallänge beider: 1440 Fuss. Lage: horizontal und 1:400. Die Herstellung erfolgte bei Eröffnung der Ostbahn und wurde das Anlagecapital von ca. 7000 fl. — 4000 Thlr. gemeinschaftlich getragen. Der Transport hängt von dem allgemeinen Gütertransport der Ost- mit der Staatsbahn und umgekehrt ab. Die Verbindungsbahn ist dem allgemeinen Verkehre offen stehend und der Zweck derselben ist: Transit-Güter, auf der Ost- oder Staatsbahn ankommend, sogleich auf die betreffende Linie ohne Verladung weiter dirigiren zu können.

Bei der Münchener Bahnhoferweiterung, durch die der Güterverkehr mehr vom Innern des Bahnhofs entfernt werden soll, wird auch noch zu diesem Behufe eine weitere Verbindungsbahn nothwendig, damit die Wagen von dem neuen Abstosspuncte ausserhalb Münchens — also in grösserer Ausdehnung, als bei dieser durch den beschränkten Raum bedingten Verbindungsbahn, — zur Ostbahn gelangen können. Die Länge dieser neuen Bahn wird ca. 1000 F. betragen und sich bei der Staatsbahn an der Ingolstädter Linie, an der Ostbahn an das alte derzeitige Sackgeleise bei dem Materialschuppen anschliessen. Die Bahnfläche ist bereits hierzu invellirt.

59) Verbindungsbahn an die Locomotivfabrik von Krauss und Comp. Hat mit der Regensburger Bahn bis zum zweiten Wegübergangshäuschen gemeinsamen Bahnkörper, nördlich von demselben liegend. Die Länge beträgt $2767^1/_2$ Fus = $0{,}_{11}$ Ml., Seitenspuren mit Schubbrücke führen direct in das Fabrikgebäude. Diese Bahn wurde auf Kosten der Locomotivfabrik erstellt und betrug das Anlagecapital 9270 fl. = 5297 Thlr. $4^2/_7$ Sgr. excl. des Terrains, welches mit Ausnahme einer kleinen Parzelle ganz nahe an der Fabrik, Eigenthum der Ostbahn ist. Schwellen wurden von der Fabrik geliefert, den Oberbau besorgte die Ostbahn. Zum 1. Male benutzt wurde es am 14. März 1867. Die Steigungsverhältnisse sind 1:400. Der Transport beträgt per Jahr ca. 90000 Ctr. Zweck: directer Bezug von Kohlen, Eisen, Stahl und anderen Materialien und directer Anschluss von dem Fabrikgebäude weg an die Schienengeleise für die fertigen Maschinen. Diese können förmlich auf den Geleisen gebaut werden und brauchen nur fortgeschoben zu werden, um in das nunmehr so viel verschlungene Schienennetz einzumünden und alsbald selbst Dienste zu leisten, ein grosser Vortheil, da so die Auf- und Abladekosten für den Transport bis zu dem Bahnhofe auf eigens hierzu gebauten Wagen (mittelst Strassenlocomotive wie bei v. Maffei in München und v. Cramer-Clett in Nürnberg) vermieden werden.

Vom Bahnhof Geisselhöring.

60) Geleise an das Productengeschäft von Ludwig Kilger. Geht von der Drehscheibe an der Viehrampe ab, senkrecht auf die Längenrichtung des Bahnhofs. Die Länge beträgt 205 Fuss und wurde auf Kosten des Besitzers des Productengeschäftes hergestellt. Das Anlagecapital betrug ca. 800 fl. = ca. 457 Thlr. und wurde im Juli 1864 zum 1. Male benutzt. Jährlicher Transport ca. 8000 Ctr. Zweck: das Geleise führt auf einen Lagerplatz und werden Kohlen, Bretter, Gyps, Cement, Steine, Getreide etc. transportirt.

Vom Bahnhof Regensburg.

61) Verbindungsbahn an die Donaulände. Diese Zweigbahn wendet sich bei dem Uebergang an der Landshuter Strasse mittelst einer Curve gegen Norden, überschreitet bei St. Niclas die Straubinger Chaussee und legt sich dann an das rechte Donauufer an, das an dieser Stelle zu diesem Zwecke einer Correctur unterworfen werden musste. Die Länge beträgt 6000 Fuss = $0{,}_{23}$ Ml. und wurde auf Kosten der Ostbahngesellschaft ausgeführt. Das Anlagecapital betrug 95000 fl. = 54285 Thlr. $21^3/_7$ Sgr. Zum 1. Male wurde sie im Mai 1866 benutzt. Die Steigungsverhältnisse sind 1:150 und horizontal. Der Transport ist per Jahr ca. 200000 Ctr. Zweck: die auf der Donau ankommenden Güter direct in die Waggons und umgekehrt die per Bahn ankommenden und zu Wasser weitergehenden Güter direct von den Waggons in die Schiffe verladen zu können.

62) Geleise (Ladestrang) zum Lagerplatz der Grosshändler Schmidt und Herrmann. Von den Drehscheiben in nördlicher Richtung abzweigend. Die Länge beträgt 150 Fuss und geschah die Herstellung auf Rechnung der Eigenthümer. Das Anlagecapital beläuft sich auf 700 fl. = 400 Thlr. Zum erstenmale benutzt im October 1863. Der Transport beträgt per Jahr 70000 Ctr. Zweck: Umladen von slavonischen etc. Daubenhölzern jeder Grösse.

Vom Bahnhof Schwandorf.

63) Verbindungsbahn an die Thonwaarenfabrik. Die Länge beträgt 941 Fuss und wurde auf Kosten der Fabrik hergestellt. Das Anlagecapital beläuft sich auf 3153 fl. 15 kr. = 1801 Thlr. $25^5/_7$ Sgr. Die erstmalige Benutzung fällt auf den 8. Mai 1867. Die Steigungsverhältnisse sind: 414 Fuss 1:90; 276 Fuss 1:115 und 251 Fuss horizontal. Der Transport beläuft sich vom 8. Mai 1867 bis 31. Mai 1868 im Ganzen auf 56430 Z.-Ctr. Zweck: Verbindung der Thonwaarenfabrik mit dem Bahnhof Schwandorf und die angefertigten feuerfesten Backsteine direct zur Verladung bringen zu können.

Project: Eine Commanditgesellschaft von Passau will ein Depôt für Getreide und Ungarische Früchte errichten. Dieselbe wird aber ihr Gebäude an das Geleise zur Thonwaarenfabrik bauen und dasselbe dann mitbenutzen.

64) Geleise der Holzhändler Greschner und Ludewig. Die Länge beträgt 244 Fuss und wird fast ausschliesslich von Genannten benutzt. Dasselbe wurde von der Ostbahn gebaut und kostet 598 fl. = 336 Thlr. Zweck: Verladung von Brettern.

65) Geleise des Kunstmüllers Hahn von Ettmannsdorf. Die Länge beträgt 60 Fuss und wird ausschliesslich von diesem benutzt. Dasselbe wurde von der Ostbahn hergestellt und kostet ca. 150 fl. = ca. 85 Thlr. Zweck: Verladen von Getreide, Mehl etc.

No. 64 und 65 sind Geleise, welche die Ostbahn selbst anlegen musste, um ihre Lagerplätze benutzen zu können.

Vom Bahnhof Amberg.

66) Verbindungsbahn an das vormalige ärarialische Salzmagazin, in nordwestlicher Richtung abzweigend. Die Länge beträgt 700 Fuss und wurde auf Kosten des Salinenärars hergestellt. Das Anlagecapital betrug 2800 fl. = 1600 Thlr. und wurde im September 1863 zum erstenmale benutzt. Die Steigungsverhältnisse sind zum Theil 1:500, zum Theil horizontal. Früherer Transport jährlich 50—60000 Ctr., jetzt Null. Früherer Zweck: directe Verladung von Salz aus dem Salzmagazin und in dasselbe. Nachdem nunmehr das Salzmonopol und durch dieses das Salzamt daselbst aufgehoben wurde, hat derselbe aufgehört; welchem Zweck dieselbe in Zukunft dienen wird, kann noch nicht bestimmt angegeben werden.

Von der Station Rosenberg.

67) Verbindungsbahn zu den Hochöfen (Eisenschmelze) der Eisengewerkschaft Maximilianshütte, von der Hauptbahn in südlicher Richtung abzweigend. Früher war Rosenberg nur ein Anhaltepunct für dieses Werk; seit dem 1. April 1867 ist jedoch dortselbst eine Station für den allgemeinen Verkehr eingerichtet worden; in Folge dessen trat auch bei der allgemeinen Verkehrsentwickelung eine Aenderung in dieser Verbindungsbahn

ein, indem die Kosten hierfür bei der Mitbenutzung nicht allein vom Werke selbst, sondern auch von der Ostbahn getragen wurden. Die Erbauung der Geleise geschah während des Baues, die Verlängerung derselben später, während des Betriebes des Werkes und hat nun eine Länge von 3500 Fuss = 0,14 Ml. Dieselbe wurde auf Kosten der Eisengewerkschaft Maximilianhütte bei Haidhof (Regensburg), welcher Actiengesellschaft dies Werk gehört, hergestellt. Das Anlagecapital betrug ca. 14 000 fl. = 8000 Thlr. Am 9. Juli 1864 wurde es zum erstenmale benutzt. Steigungsverhältnisse 1:150. Der Transport auf diesem Geleise ist per Jahr ca. 1 Million Ctr. Zweck: directer Bezug von Eisenbahnmaterialien etc. und Verladung der gewonnenen Producte. Im Jahre 1867 wurden in diesen Hochöfen 400 000 Ctr. Roheisen verblasen.

Von der Station Hartmannshof.

68) Verbindungsbahn an den Steinbruch des Sebald dortselbst. Die Länge beträgt 180 Fuss breitspurige Geleise und ca. 400 Fuss Rollbahn- (schmalspurige) Geleise, demnach Entfernungslänge 580 Fuss. Beide Geleise hängen durch eine Laderampe zusammen. Das Anlagecapital belief sich auf 760 fl. = 434 Thlr. 4/7 Sgr. und wurde von Sebald getragen. Die Bahn wurde Mitte September 1867 zum erstenmale benutzt. Jährlicher Transport 280 000 Ctr. Kalksteine zum Hochofen Rosenberg. Zweck: directe Verladung von Kalksteinen, welche aus dem Steinbruch an das Einladegeleise mittelst vorgenannter Rollbahn gebracht werden.

Das weiter vorhandene zum Auf- und Abladen bei den Kalköfen in Hartmannshof dienende Geleise gehört zur Station Hartmannshof und ist nicht als speciell den Kalköfen dortselbst dienend zu betrachten.

Von der Station Hersbruck.

69) Verbindungsbahn (schmalspurig) zur Ziegelei des Reichsrath Lothar von Faber (Firma A. W. Faber). Dieselbe zweigt in nordöstlicher Richtung von der Station ab, resp. läuft in die Station neben einem Stationsgeleis ein, steht aber in keiner Verbindung mit demselben. Die Länge der Bahn beträgt 7500 Fuss = 0,29 Ml. und wurde auf Kosten der Ziegelei hergestellt. Anlagecapital setzt sich folgendermaassen zusammen: 100 Stück Schienen, 15 Fuss lang = 9000 fl. = 5142 Thlr. 25 5/7 Sgr.; Arbeitslöhne 150 fl. = 85 Thlr. 21 3/7 Sgr.; benöthigte Schwellen: 2300 Stück = 690 fl. = 394 Thlr. 8 4/7 Sgr.; Summa 9840 fl. = 5622 Thlr. 25 5/7 Sgr. Wurde zum erstenmale am 1. Mai 1861 benutzt. Steigungsverhältnisse von der Bahn durch und in die Ziegelei 1500 Fuss: 3 Fuss; von der Ziegelei bis an den Wald 4000 Fuss: 12 Fuss; vom Wald in die Lehmgrube 2000 Fuss: 30 Fuss Steigung. — Die Ziegelei wird mittelst Pferdekraft betrieben und Schneidmaschinen angewendet. Transport: die Rollbahn liefert alles Material als Lehm, Kohlen etc. und ist die Fabrikation auf 3 Millionen Steine und Ziegeln gerichtet. Diese Summe von 3 Millionen enthält ein Gewicht von 480 000 Ctr. Lehm und fertige Steine und 35 000 Ctr. Kohlen, demnach Gesammtgewicht 515 000 Ctr. Zweck: Mittelst der Bahn werden die Kohlen an die Oefen mittelst Rollwagen, 40□ Fuss haltend, transportirt, die gebrannten Steine zur Bahn gebracht und von der Lehmgrube der benöthigte Lehm in die Ziegelei befördert. Trotz des starken Falls sind die Wagen derart construirt, dass auf 10 Fuss solche zum Stehen gebracht werden können.

Von der Station Mögeldorf.

70) Geleise zur Dampfsäge und Dampfziegelei von Pattberg und Kunstmann, nun Joh. Mesthaler. Die Länge dieses Geleises, welches das Dampfsäge-Etablissement von Pattberg und die Dampfziegelei von Kunstmann verbindet, beträgt 250 Fuss. Beide Etablissements gehören nunmehr dem Joh. Mesthaler. Dieses Geleise, zu welchem alte Schienen verwendet, wurde von den erstgenannten Besitzern hergestellt und betrug das Anlagecapital ca. 900 fl. = ca. 514 Thlr. Transport: die Fabriken stehen seit langer Zeit wegen Gant still. Zweck für die Dampfsäge: directer Bezug von Hölzern, Kohlen etc. und Verladung von Schnittwaaren; bei der Dampfziegelei: directer Bezug von Kohlen und Versendung von Steinen etc.

Vom Bahnhof der Ostbahn in Nürnberg.

71) Verbindungsbahn zur Fabrik (Filiale) von Cramer-Clett auf dem Dürrenhof, in südlicher Richtung abzweigend. Die Länge beträgt 475 Fuss und wurde auf Kosten der Fabrik von Cramer-Clett hergestellt. Das Anlagecapital betrug 1700 fl. = 970 Thlr. 12 6/7 Sgr. und wurden zur Anlage alte Schienen verwendet. Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1859. Jährlicher Transport ca. 20 000 Ctr. Zweck: directer Bezug von Kohlen, Eisen etc. und Versendung von Maschinen per Bahn. Das Etablissement ist eine Filiale der grossen Locomotiv- und Waggon-Fabrik von Cramer-Clett in Wöhrd bei Nürnberg und an der Bahn errichtet worden.

p) An der Schwandorf-Weiden-Egerer Bahn.

Vom Bahnhof Weiden.

72) Verbindungsbahn in die Katz- und Klumpp'sche Dampfsäge, in gerader Richtung südwärts abzweigend. Das Geleise wurde bis zur Eigenthumsgrenze des Ostbahnhofes von der Ostbahngesellschaft mit einer Länge von 183 1/2 Fuss und ausserhalb desselben von Katz und Klumpp hergestellt. Diese Strecke hat eine Länge von 266 1/2 Fuss; Gesammtlänge demnach 450 Fuss. Das Anlagecapital belief sich Seitens der Ostbahn auf 800 fl. = 457 Thlr. 4 2/7 Sgr., Seitens des Etablissements auf ca. 900 fl. = 514 Thlr. 8 4/7 Sgr., Summa 1700 fl. = 971 Thlr. 12 6/7 Sgr. Die Bahn wurde am 1. Mai 1865 zum erstenmale benutzt und liegt auf der ganzen Länge horizontal. Transport: im Jahre 1867 betrug der Gesammttransport 157 000 Z.-Ctr., wovon 68 000 Ctr. auf die Zufuhr und 89 000 Ctr. auf die Abfuhr kommen. Zweck: das Etablissement bereitet mittelst einer Dampfschneidsäge Brücken- und sonstige Bauhölzer nach allen Dimensionen, dann Bretter und Latten. Der Hauptartikel besteht in Anfertigung von Eisenbahnschwellen (insbesondere für Hessische, Preussische und Bayerische Bahnen), welche in 8 Längenkästen mit Quecksilbersublimat kyanisirt werden. Auch kyanisirte Telegraphenstangen werden zahlreich geliefert und zur Erleichterung der Bei- und Abfuhr dieser Materialien und Fabrikate dient diese Bahn.

q) An der Geisselhöring-Passauer Bahn.

Vom Bahnhof Vilshofen.

73) Verbindungsbahn der Granitgewerkschaft Vilshofen zu den Steinbrüchen. Dieselbe mündet vom Vilsthale her bei Vilshofen in die Ostbahn ein und hat eine Länge von 11 000 Fuss = 0,42 Ml.; wurde von obiger Gewerkschaft hergestellt und wird nach ihrer Vollendung auf 13 000 fl. = 7428 Thlr. 17 1/7 Sgr. zu stehen kommen (ohne Grunderwerb.) Die stärkste Steigung ist 4% = 1:25. Bis Anfang Juli d. J. sollte die Bahn vollendet werden. Transport deshalb noch unbestimmt. Zweck: Steintransport aus den Brüchen bei Solaröd im Vilsthal.

Vom Bahnhofe Passau.

74) Verbindungsbahn an die Donaulände. Von der westlichen Bahnhofeinfahrt abzweigend und das Ufer verbindend. Die Länge beträgt 4354 F. = 0,17 Ml. und wurde von der Ostbahngesellschaft hergestellt. Das Anlagecapital betrug 85 000 fl. = 48 571 Thlr. 12 6/7 Sgr. und wurde im April 1866 zum erstenmale benutzt. Steigungsverhältnisse: 1:100 und horizontal. Im Jahre 1867 betrug der Transport 1112 476 Ctr. Zweck wie No. 61.

75) Geleise des Kaufmann F. H. Rosenberg in Passau. Dasselbe ist von dem Graphit- und Bretterlagerplatz des F. H. Rosenberger im sogenannten Bratfischwinkel der Stadt zur Donauländebahn der Ostbahn angelegt. Die Länge beträgt 285 Fuss und wurde auf Kosten des Rosenberger hergestellt. Das Anlagecapital belief sich auf 1800 fl. = 1028 Thlr. 17 1/7 Sgr. und wurde im Mai 1866 zum erstenmale benutzt. Steigungsverhältnisse 6% Gefälle. Transport vom Beginn bis jetzt, also seit 2 Jahren: 45 000 Ctr. Zweck: Graphit- und Brettertransport.

III. Die im Gebiete der Pfälzer Bahnen

vorkommenden Industriebahnen sind bereits in No. 17, S. 200 d. Zeitung 1868 vom Herrn Oberingenieur Basler mitgetheilt worden.

Nach den Bahnlinien geordnet, sind zu verzeichnen:

r) An der Worms-Ludwigshafen-Schifferstadt-Kaiserslautern-Neukirchener Bahn.

19 Industriebahnen, worunter 4 bei der allgemeinen Industriebahn in Ludwigshafen und 3 bei derselben in Kaiserslautern, demnach nach dieser Zusammenstellung No. 76—94 und

s) An der Homburg-St. Ingberter Bahn.

3 Industriebahnen No. 95—97.

IV. Im Gebiete der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).

Vom Bahnhof der Ludwigsbahn in Nürnberg.

98) Verbindungsbahn zum Gaswerk in Nürnberg, von der Drehscheibe in südöstlicher Richtung abzweigend. Die Länge des Geleises beträgt 500 Fuss und wurde auf Kosten der Besitzer des Gaswerkes (Sonntag, Spreng und Maier) hergestellt. Das Anlagecapital betrug: 2300 fl. = 1314 Thlr. 8 4/7 Sgr. für Verlängerung des Schienenstrangs 1865/66: 477 fl. 20 kr. = 272 Thlr. 22 6/7 Sgr.; demnach Gesammtsumme: 2777 fl 20 kr. = 1587 Thlr. 1 3/7 Sgr. — Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1853. Steigungsverhältnisse: 1:80; Radius ist 600 F. Der Transport betrug in den Jahren 1853 bis 1862 durchschnittlich 30 000 Ctr. Kohlen per Jahr; im Jahre 1863: 60 245 Ctr.; 1864: 122 568 Ctr.; 1865: 148 600 Ctr.; 1866: 118 355 Ctr.; 1867: 106 005 Ctr. Kohlen. Zweck: die Kohlen werden in Wagenladungen auf der Staatsbahn bis zur Station Fürther-Kreuzung, von dorther auf der Ludwigsbahn nach Nürnberg gebracht und mittelst dieser Verbindungsbahn zur Gasfabrik abgestossen; dagegen die leeren Wagen von ihr wieder zurück an die Kreuzung gebracht, wodurch eine Erleichterung des Kohlenbezugs bezweckt wird.

V. Im Gebiete der Plattling-Deggendorfer Bahn.

Vom Bahnhof Deggendorf (Fischerndorf rechtes Ufer).

99) Verbindungsbahn zur Donaulände (rechtes Ufer). Die Länge beträgt 1800 Fuss, wurde auf Kosten obiger Bahngesellschaft ausgeführt, und ist sie auch Eigenthum derselben. Das Anlagecapital betrug 8000 fl. = 4571 Thlr. 12 6/7 Sgr. Steigungsverhältnisse: 1:200. Ist seit dem 15. April d. J. vollendet, aber am Anfang Juni (zur Zeit dieser Zusammenstellung) noch nicht benutzt gewesen. Transport noch unbestimmt. Zweck wie No. 61.

Anmerkung. In der ersten Hälfte dieses Aufsatzes, welche in No. 38 zum Abdruck kam, haben sich einige Druckfehler eingeschlichen:

Seite 543 ist in Anmerk. Nr. 4, vorletzte Zeile statt „um sich" zu lesen: „um sie".

Seite 544 Spalte 2 ist bei der Verbindungsbahn 4, Zeile 5 statt der Zahl „1 270 810" zu setzen: „1270', 810 Fuss".

Seite 545 ist zwischen 5 und 6 als Ueberschrift zu setzen: „Vom Bahnhof Nürnberg".

Seite 547 Spalte 2 ist bei der Verbindungsbahn Nr. 35 Zeile 37 statt „unentbehrlich" zu lesen: „entbehrlich."

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

NDUSTRIEBAHNEN.

bahnen des Zwickauer Kohlenbassins.

Kolonowska
Zawadzki
Zandowitz
Keltsch



ein, indem die Kosten hierfür bei der Mitbenutzung nicht allein vom Werke selbst, sondern auch von der Ostbahn getragen wurden. Die Erbauung der Geleise geschah während des Baues, die Verlängerung derselben später, während des Betriebes des Werkes und hat nun eine Länge von 3500 Fuss = $0{,}_{14}$ Ml. Dieselbe wurde auf Kosten der Eisengewerkschaft Maximilianhütte bei Haidhof (Regensburg), welcher Actiengesellschaft dies Werk gehört, hergestellt. Das Anlagecapital betrug ca. 14 000 fl. = 8000 Thlr. Am 9. Juli 1864 wurde es zum erstenmale benutzt. Steigungsverhältnisse 1:150. Der Transport auf diesem Geleise ist per Jahr ca. 1 Million Ctr. Zweck: directer Bezug von Eisenbahnmaterialien etc. und Verladung der gewonnenen Producte. Im Jahre 1867 wurden in diesen Hochöfen 400 000 Ctr. Roheisen verblasen.

Von der Station Hartmannshof.

68) Verbindungsbahn an den Steinbruch des Sebald dortselbst. Die Länge beträgt 180 Fuss breitspurige Geleise und ca. 400 Fuss Rollbahn-(schmalspurige) Geleise, demnach Entfernungslänge 580 Fuss. Beide Geleise hängen durch eine Ladrampe zusammen. Das Anlagecapital belief sich auf 760 fl. = 434 Thlr. 8⁴/₇ Sgr. und wurde von Sebald getragen. Die Bahn wurde Mitte September 1867 zum erstenmale benutzt. Jährlicher Transport 280 000 Ctr. Kalksteine zum Hochofen Rosenberg. Zweck: directe Verladung von Kalksteinen, welche aus dem Steinbruch an das Einladegeleise mittelst vorgenannter Rollbahn gebracht werden.

Das weiter vorhandene zum Auf- und Abladen bei den Kalköfen in Hartmannshof dienende Geleise gehört zur Station Hartmannshof und ist nicht als speciell den Kalköfen dortselbst dienend zu betrachten.

Von der Station Hersbruck.

69) Verbindungsbahn (schmalspurig) zur Ziegelei des Reichsrath Lothar von Faber (Firma A. W. Faber). Dieselbe zweigt in nordöstlicher Richtung von der Station ab, resp. läuft in die Station neben einem Stationsgeleis ein, steht aber in keiner Verbindung mit demselben. Die Länge der Bahn beträgt 7500 Fuss = $0{,}_{29}$ Ml. und wurde auf Kosten der Ziegelei hergestellt. Anlagecapital setzt sich folgendermaassen zusammen: 100 Stück Schienen, 15 Fuss lang = 9000 fl. = 5142 Thlr. 25⁵/₇ Sgr.; Arbeitslöhne 150 fl. = 85 Thlr. 21³/₇ Sgr.; benöthigte Schwellen: 2300 Stück = 690 fl. = 394 Thlr. 8⁴/₇ Sgr.; Summa 9840 fl. = 5622 Thlr. 25⁵/₇ Sgr. Wurde zum erstenmale am 1. Mai 1861 benutzt. Steigungsverhältnisse von der Bahn durch und in die Ziegelei 1500 Fuss: 3 Fuss; von der Ziegelei bis an den Wald 4000 Fuss: 12 Fuss; vom Wald in die Lehmgrube 2000 Fuss: 30 Fuss Steigung. — Die Ziegelei wird mittelst Pferdekraft betrieben und Schneidmaschinen angewendet. Transport: die Rollbahn liefert alles Material als Lehm, Kohlen etc. und ist die Fabrikation auf 3 Millionen Steine und Ziegeln gerichtet. Diese Summe von 3 Millionen enthält ein Gewicht von 480 000 Ctr. Lehm und fertige Steine und 35 000 Ctr. Kohlen, demnach Gesammtgewicht 515 000 Ctr. Zweck: Mittelst der Bahn werden die Kohlen an die Oefen mittelst Rollwagen, 40□ Fuss haltend, transportirt, die gebrannten Steine zur Bahn gebracht und von der Lehmgrube der benöthigte Lehm in die Ziegelei befördert. Trotz des starken Falls sind die Wagen derart construirt, dass auf 10 Fuss solche zum Stehen gebracht werden können.

Von der Station Mögeldorf.

70) Geleise zur Dampfsäge und Dampfziegelei von Pattberg und Kunstmann, nun Joh. Mesthaler. Die Länge dieses Geleises, welches das Dampfsäge-Etablissement von Pattberg und die Dampfziegelei von Kunstmann verbindet, beträgt 250 Fuss. Beide Etablissements gehören nunmehr dem Joh. Mesthaler. Dieses Geleise, zu welchem alte Schienen verwendet, wurde von den erstgenannten Besitzern hergestellt und betrug das Anlagecapital ca. 900 fl. = ca. 514 Thlr. Transport: die Fabriken stehen seit langer Zeit wegen Gant still. Zweck für die Dampfsäge: directer Bezug von Hölzern, Kohlen etc. und Verladung von Schnittwaaren; bei der Dampfziegelei: directer Bezug von Kohlen und Versendung von Steinen etc.

Vom Bahnhof der Ostbahn in Nürnberg.

71) Verbindungsbahn zur Fabrik (Filiale) von Cramer-Clett auf dem Dürrenhof, in südlicher Richtung abzweigend. Die Länge beträgt 475 Fuss und wurde auf Kosten der Fabrik von Cramer-Clett hergestellt. Das Anlagecapital betrug 1700 fl. = 970 Thlr. 12⁶/₇ Sgr. und wurden zur Anlage alte Schienen verwendet. Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1859. Jährlicher Transport ca. 20 000 Ctr. Zweck: directer Bezug von Kohlen, Eisen etc. und Versendung von Maschinen per Bahn. Das Etablissement ist eine Filiale der grossen Locomotiv- und Waggon-Fabrik von Cramer-Clett in Wöhrd bei Nürnberg und an der Bahn errichtet worden.

p) An der Schwandorf-Weiden-Egerer Bahn.

Vom Bahnhof Weiden.

72) Verbindungsbahn in die Katz- und Klumpp'sche Dampfsäge, in gerader Richtung südwärts abzweigend. Das Geleise wurde bis zur Eigenthumsgrenze des Ostbahnhofes von der Ostbahngesellschaft mit einer Länge von 183½ Fuss und ausserhalb desselben von Katz und Klumpp hergestellt. Diese Strecke hat eine Länge von 266½ Fuss; Gesammtlänge demnach 450 Fuss. Das Anlagecapital belief sich Seitens der Ostbahn auf 800 fl. = 457 Thlr. 4²/₇ Sgr., Seitens des Etablissements auf ca. 900 fl. = 514 Thlr. 8⁴/₇ Sgr., Summa 1700 fl. = 971 Thlr. 12⁶/₇ Sgr. Die Bahn wurde am 1. Mai 1865 zum erstenmale benutzt und liegt auf der ganzen Länge horizontal. Transport: im Jahre 1867 betrug der Gesammttransport 157 000 Z.-Ctr., wovon 68 000 Ctr. auf die Zufuhr und 89 000 Ctr. auf die Abfuhr kommen. Zweck: das Etablissement bereitet mittelst einer Dampfschneidsäge Brücken- und sonstige Bauhölzer nach allen Dimensionen, dann Bretter und Latten. Der Hauptartikel besteht in Anfertigung von Eisenbahnschwellen (insbesondere für Hessische, Preussische und Bayerische Bahnen), welche in 8 Längenkästen mit Quecksilbersublimat kyanisirt werden. Auch kyanisirte Telegraphenstangen werden zahlreich geliefert und zur Erleichterung der Bei- und Abfuhr dieser Materialien und Fabrikate dient diese Bahn.

q) An der Geisselhöring-Passauer Bahn.

Vom Bahnhof Vilshofen.

73) Verbindungsbahn der Granitgewerkschaft Vilshofen zu den Steinbrüchen. Dieselbe mündet vom Vilsthale her bei Vilshofen in die Ostbahn ein und hat eine Länge von 11 000 Fuss = $0{,}_{42}$ Ml.; wurde von obiger Gewerkschaft hergestellt und wird nach ihrer Vollendung auf 13 000 fl. = 7428 Thlr. 17¹/₇ Sgr. zu stehen kommen (ohne Grunderwerb.) Die stärkste Steigung ist 4% = 1:25. Bis Anfang Juli d. J. sollte die Bahn vollendet werden. Transport deshalb noch unbestimmt. Zweck: Steintransport aus den Brüchen bei Solaröd im Vilsthal.

Vom Bahnhofe Passau.

74) Verbindungsbahn an die Donaulände. Von der westlichen Bahnhofeinfahrt abzweigend und das Ufer verbindend. Die Länge beträgt 4354 F. = $0{,}_{17}$ Ml. und wurde von der Ostbahngesellschaft hergestellt. Das Anlagecapital betrug 85 000 fl. = 48 571 Thlr. 12⁶/₇ Sgr. und wurde im April 1866 zum erstenmale benutzt. Steigungsverhältnisse: 1:100 und horizontal. Im Jahre 1867 betrug der Transport 1 112 476 Ctr. Zweck wie No. 61.

75) Geleise des Kaufmann F. H. Rosenberg in Passau. Dasselbe ist von dem Graphit- und Bretterlagerplatz des F. H. Rosenberger im sogenannten Bratfischwinkel der Stadt zur Donauländebahn der Ostbahn angelegt. Die Länge beträgt 285 Fuss und wurde auf Kosten des Rosenberger hergestellt. Das Anlagecapital belief sich auf 1800 fl. = 1028 Thlr. 17¹/₇ Sgr. und wurde im Mai 1866 zum erstenmale benutzt. Steigungsverhältnisse 6% Gefälle. Transport vom Beginn bis jetzt, also seit 2 Jahren: 45 000 Ctr. Zweck: Graphit- und Brettertransport.

III. Die im Gebiete der Pfälzer Bahnen

vorkommenden Industriebahnen sind bereits in No. 17, S. 200 d. Zeitung 1868 vom Herrn Oberingenieur Basler mitgetheilt worden.

Nach den Bahnlinien geordnet, sind zu verzeichnen:

r) An der Worms-Ludwigshafen-Schifferstadt-Kaiserslautern-Neukirchener Bahn.

19 Industriebahnen, worunter 4 bei der allgemeinen Industriebahn in Ludwigshafen und 3 bei derselben in Kaiserslautern, demnach nach dieser Zusammenstellung No. 76—94 und

s) An der Homburg-St. Ingberter Bahn.

3 Industriebahnen No. 95—97.

IV. Im Gebiete der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).

Vom Bahnhof der Ludwigsbahn in Nürnberg.

98) Verbindungsbahn zum Gaswerk in Nürnberg, von der Drehscheibe in südöstlicher Richtung abzweigend. Die Länge des Geleises beträgt 500 Fuss und wurde auf Kosten der Besitzer des Gaswerkes (Sonntag, Spreng und Maier) hergestellt. Das Anlagecapital betrug: 2300 fl. = 1314 Thlr. 8⁴/₇ Sgr. für Verlängerung des Schienenstrangs 1865/66: 477 fl. 20 kr. = 272 Thlr. 22⁶/₇ Sgr.; demnach Gesammtsumme: 2777 fl 20 kr. = 1587 Thlr. 1³/₇ Sgr. — Die erstmalige Benutzung fällt ins Jahr 1853. Steigungsverhältnisse: 1:80; Radius ist 600 F. Der Transport betrug in den Jahren 1853 bis 1862 durchschnittlich 30 000 Ctr. Kohlen per Jahr; im Jahre 1863: 60 245 Ctr.; 1864: 122568 Ctr.; 1865: 148 600 Ctr.; 1866: 118 355 Ctr.; 1867: 106 005 Ctr. Kohlen. Zweck: die Kohlen werden in Wagenladungen auf der Staatsbahn bis zur Station Fürther-Kreuzung, von dorther auf der Ludwigsbahn nach Nürnberg gebracht und mittelst dieser Verbindungsbahn zur Gasfabrik abgestossen; dagegen die leeren Wagen von ihr wieder zurück an die Kreuzung gebracht, wodurch eine Erleichterung des Kohlenbezugs bezweckt wird.

V. Im Gebiete der Plattling-Deggendorfer Bahn.

Vom Bahnhof Deggendorf (Fischerndorf rechtes Ufer).

99) Verbindungsbahn zur Donaulände (rechtes Ufer). Die Länge beträgt 1800 Fuss, wurde auf Kosten obiger Bahngesellschaft ausgeführt, und ist sie auch Eigenthum derselben. Das Anlagecapital betrug 8000 fl. = 4571 Thlr. 12⁶/₇ Sgr. Steigungsverhältnisse: 1:200. Ist seit dem 15. April d. J. vollendet, aber am Anfang Juni (zur Zeit dieser Zusammenstellung) noch nicht benutzt gewesen. Transport noch unbestimmt. Zweck wie No. 61.

Anmerkung. In der ersten Hälfte dieses Aufsatzes, welche in No. 38 zum Abdruck kam, haben sich einige Druckfehler eingeschlichen:

Seite 543 ist in Anmerk. Nr. 4, vorletzte Zeile statt „um sich" zu lesen: „um sie".

Seite 544 Spalte 2 ist bei der Verbindungsbahn 4, Zeile 5 statt der Zahl „1 270 810" zu setzen: „1270', 810 Fuss".

Seite 545 ist zwischen 5 und 6 als Ueberschrift zu setzen: „Vom Bahnhof Nürnberg".

Seite 547 Spalte 2 ist bei der Verbindungsbahn Nr. 35 Zeile 37 statt „unentbehrlich" zu lesen: „entbehrlich."

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

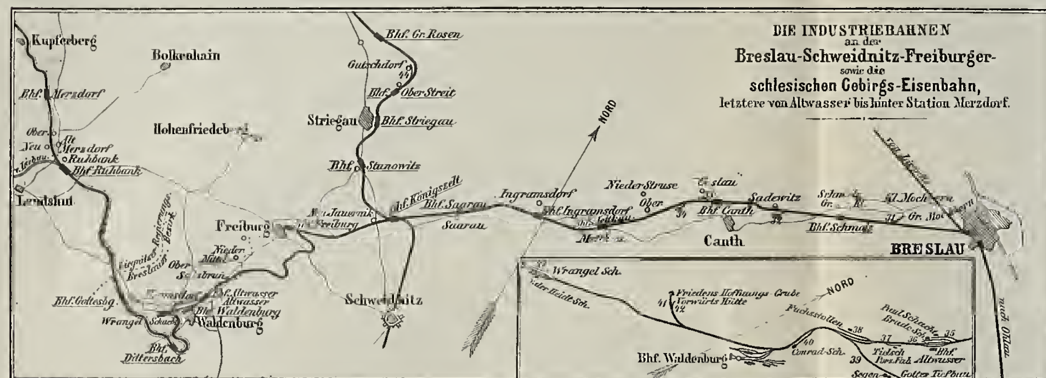
SCHLESISCHE, SÄCHSISCHE, BAYRISCHE u. ÖSTERREICHISCHE INDUSTRIEBAHNEN.

Die Industrie-Eisenbahnen im Oberschlesischen Berg-u. Hütten-Reviere.



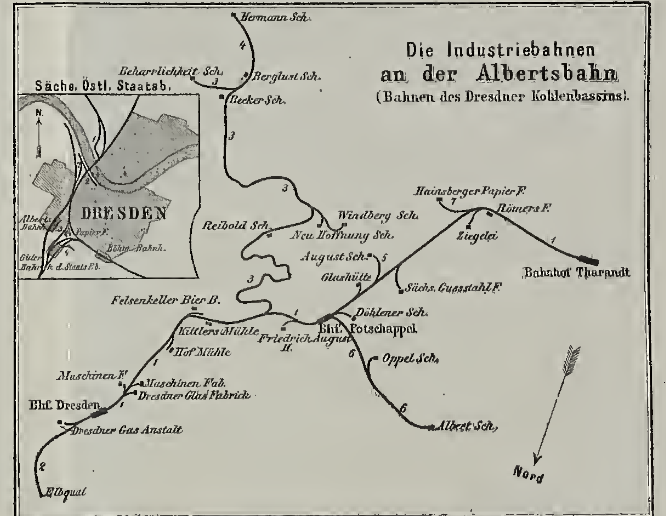
Die Eisenbahnen des Zwickauer Kohlenbassins.

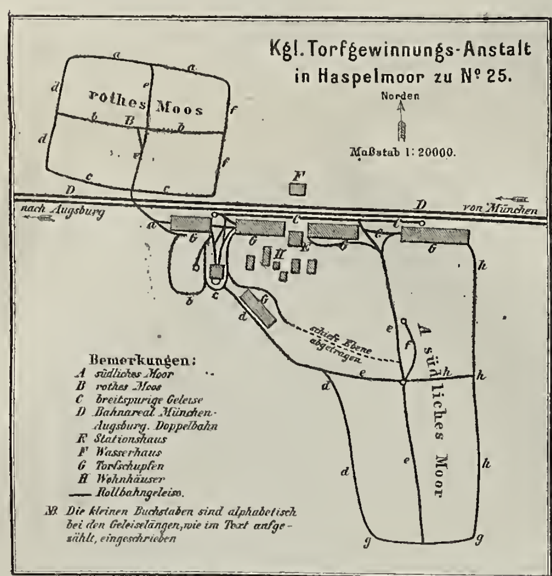




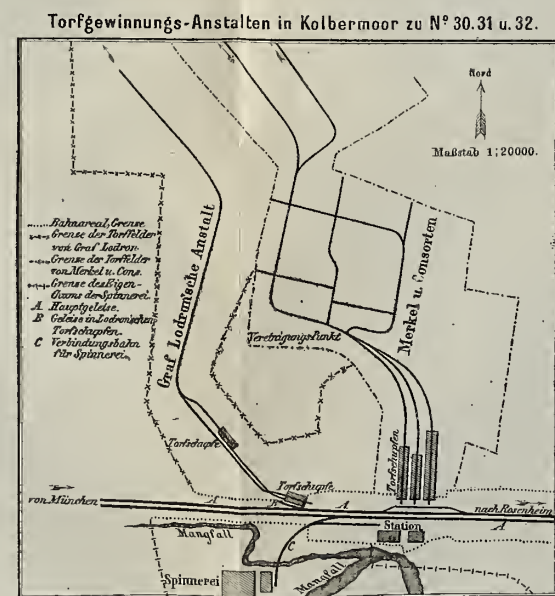
VII
Die Industriebahnen bei Prag.







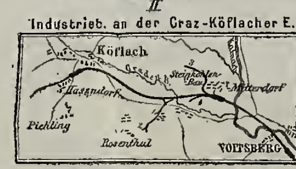
Torfgewinnungs-Anstalten in Kolbermoor zu № 30. 31 u. 32.



I
Industriebahnen an der Oesterr. Südbahn.



II
Industrieb. an der Graz-Köflacher E.



VI
1. Ostrauer Kohlenbahn



IX
Die Aussig-Teplitzer Eisenb. mit ihren Schleppbahnen.



2. Dabrowa u. 3. Jaworzno Kohlenb.



F. A. Brockhaus Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.

Nº. 45.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 6. November 1868. (Schluss der Nummer: 5. November Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Grossherzogl. **Badischen** Verkehrs-Anstalten ist die zur Badischen Staats-Eisenbahn gehörige, 2,5 Meilen lange Strecke **Hochhausen-Wertheim** (Fortsetzung der am 10. October v. J. eröffneten Zweigbahn Lauda-Hochhausen, siehe No. 41 Seite 572 der Eisenbahn-Zeitung pro 1867) mit den Stationen

Gamburg, Bronnbach, Reicholzheim und Wertheim

am 15. October d. J. für den Personen- und Güterverkehr (mit Ausnahme von Reicholzheim) eröffnet worden. Die Station Reicholzheim ist nur für Personen-Verkehr eingerichtet.

Nach der Mittheilung des Directoriums der **Leipzig-Dresdner** Eisenbahn-Compagnie ist von der Borsdorf-Meissener Bahn die 2,5 Meilen lange Strecke **Döbeln-Nossen** mit den Stationen

Döbeln, Rosswein und Nossen

am 25. October d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Nach der Mittheilung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direction zu Leipzig wird die zwischen **Zwickau** und **Wiesenburg** (an der Obererzgebirgischen Linie der Sächsischen westlichen Staatsbahnen) angelegte Güter-Station, Namens **Wilkau** (für Kirchberg), **am 1. November d. J.** dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 30. October 1868.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.

Die unter dem Namen des **Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes** bestehende Vereinigung mehrerer Eisenbahnen zum Zwecke gemeinschaftlicher Einrichtungen wird mit dem Schlusse des laufenden Jahres aufgelöst. In Folge dessen treten vom 1. Januar 1869 ab auch alle Tarife sowie deren Nachträge ausser Kraft, welche für den Verkehr innerhalb des Verbandes oder für den Verkehr des Verbandes mit andern Eisenbahnen publicirt worden sind. Inwieweit einzelne der bestehenden directen Tarifsätze auf Grund neuer Vereinbarungen bestehen bleiben, bezüglich durch andere ersetzt werden, wird besonders bekannt gemacht werden. Der im Verbande bestehende directe Personenverkehr bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

Erfurt, den 17. October 1868. **Der Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband.**

Vorstehende Bekanntmachung wird hiermit zur Kenntniss sämmtlicher Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gebracht. — Berlin, den 24. October 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Die Lage des Waaren- und Producten-Marktes blieb in vorvoriger Woche so ziemlich dieselbe, weshalb wir den Bericht ausliessen. Man schien sich damals erst Erholung von den ersten kleinen Anläufen speculativer Thätigkeit gönnen zu wollen, um sich über den Markt mehr zu versichern. War die Situation still, so blieben doch die Preise fest, ein Zeichen, dass man guten Muthes war. In Zucker wurden in vorvoriger Woche gegen 60 000 Ctr. umgesetzt. Die Bewegung in Eisenfabricaten für Bahn- und Häuserbau-Bedarf geht gleich lebhaft fort. An den Ziffern der Kohlenfrachten, die gegen das Vorjahr in mehr als verhältnissmässigem Steigen begriffen waren, erkannte man

nicht nur die allgemeine Zunahme des Verbrauchs, sondern einmal, wie die Deutsche Kohle durch die Frachtbegünstigungen einen immer grösseren nordwärts und südwärts vorgeschobenen Markt sich erkämpft, sodann wie die industriellen Etablissements und alle anderen kohlenverzehrenden Anstalten in stetigem Wachsen begriffen sind. Aus Essen wird uns gemeldet, dass die Aufträge wegen Mangel an Waggons nicht alle ausgeführt werden konnten. Die Schlesischen etc. Bahnen könnten sich, wenn Beispiele jederzeit Nachfolge hätten, bei dem Prof. Schubert in Dresden bedanken, der dictatorisch dortigen Fabriken „bei 50 Thlr. Strafe" aufgiebt, vom 1. October ab ihre Kessel nur noch mit Schlesischer Kohle zu heizen, weil sie weniger Rauch als die Sächsische aus dem Plauenschen Grunde erzeuge. (Schubert ist zugleich Regierungsrath und Dampfkessel-Inspizient). Zunächst ist Recurs gegen den Ukas des Professors eingelegt worden, da die Etablissements, (die Stein- und Braunkohle mischen), ein Kostenplus von 12 000 Thlr. berechnen, eine wohl etwas gewagte Calculation. Im Getreidemarkt ist der Frachtverkehr immer noch beschränkt. Dagegen werden auch nach den neuesten Marktberichten wieder lebhafte Terminabschlüsse gemeldet. Es dürfte deshalb die flottere Bewegung, auf die namentlich Ungarn mit Ungeduld wartet, kaum vor Anfang December beginnen, da der Consum zunächst durch die neue Erndte befriedigt wird. Getreide- wie Eisenverladungen leiden übrigens auf sehr verschiedenen Routen an dem noch sehr niedrigen Wasserstande. Die Wollverfrachtungen haben sich gegen die frühere Flaue wieder etwas lebhafter gezeigt, wie die Industrie überhaupt mit jeder Woche dem Frieden mehr traut. Die Zufuhren von Baumwolle in Liverpool sind für die Textilbranche ebenfalls ein Beleg. Sie betrugen bis 24. October 2 232 680, in 1867: 1 992 190 Ballen. Der Geldmarkt hat sich ebenfalls Hand in Hand mit dem politisch weniger umdüsterten Horizont gebessert. Wir geben zu, dass die Verfrachtungen vom Januar ab gewöhnlich steigen, indessen sind die festeren Discontonotirungen nicht allein hierauf, sondern auch auf die von einem langen Alpdruck allmählich wieder etwas sich erholende industrielle Speculation zurückzuführen.

Schon früher haben wir auf die grosse Bedeutung des Salzes als Eisenbahnfrachtartikel hingewiesen. Die gegenwärtig die Zeitungen durchlaufende Nachricht, dass Preussen ½ Million, event. 1 Million u. mehr Centner Salz nach den unteren Donauländern zu werfen Willens ist, veranlasst uns aufs Neue, die Anhalter- und Stettiner Bahn für möglichste Concessionen für diesen Artikel, der eine ganz bedeutende Zukunft hat, zu interessiren, damit es der Ostsee-Rhederei möglich wird, den grossen Markt, den wir vor der nächsten Thüre haben, Russland, für unser Salz, d. h. zugleich für unsere Bahnen zu erobern. Damit der Leser einmal den Ernst dieser Frage zu würdigen weiss, führe ich an, dass allein in den ersten fünf Monaten nach Nord-Russland importirt wurden

Petersburger Hafen.
Januar—Juli 1867: 348 344 Pud
„ „ 1868: 460 983 „
Rigaer Hafen
1867: 843 294 Pud
1868: 874 574 „

Ich finde in der neuerlichen Statistik für beide Plätze Deutsches Salz gar nicht mehr aufgeführt, sondern nur Spanisches, Französisches und Liverpooler. Die Ziffern geben wohl zu denken. Es ist doch eine sehr erwägenswerthe Frage für die Bahnverwaltungen, wenn es sich darum handelt, ob vielleicht durch Concessionen jährlich ½ Million Centner Fracht zu gewinnen wäre.

Wir haben vor 14 Tagen die nationalöconomische Seite des Güterverkehrs, besonders aber die inneren bewegenden Kräfte und Motiven vorgeführt welche die scheinbar widerspruchsvolle Thatsache erklärten, dass die Eisenbahnen, während eigentlich alle Welt über „andauernde Geschäftsstockung" klagt, stetig höhere Gütermassen und Einnahmen aufzuweisen haben, eine Richtung, welche, nach den von uns dargelegten stetig wirkenden Momenten Aussicht hat anzudauern. Fast allwöchentlich kommen Erleichterungen und Tarifermässigungen, die diese Wirkungen unterstützen. Leider haben die internationalen Handels-Verträge noch nicht die grossen Erfolge aufzuweisen, die von ihnen erwartet wurden. Die grosse Güterbewegung von Deutschland nach Frankreich, auf die man namentlich für alle mittleren Waarenclassen ebenso bestimmt als in grossem Umfange rechnete, ist weit hinter den erwarteten Ziffern zurückgeblieben. Selbstverständlich hat der Verkehr in sehr vielen Beziehungen zugenommen, wie wir später ziffermässig sehen werden, wenn wir uns der westlichen und nördlichen Güterströmung in einem der nächsten Artikel zuwenden werden. Heut soll uns die östliche beschäftigen. Leider ist es Deutschland nicht gelungen, Russland auf eine liberale Bahn des Zollsystems zu drängen. Von den Handelsverträgen hofft man gewöhnlich die wachsende Entwickelung der internationalen Arbeitstheilung, also, deutlicher ausgesprochen, einen naturgemässen Entwickelungsgang, in welchem jede Nation hauptsächlich diejenigen Producte anzufertigen sich bestrebt, zu welchen es durch Klima und Natur des Landes hauptsächlich berufen wäre. Diese Hoffnung ist leider nur noch gering. Denn das Schutzzollsystem hat die naturgemässe industrielle Entwickelung so verschoben, dass diese Erwartung zu spät kommt. Fast fabriciren alle Länder womöglich Alles. Die Baumwolle wird im hohen Norden Finnlands und in den Nordrussischen Gouvernements verarbeitet, dafür bezieht Russland, das grösste Flachsproductionsland der Erde, seine Leinen aus Sachsen, Vlamland, England! Und so ist es in ganzen Waarenclassen. Da uns Russlands hartnäckiges Protectionssystem für jetzt alle Zugeständnisse verweigert, müssen wir vorläufig das Beste ausschliesslich aus der Entwickelung seines Bahnnetzes hoffen, welches in colossalen Progressionen vorwärtsschreitet und für unsere östlichen Vereinslinien eine grosse Zukunft verheisst. Ich habe früher schon ausgesprochen, dass die Schienenwege dem Seeverkehr immer mehr und mehr Güter entziehen. Ich habe, um hierfür einen Einblick zu eröffnen, in den folgenden Tabellen die Russische Statistik über die Landzollämter gegeben, die soeben erschienen ist. Sie betrifft den Verkehr vom Januar bis Juli. Wäre mehr Raum vorhanden, so hätte ich gern zugleich die Ein- und Ausfuhr über die Häfen hinzugefügt und hier würde sich namentlich am Rigaer Hafen zeigen, wie eine Menge Güter bei der Ein- und Ausfuhr gefallen sind, eben weil sie die Eisenbahnen an sich ziehen. Oft kann man bei dieser oder jener Waare an den Ziffern ganz deutlich sehen, wie sich die Frachten, die in den Hafenämtern Minus geben, an den Landzollämtern als Plus auftauchen. An dem Petersburger Hafen ist diese Wendung der Dinge noch nicht so ersichtlich. Sobald aber Moskau über Smolensk direct mit Königsberg verbunden sein wird, wird auch der Petersburger Hafen ganz bedeutend verlieren. Wir müssen es nun dem aufmerksamen Leser überlassen, die Ziffern genauer sich anzusehen. Manchmal machen diese Ziffern förmliche Sprünge. Man sieht, es hat sich dem verkehrenden Publicum plötzlich klar gemacht, die Waaren nicht mehr in den alten Wegen fortzubeziehen, sondern fortan über dieses oder jenes Landzollamt geben zu lassen, oder es haben sich durch neu in Betrieb gesetzte Russische Bahnen neue Verkehrsbeziehungen geschaffen. Wir behalten uns vor, später gelegentlich auf einige Frachtclassen besonders einzugeben und die bezüglichen Waarenbewegungen auf unsern östlichen Linien mit den gleichen in den Russischen Häfen in Verbindung darzustellen. In den folgenden beiden Tabellen sehen also die Leser die Hauptwaarenclassen der Russischen Ein- und Ausfuhr Januar—Juli, wie sie No. 37 des Anzeigers des Russischen Finanzministeriums enthält.

I. Einfuhr nach Russland	Zollamt	Warschau 1867	Warschau 1868	Wirballen 1867	Wirballen 1868	Alexandrowo 1867	Alexandrowo 1868	Sosnowice 1867	Sosnowice 1868	Die übrigen 1867	Die übrigen 1868
Rohzucker, gestossen, jeder Art	Pud	—	—	12810	11466	—	103	37	109	1769	1245
Raffinade, Melis, Lumpen, Candis	„	551	156	5	3	79	13	—	11	126	452
Thee	„	5800	4976	28570	24197	201	166	4	3	439	1799
Kaffee	„	14026	16189	7119	3963	4102	6143	627	742	6478	3317
Baumöl	„	21708	23912	13287	5719	3837	999	382	1974	5295	4607
Wein	„	18039	28128	1273	1280	1834	1676	297	283	46161	17385
„ in Flaschen	Stück	10356	18271	407	1514	1414	900	351	414	3918	2276
Champagner	„	21804	12548	3977	637	1227	944	302	149	8175	3591
Salz	Pud	9	—	—	—	—	—	—	1	3569267	2033354
Blättertabak	„	5573	9248	1244	812	—	—	—	—	1378	67
Geschnittener Tabak u. Cigarren	„	85	65	174	204	—	—	—	—	33	26
Rohbaumwolle	„	1060	2381	582417	416998	49385	67552	4997	3734	3342	4904
Baumwollgarn	„	7089	7269	4644	2543	15563	14182	521	545	14200	8199
Farbhölzer	„	1449	2104	6538	5429	3939	3737	1355	1837	12610	9233
Indigo	„	797	654	2072	2048	246	272	112	138	874	633
Blei	„	5304	42470	863	537	137	31	750	97	2785	9175
Wolle	„	1493	4203	5772	11967	7698	10188	880	3043	4434	4205
Seide	„	253	230	3553	2399	133	73	6	3	81	59
Baumwollfabricat	„	9496	4620	7253	5212	1131	920	222	223	4362	4392
Wollenfabricat	„	12178	8901	8840	6824	550	365	126	128	5241	6521
Leinenfabricat	Werth Rub.	396872	307269	396695	412444	21615	13108	41418	57608	519402	306001
Seidenfabricate	Pud	1056	424	1635	1385	41	44	7	6	235	529

II. Ausfuhr aus Russland	Zollamt	Warschau 1867	Warschau 1868	Wirballen 1867	Wirballen 1868	Alexandrowo 1867	Alexandrowo 1868	Somowice 1867	Somowice 1868	Die übrigen 1867	Die übrigen 1868
Getreide . . .	Tschetw.	31028	35059	56959	46743	86913	112585	43391	24041	944392	507503
Lein- u. Hanfsaat	„	370	966	20732	37990	—	—	—	—	25860	43946
Talg	Pud	2213	18001	3564	4761	—	—	—	—	6809	12821
Flachs	„	64295	30795	675767	973655	2	—	9219	11260	210654	237321
„ Heede . . .	„	2381	—	27979	66625	—	—	—	—	18613	7667
Hanf	„	11344	22799	98511	135138	—	75	—	27692	31036	30784
„ Heede	„	—	—	—	—	—	—	—	—	1986	1856
Leinen u. Hanfgarn .	„	—	—	89	297	—	30	—	—	27	2092
Häute, gegerbt . . .	„	1376	8313	22415	38230	1856	7180	1548	1961	20514	67974
„ ungegerbt . .	„	—	127	737	580	—	—	—	—	1042	8899
Knochen	„	1769	3251	76	219	—	35	—	—	30420	53956
Wolle	„	13014	19609	5153	7614	11304	9099	11977	2574	38024	59611
Borsten	„	2598	4777	3643	8540	1831	5	—	7	5440	7466
Pottasche	„	—	—	—	—	—	—	—	—	2666	50
Eisen	„	—	—	257	—	—	—	—	610	220	540
Kupfer	„	—	—	—	—	—	—	—	—	4500	—
Stricke und Taue . .	„	—	—	110	464	—	—	—	—	1872	4881
Segel- und Flämisch Leintuch . . .	Stück	—	—	17	58	—	—	—	—	20	1514
Sackleinen . . .	Arschin	—	—	23950	—	—	—	—	—	100630	71450
Holz	Rbl.	397	—	26590	157609	2290	—	226119	403463	2270222	2244558
Rauchwerk	Pud	22	—	6569	10562	—	—	—	—	201	7774

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 3. November. Der Eisenbahn-Actien-Markt entwickelte in den letzten Tagen und besonders gestern eine so angeregte Stimmung, wie wir sie seit langer Zeit nicht beobachtet haben. Es traten allerdings nur einzelne Devisen in den Vordergrund, aber die Zahl derselben ist gross genug, um die Bezeichnung „angeregt“ adoptiren zu können. Diese Thatsache überrascht mich nicht, die ersten Symptome der wiedererwachenden Theilnahme konnte ich schon in meinen letzten Referaten signalisiren, dieselben haben sich weiter entwickelt und sind besonders Mainz-Ludwigshafener, Oberschlesische A und C, Köln-Mindener und Cosel-Oderberger in den Vordergrund getreten. Die genannten Papiere gehören mehr und weniger zur „schweren Reiterei“, d. h. der Zahl der Devisen an, deren Cours sich am 2. Januar durch Lostrennung des Dividenden-Coupons um einige Procente reducirt, die also deshalb besondere Beachtung verdienen. Mainz-Ludwigshafener fanden wegen ihrer sehr guten Einnahmen Theilnahme, besonders seitdem sie aus der Zahl der „Gulden-Papiere“ ausgetreten und in die „Thaler-Devisen“ einrangirt worden sind. Oberschlesische fanden die ihnen gebührende Anerkennung, ungeachtet man weiss, dass die Uebernahme der bekannten Erweiterungsbauten nicht aufgegeben ist. Die Actionäre haben Aussicht auf eine Dividende von 15% und mehr; gegenüber dieser Rentabilität wird die „Billigkeit“ des jetzigen Courses anerkannt. Weiter waren Cosel-Oderberger beliebt und nach einem starken Coursdrucke gestern steigend. Das Project einer Fusion dieser mit der Oberschlesischen Eisenbahn wird in den Kreisen der Actionäre lebhaft discutirt; ich glaube aber, dass ein Erfolg dieser Bestrebungen noch fern liegt und dieselben kaum früher auf eine Realisation rechnen können, bis die Erweiterungsprojecte der Oberschlesischen Eisenbahn für diese gesichert sind. Die Baisse des Papiers von 113¼ bis 111½ schien mit speculativen Engagements in Verbindung zu stehen, gestern trat eine Reprise bis 111¾ ein. Stamm-Prioritäts-Actien fielen von 110½ auf 109 und schlossen 109¾. — Ausserdem waren noch Köln-Mindener und Rheinische in ziemlich gutem Verkehr.

Ich wende mich nun zu der Schattenseite des Marktes und finde zunächst Berlin-Görlitzer Stamm-Actien 3, Märkisch-Posener 1¼ und Amsterdam-Rotterdamer 1½ Procent niedriger. Die beiden ersteren haben noch immer den vollen Druck getäuschter Erwartungen zu tragen, die aber nur bei Görlitzern eine bereits bestehende Grundlage haben. Ich habe über diese Bahn bereits gesprochen und darf mich also auf schon Gesagtes beziehen. Demselben Drucke erlagen die Stamm-Prioritäten der Rechten Oderuferbahn mit einer Baisse von ¾ Proc. Amsterdam-Rotterdamer kamen auf den Markt in Folge der Nachricht, dass die Concession für eine Eisenbahn von Haag über Alphen und Woerden nach Utrecht, mit einer Seitenlinie von Leyden nach Alphen und von Amsterdam über Alphen nach Rotterdam ertheilt worden sei. Es wäre das in der That eine böse Concurrenz, weil der Verkehr von Deutschland nach dem Haag direct von Utrecht dahin gehen und sich der Umweg über Rotterdam sparen liesse. Auch der Verkehr zwischen Amsterdam und Rotterdam käme in Frage, ungeachtet auch die neue Bahn keine gerade Linie bilden würde. Der Umweg, welchen die heutige Amsterdam-Rotterdamer Bahn über Harlem und den Haag macht, ist so gross, dass nach einem mir vorliegenden, früher erschienenen Prospect einer directen Linie, jene um nicht weniger als 26 Kilometer schlagen würde. Die Amsterdam-Rotterdamer Bahn ist 84,5 Kil. lang, während die directe Linie mit 58 Kil. projectirt war. Die erstere würde dann auf den Local-Verkehr angewiesen werden.

Ich hoffe, dass sich die in den letzten Tagen für Eisenbahn-Actien hervorgetretene Theilnahme erhalten wird. Von entscheidendem Einfluss werden die October-Einnahmen sein, die Aussichten sind für dieselben günstig, ungeachtet der Getreide-Verkehr noch immer lahmt und namentlich das Weizen-Geschäft unter dem Drucke der aus England und Frankreich kommenden Berichte steht. Einige in Berlin mündende Bahnen sind dagegen durch speculative Operationen unterstützt worden, welche im Roggenhandel für den October-Termin in Scene gesetzt wurden. Der Preis für diesen Termin war von vorigem Montag bis Freitag nicht weniger als 5½ Thlr. auf 64½ Thlr. gestiegen, innerhalb einer halben Stunde fiel er auf 54½ Thlr., weil trotz der massenhaften Versendungen Seitens der Hausse-Partei, dieselbe doch dem Andrange effectiver Waare weichen musste. Innerhalb 14 Tage sind 2750 Wispel verladen worden und doch ist im October der Vorrath von 3541 auf 7513 Wispel gestiegen. Auch die Baisse-Partei war nicht müssig und hat grosse Quantitäten herbeigeschafft. Die Eisenbahnen wurden an diesen Transporten betheiligt. Die Herren Speculanten scheinen den Einfluss und die Macht des Eisenbahnverkehrs bei ihren Operationen zu unterschätzen.

Von den Oesterreichischen Eisenbahn-Actien erhielten sich „Lombarden“ im Vordergrunde, doch hatte das Geschäft auch in diesen unter der sehr grossen Theilnahme zu leiden, welche sich den „Americanern“ zuwendete. „Franzosen“ d. h. „Staatsbahn-Actien haben ihren Glanz durch die Aussicht auf die concurrirende „Oesterr. Nordwestbahn“ etwas eingebüsst. Es wäre eine müssige Arbeit den Einfluss der letzteren auf den Verkehr der Staatsbahn heute untersuchen zu wollen, weil bis zur Fertigstellung der Nordwestbahn mehrere Jahre vergehen und innerhalb derselben ganz neue Verkehrs-Verhältnisse zur Erscheinung kommen und insbesondere der Binnenverkehr durch den Ausbau des Oesterr. Eisenbahnnetzes unzweifelhaft bedeutend entwickeln wird.

Der Prioritätenmarkt war still, nur hin und wieder zeigte sich mehr Leben. Auch der Verkehr in Russischen Prioritäten entbehrte seinen bisherigen Elasticität, ungeachtet die neu auf den Markt kommende Priorität der Charkow-Asowschen Eisenbahn keine bedeutende Concurrenz macht. Dieselbe ist mehr für den Englischen, als den Deutschen Markt bestimmt, die hier eingehenden Zeichnungen lauten stark überwiegend auf „Pfund-Stücke“ welche wahrscheinlich ihren Weg bald nach London finden werden. Die Concurrenz der „Americaner“ scheint auch gegen Russische Prioritäten zu wirken; ich möchte aber in Betreff der ersteren vor all zu sanguinen Erwartungen warnen. Die schwankende Valuta hat sich in den Vereinigten Staaten in solchem Grade eingebürgert, dass ein allzu rapides Fallen des Gold-Agios den gesammten Exporthandel lahm legen würde. Schon die letzten Nachrichten enthielten schwere Klagen über den Einfluss des weichenden Gold-Agios. Die Exportfähigkeit Americas für Brodfrüchte war bisher ein bedeutender Factor bei der Preis-Regulirung derselben in Europa. Es kann leicht kommen, dass wenn das Gold-Agio weiter fällt, Europa in dieser Beziehung „die Rechnung ohne Wirth“ gemacht hat; und das wäre eine Eventualität, welche man nicht aus den Augen verlieren darf.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 3. November. (Vom Eisenbahn-Actien-Markte. Die Einnahmen der Oesterr. Eisenbahnen. Rudolfsbahn-Westbahn. Dux-Komotau. Ungarisch-Galizische Eisenbahn-Verbindung. Linz-Budweiser Bahn. Lemberg-Cernowitzer Bahn. Kaschau-Oderberger Bahn. Ungarische Nordostbahn. Brünner Pferdebahn.)

Die Beust'sche Rede im Wehrgesetzausschusse hat Anfangs deprimirend auf die Course gewirkt, aber als man erfuhr, dass die Rede hauptsächlich nur dahin gerichtet war, auf die Nothwendigkeit hinzuweisen, dass Oesterreich mit seiner Machtstärke nicht hinter den anderen Grossmächten zurückbleiben könne, als man erfuhr, dass auch das Ausland Alles was von der Rede hinausberichtet worden war, nur in diesem Sinne aufgefasst hatte, gewann die Hausse die Oberhand. Staatsbahn stiegen von 260 auf 263. Die letzte Wocheneinahme von 709 483 fl. ist die stärkste vom ganzen Jahre. Auch Süd-

bahn-Actien stiegen auf 188 fl., um 2 fl. höher als gegen die Vorwoche. Ferdinands-Nordbahn stiegen von 186 bis 191. Oesterreichische Nordwestbahn, für die sich das Ausland in ungewöhnlichem Maasse zu interessiren scheint, wurden bis 6 fl. Agio bezahlt, nachdem bekannt geworden, dass die Zeichner nur etwa 5% ihrer Zeichnung erhalten werden. Czernowitzer, die vor dem Bezugstermine von 181 bis auf 176 gedrückt worden waren, wurden, nachdem das Bezugsrecht ausgeübt wurde, von 168 bis 174 bezahlt und lassen ein weiteres Steigen erwarten, da schon der Novembercoupon mit 7 fl. Silber bezahlt wird und künftig 7% laufende Zinsen berechnet werden, so dass diese Actien zum jetzigen Course fast $9^1/_4$% tragen. Tramway profitirten ebenfalls von der allgemein steigenden Tendenz. Dieselben hoben sich von 96 auf 110. Die Stimmung gegen das Unternehmen ist im Publicum nicht günstig, da die häufigen Unglücksfälle der Verwaltung zur Last gelegt werden. Ferner erfuhren eine Besserung: Karl-Ludwigbahn von $1^1/_2$ fl., Siebenbürger Bahn-Actien von 1 fl., Franz-Josefbahn-Actien von $^1/_4$ fl., Barcs-Fünfkirchner Bahnactien von $^3/_4$ fl.

Die Bruttoeinnahmen der Oesterreichischen Bahnen betrugen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres:

Südbahn, Oesterr. Netz . . .	19 983 939 fl.
Staatsbahn	22 562 256 „
Nordbahn	17 644 749 „
Elisabeth-Bahn	8 187 557 „
Theissbahn	4 116 121 „
Karl-Ludwig-Bahn	3 390 474 „
Lemberg-Czernow. Bahn . .	1 293 028 „
Böhm. Westbahn	1 711 679 „
Pardubitzer Bahn . . , .	1 469 589 „
Köflacher Bahn	379 890 „
Donaudampfschifffahrt . . .	10 520 749 „

im Ganzen eine Steigerung der Einnahmen von 803 Meilen im Betrage von 15 611 153 fl. oder über 19 000 fl. per Meile gegen das Jahr 1867.

Das Bahnproject Scheibbs-Kemmelbach soll nunmehr in anderer Weise modificirt worden sein, indem statt desselben eine neue Verbindungsbahn zwischen Westbahn und Rudolfsbahn, welche von Pöchlarn ausgehend über Scheibbs, Gamming, Gössling, Mendling nach Altenmarkt zur Rudolfsbahn führen soll. Diese Linie hätte wohl bedeutende Resourcen und gegründete Aussicht auf Rentabilität. Nicht nur, dass sie als Localbahn eine erhebliche Erz-, Kohlen-, Holz- und Eisenwaaren-Verfrachtung hätte, sie würde auch den Weg, welchen die Güter der Rudolfsbahn nach Wien nehmen, um $7^1/_2$ Meilen abkürzen, somit Obersteiermark mit den Hauptbandelsplätzen der Monarchie, Wien und Pest, um so viel näher bringen.

Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn hat dem Handelsministerium das Project der Fortsetzung der Bahn von Dux nach Komotau überreicht. Nach diesem Projecte soll die Trace von Dux, der gegenwärtigen Endstation über Preschen und Oberleutersdorf, wo Stationen beantragt sind, dann über Maria-Ratschitz und an Kummerpursch vorbei nach Brüx geführt werden, wo ein Stationsplatz nächst der Ziegelhütte im Kopitzer Weg angelegt wird. Von dort geht die projectirte Bahntrace an Trübschütz vorüber, berührt Holtschitz, in dessen Nähe die Station Seestadtl errichtet werden soll, führt über Pahlet und den Haltepunct Wurzmes nach Udwitz, bei welchem Orte die Station Görkau beantragt ist und mündet nächst Oberdorf in die Station Komotau der Böhmischen Nordwestbahn. In Preschen soll die Station für Bilin unter dem Namen Preschen-Bilin errichtet werden. Die Totallänge der Strecke Dux-Komotau beträgt 19 216 Klftr. = $4,_{804}$ Meilen, wovon 12 924 Klftr. in der Geraden liegen.

Die Grafen Adam Potocki und Aladár Andrássy sind im Namen des von ihnen repräsentirten Consortiums beim Königl. Ungar. Communicationsministerium um die Concession zum Bau und Betriebe einer von der Theiss- eventuell von der Ungarischen Nordostbahn an einem der Puncte Kaschau, Szerencs, Zambor, St. Ujhely oder Csap ausgehenden Eisenbahn in der Richtung über Mezö-Laborcz an die Galizische Grenze eingeschritten. Dieselben haben weiteres beim K.K. Handelsministerium die Pläne für die Linien von der Ungar. Grenze bei Mezö-Laborcz über Lupkow, Lisko und Chyrow nach Przemysl, von Lisko, beziehungsweise Zagorz über Sanok nach Tarnow und von Chyrow über Sambor, Drohobyez und Stryi an die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn überreicht und das für die beiden erstgenannten Linien bereits gestellte Concessionsbegehren auch auf die dritte Linie ausgedehnt.

An Stelle der Pferdebahn Linz-Budweis wird nunmehr auf Grund der Kaiserl. Entschliessung vom 22. Octbr. d. eine Locomotiveisenbahn hergestellt werden, um die Verbindung der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn mit der Kaiserin Elisabethbahn und der Kronprinz-Rudolf-Bahn zu realisiren. Zugleich wurde bestimmt, dass nebst dem Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Linz auch eine directe Verbindung mit der Kronprinz Rudolf-Bahn über Mauthausen derart sichergestellt werde, dass die Verbindungslinie gleichzeitig mit der Eröffnung der Kronprinz Rudolf-Bahn auf der ganzen Linie von St. Valentin bis Villach dem Betriebe übergeben wird.

Der Termin zur Geltendmachung des Bezugsrechts auf die Actien zweiter Emission der Lemberg-Czernowitzer Bahn von Seite der Besitzer der Actien erster Emission ist gestern abgelaufen. Mehr als zwei Drittheile der Actionäre haben von ihrem Bezugsrechte Gebrauch gemacht und es sollen noch weitere Anmeldungen aus England unterwegs sein. Es dürfte demnach nur ein kleiner Rest von Actien zweiter Emission unbezogen bleiben, welchen die Anglo-Oesterreichische Bank auf feste Rechnung übernommen hat.

Auf der Strecke Oderberg-Teschen der Kaschau-Oderberger Bahn fand am 25. October d. J. die technisch-polizeiliche Begehung unter Führung eines Sectionsrathes des Ungarischen Communicationsministeriums statt und wird, nachdem nach Aussage der Sachverständigen kein Anstand obwaltet, diese Strecke, auf welcher die Arbeiten erst im October vorigen Jahres begonnen werden konnten und der strenge Winter die Bauausführung vielfach unterbrochen hatte, mit 1. November, als dem vertragsmässigen Eröffnungstermin, dem Verkehr übergeben werden. Von den auf dieser Strecke in der Gesammtquantität von 70 000 Kubikklaftern auszuführenden Erdarbeiten waren im Monate März bereits 33 582 Kubikklaftern, also beinahe die Hälfte, vollendet und es standen bei diesen Arbeiten täglich 1000—2000 Arbeiter in Verwendung. Im Einschnitt zu Karwin besteht eine provisorische Bahn, auf welcher mit 40 Bahnwagen, deren Leistungsfähigkeit 120 Kubikklafter beträgt, gearbeitet wurde. Die Construction der Kunstbauten, welche wegen der Fröste erst im April begonnen werden konnte, ist solid ausgeführt. An Fahrbetriebsmitteln sind gegenwärtig 4 Locomotiven und 150 Wagen eingelangt und hat die Direction der Kaschau-Oderberger Bahn bereits sämmtliche auf diese Bahn bezugnehmende Reglements, Instructionen etc. dem Communicationsministerium behufs Revision und Genehmigung unterbreitet.

Ueber den Stand der Vorarbeiten für die Ungarische Nordostbahn erfährt man, dass die Linie Debreczin bis jenseits Szathmar bis zum Turmbach in einer Länge von 16 Meilen derart vorgearbeitet ist, dass nunmehr die politische Begehung der Strecke abgewartet werden muss, um die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen. Auf der Strecke von Turbach bis M. Szigeth haben die Vorarbeiten einige Verzögerung dadurch erlitten, dass auf Wunsch des Marmaroser Komitates die Eisenbahn vom linken auf das rechte Theissufer verlegt werden soll, worüber gegenwärtig detaillirte Studien gemacht werden. Doch steht in kürzester Zeit die Einreichung der definitiven Projecte über die Trace an beiden Ufern der Theiss bevor. Auf der Strecke von Tekehaza bis Dobrony sind die Vorarbeiten derart gediehen, dass die Brouillons in 8—10 Tagen einlangen werden, jene der Strecke von Dobrony bis S. A. Ujhely sind bereits eingelaugt und werden der sorgfältigsten Prüfung unterzogen. Von S. A. Ujhely gegen Kaschau ist eine bedeutende Anzahl Ingenieure mit der Auffindung der geeignetsten Bahntrace beschäftigt. Die Eröffnung der Bahnstrecke von Debreczin bis Szathmar dürfte im Herbste des Jahres 1869 erfolgen.

Der Gemeinde-Ausschuss der k. Landesbauptstadt Brünn hat die Bedingnisse für die Errichtung und den Betrieb von Pferde-Eisenbahnen auf den der Gemeinde Brünn gehörigen Gründen, Strassen, Gassen und Plätzen festgestellt. Es werden nun alle Diejenigen, welche auf Grundlage dieser Bedingnisse eine Pferde-Eisenbahn in Brünn zu errichten beabsichtigen, eingeladen, ihr Offert bis incl. 30. November 1868 wohl versiegelt und von aussen mit der Aufschrift: „Offert für die Errichtung einer Pferde-Eisenbahn in Brünn“ beim Brünner Gemeinderathe einzubringen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Kreisrichter Fleischer, Mitglied des Directoriums der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, ist am 24. v. M. gestorben. Siehe Bekm. S. 655.

Oesterreich. Carl Ritter von Klein, Mitglied des Verwaltungsraths der Galizischen Carl-Ludwig- und der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Gesellschaft etc., sowie der Oberingenieur der Galizischen Carl-Ludwigbahn A. Wallner sind gestorben.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Die Locomotivlieferung für die Moldau-Walachische Bahn ist an Französische und Englische Etablissements vergeben, welche ca. 25 000 fl. pro Stück verlangten, während dem Vernehmen nach die Forderung der Sigl'schen Fabrik in Wien 31 050 fl. betrug.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Nov. zu Köln	Rheinische E.	Barrièren } Neuss-Düren	
10. „ zu Köln	dieselbe	Abtheilungszeichen } Neuss-Düren	—
10. „ zu Wien	Kaiser Ferd. Nordb.	Unterbauarbeiten auf der Mährisch-Schles. Nordb.	—
11. „ zu Saarbrücken	Saarbr.- u. Rhein-Nahebahn	Uniformen etc.	—
12. „ zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Verkauf von Metallabgängen etc.	—
13. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Verkauf alter Materialien etc.	657
13. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	7. Loos Section Ehingen	—
14. „ zu Hannover	Hannoversche E.	280 000 Cbfss. Brennholz	—
15. „ zu Schwaben	Bayer. Staatsb.	XI. Loos München-Braunau	—
16. „ zu Wiesbaden	Nassauische Bahn	Schreibmaterialien pro 1869	—
16. „ zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	5631 Ctr. eiserne Brücken-Constructionen	657

Briefkasten.

Herrn L. in Dresden: Bei den Bayer. Ostbahnen befinden sich, laut eingezogener Erkundigung, 2 Oberingenieure, nämlich ein solcher für die Bahnerhaltung Namens Strauss und ein Maschinen-Oberingenieur Namens Krämer; beide haben ihren Wohnsitz in München.

Herrn Ingenieur St. in Furth. Hoffentlich sind Sie jetzt im Besitz der gewünschten Antwort, welche wir am 29. v. M. mit Zeitschriften an Sie absandten.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Maximiliansbahn.
(Neustadt-Weissenburg, Winden-Maxau.)

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Maximilians-Bahn werden in Gemässheit der §§ 26 und 40 der Gesellschafts-Satzungen zu einer

Dienstag den 1. December 1868, Morgens 10 Uhr
zu Ludwigshafen a/Rh. im Stationsgebäude

abzuhaltenden

Ausserordentlichen Generalversammlung

hierdurch ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1) Vorlage der Allerhöchsten Concessionsurkunde d. d. Schloss Berg, den 21. September 1868 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winden nach Bergzabern als integrirender Bestandtheil der Pfälzischen Maximiliansbahn unter Ausdehnung der $4^1/_2$procentigen Zinsengarantie des Staates auf die hierdurch veranlasste Capitals-Vermehrung.

2) Antrag der Verwaltung
   a) auf Anerkennung und Annahme dieser Concession durch die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn.
   b) auf Genehmigung der der dessfalls erforderlichen Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales um den Maximalbetrag von 275 000 fl. unter mit den Kgl. Staatsministerien der Finanzen und des Handels näher zu vereinbarenden Modalitäten.
   c) auf Ermächtigung zur sofortigen Ausführung der Zweigbahn Winden-Bergzabern.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser ausserordentlichen Generalversammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 24. November l. Jrs. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz, entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Ludwigshafen, den 30. October 1868.

Der Vorstand
des Verwaltungs-Rathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
Mahla.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit Ausreichung der neuen (achten) Serie **Coupons zu den 4% Prior.-Actien unserer Gesellschaft nebst Talons** wird **am 15. November c.** begonnen und an jedem Tage (mit Ausnahme der Sonn- und Festtage) Vormittags von 9—12 Uhr bis **einschliesslich den 31. December c.** bei unserer Hauptcasse (am Ascanischen Platz No. 6) fortgefahren werden. — Die Inhaber dieser Prioritäts-Actien werden ersucht, **nur den Talon** zu den Coupons der VII. Serie mit einem geordneten Nummern-Verzeichnisse einzureichen, worüber sie eine Interimsquittung unserer Hauptcasse erhalten, gegen deren Rückgabe nach 3 Tagen die neuen Couponsbogen ausgehändigt werden.

Im Laufe des Januar fut. kann eine Ausreichung qu. Coupons wegen der alsdann Statt findenden Zinsenzahlung und überhäufter Arbeit der Beamten nicht erfolgen.

Berlin, den 19. October 1868.

Die Direction.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

Am 24. October verschied nach langen und schweren Leiden der Königliche Kreisrichter a. D. und Director der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Adolf Fleischer, Ritter des Rothen Adler- und des St. Stanislaus-Ordens.

Seit zwanzig Jahren Mitglied und stellvertretender Vorsitzender unseres Directoriums, verliert die Gesellschaft in ihm einen ihrer treuesten Beamten, der unablässig bemüht war, seine besten Kräfte für strenge Wahrnehmung der Interessen der Bahn einzusetzen. In dankbarer Anerkennung der Verdienste des Entschlafenen werden wir demselben ein dauerndes Andenken bewahren.

Magdeburg, den 25. October 1868.

Der Ausschuss der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.
F. A. Neubauer, Vorsitzender.

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction beehrt sich den P. T. Besitzern von Actien bekannt zu geben, dass die 11. Ziehung mit 409 Stück Actien, welche im Jahre 1868 zur Tilgung zu gelangen haben, Freitag am 4. December d. J. um 1 Uhr Mittags im Geschäfts-Locale der Gesellschaft in Wien, Minoritenplatz No. 7, im Beisein zweier Notare und der hierzu abgeordneten Mitglieder des Verwaltungsrathes öffentlich vorgenommen werden wird.

Zugleich wird auf die bezüglich des Actien-Umtausches veröffentlichte Kundmachung vom 23. März 1863 hingewiesen, laut welcher die behufs Amortisirung gezogenen Nummern sich nur auf die neuen Actien beziehen und die Nummern der alten noch nicht umgetauschten Actien nicht weiter berücksichtigt werden.

Königlich Preussische Ostbahn.

Es soll die Lieferung von 1800 Centner Holzkohlen-Eisendraht von $2{,}_0$ bis $2{,}_1$ Linien Durchmesser, anzuliefern mit franco auf einem beliebigen Bahnhofe der Königlichen Ostbahn von Berlin resp. Frankfurt a/O. bis Danzig und Königsberg i/Pr. im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten, welche sich auf die ganze Lieferung oder Theilquanta beziehen können, sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Lieferung von Telegraphendraht für die Königliche Ostbahn"

bis zum Submissionstermin

900 Centner bis zum 1. Juni 1869,
900 „ „ „ 1. Juli „

Mittwoch den 11. November cr. 11 Uhr Vormittags

an den Unterzeichneten in dessen Büreau am hiesigen Bahnhofe einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch auf portofreie Anträge gegen 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Bromberg, den 19. October 1868.

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspector.
Schröter.

Königliche Preussische Ostbahn.

Auf der Strecke **Danzig-Neufahrwasser** tritt vom **5. November** d. Js. ab bis auf Weiteres in Stelle des gegenwärtigen, der nachstehende **Fahrplan** in Kraft:

Richtung: Danzig-Neufahrwasser.

Stationen.		Gemischte Züge mit Personenbeförderung in allen vier Wagenclassen.									
		No. I.		No. V.		No. VII.		No. XXXI.		No. XXXIII.	
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Abfahrt	Vorm.		Nachm		Morg.		Nachm		Abends	
Danzig	Lege Thor	10	4	4	16	7	41	1	29	9	15
Danzig	Hohe Thor	10	18	4	32	7	57	1	45	9	31
Neufahrwasser		10	30	4	47	8	12	2	—	9	46

Richtung: Neufahrwasser-Danzig.

Stationen.		Gemischte Züge mit Personenbeförderung in allen vier Wagenclassen.									
		No. II.		No. VI.		No. XXX.		No. XXXII.		No. XXXIV.	
		U.	M.	U.	U.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Abfahrt	Abends		Vorm.		Vorm.		Nachm		Abends	
Neufahrwasser		6	11	11	—	9	—	3	15	10	15
Danzig	Hohe Thor	6	28	11	14	9	17	3	32	10	32
Danzig	Lege Thor	6	42	11	26	9	31	3	46	10	46

Bromberg, den 31. October 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Westfälische Eisenbahn.

Mit dem **3. November** cr. tritt auf der Westfälischen Eisenbahn nachstehender Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen aushängt und bei den Stationscassen zum Preise von 1 Sgr. pro Stück käuflich zu haben ist.

		Nchts.	Morg.	Nchm.	Nchm.		Nchm.				
Holzminden .	Abf.	12.30	7.13	3.17	5.10		12.15				
Höxter . .	„	12.44	7.24	3.27	5.22		12.56				
Godelheim .	„	—	7.33	—	5.32		1.15				
Brakel . .	„	1.14	7.52	—	5.53		2.7				
Driburg . .	„	1.34	8.11	—	6.12		2.53				
Altenbeken .	Ank.	1.50	8.26	4.14	6.27		3.25				
							Nchm.				
Warburg . .	Abf.	12.40	7.16	2.55	3.45						
Bonenburg .	„	1.1	7.34	3.13	4.45						
Willebadessen	„	1.16	7.49	3.28	5.16						
Buke . . .	„	1.40	8.11	3.51	6.2						
Altenbeken .	Ank.	1.49	8.20	4.	6.15						
	Abf.	2.3	8.34	4.19	6.40	Nchm.					
Paderborn .	„	2.35	8.58	4.40	7.20	2.26					
Salzkotten .	„	2.57	9.14	—	7.43	3.1					
Gesecke . .	„	3.11	9.25	5.1	7.59	3.27					
Lippstadt .	„	3.33	9.41	5.16	8.23	4.15					
Benninghausen	„	3.47	9.52	—	8.37	4.34					
Sassendorf .	„	4.5	10.5	—	8.58	4.58					
Soest . .	Ank.	4.15	10.13	5.37	9.6	5.10		Mgs.			
	Abf.	4.20	10.31	5.49	9.18	Nchm.		5.20			
Welver . .	„	4.39	10.47	6.4	9.38			5.57			
Hamm . .	Ank.	5.	11.3	6.17	10.			6.30	Nachm.		
	Abf.	5.15	11.8	6.23	10.16			7.25	2.20		
Ermelinghof	„	—	—	—	10.24			—	—		
Drensteinfurt	„	5.35	11.28	6.42	10.40			8.10	3.15		
Rinkerode .	„	5.45	11.38	—	10.50			—	—		
Hiltrup . .	„	5.56	11.50	—	11.1			Ank.	Ank.		
					Ank.						
Münster . .	„	6.11	12.5	7.10	11.10			8.55	4.4		
					Abds.			Mrgs	Nachm.		
Greven . .	„	6.30	12.25	7.28							
Emsdetten .	„	6.46	12.40	7.42							
Mesum . .	„	6.65	12.50	7.53				Nachm.			
Rheine . .	„	7.16	1.33	8.11				2.40			5.43
Salzbergen .	„	7.31	1.64	8.45				3.12			5.53
Leschede .	„	7.43	2.9	9.8				3.36			Mrg.
				Ank.							
Lingen . .	„	8.4	2.35	9.35				4.35			
Meppen . .	„	8.29	3.7	Abds.				5.30			
Kellerberg .	„	8.42	3.23					5.58			
Lathen . .	„	8.53	3.41					6.24			
Kluse-Dörpen	„	9.4	3.55					6.46			
Aschendorf .	„	9.21	4.15					7.24	Mgs.		
Papenburg .	„	9.33	4.30					8	6.55		
Ihrhove . .	„	9.45	4.45					8.24	7.17		
Leer . . .	„	10.	5.5					9.10	7.47		
Neermoor .	„	10.11	5.17					9.30	8.8		
Oldersum .	„	10.21	5.28					9.48	8.30		
Emden . .	Ank	10.33	5.40					10.5	8.48		
		Vorm.	Nchm.					Abd.	Vorm.		

		Nchm.			Vorm.				Morgs	Nchm.
Emden . .	Abf.	4.23			8.10				5.	12.25
Oldersum .	„	4.37			8.25				5.22	12.47
Neermoor .	„	4.60			8.39				5.40	1.5
Leer . . .	„	5.9			9.				6.12	1.50
Ihrhove . .	„	5.21			9.14				6.34	2.12
										Ank.
Papenburg .	„	5.39			9.39				7.9	2.33
										Nchm.
Aschendorf .	„	5.49			9.52				7.28	
Kluse-Dörpen	„	6.7			10.18				8.	
Lathen . .	„	6.21			10.38				8.22	
Kellerberg .	„	6.34			10.67				8.50	
Meppen . .	„	6.51		Mrgs.	11.20				9.25	
Lingen . .	„	7.21		5.	12.8				10.30	
Leschede .	„	7.40		5.32	12.36				11.4	
Salzbergen .	„	8.		6.18	1.4				11.38	
									Ank.	
Rheine . .	„	8.22		8.	1.40				11.55	
					1.61				Vorm.	
Mesum . .	„	—		8.11					—	
Emsdetten .	„	8.39		8.21	2.2				—	
Greven . .	„	8.54	Mrgs.	8.36	2.17			Mittag	Nchm.	
Münster . .	„	9.18	4.30	9.	2.41			12.1	4.17	
Hiltrup . .	„	—	—	9.11	2.52			12.18	—	
Rinkerode .	„	—	—	9.23	3.4			12.37	—	
Drensteinfurt	„	9.43	4.51	9.33	3.14			12.58	5.8	
Ermelinghof	„	—	—	—	—			1.28	5.38	
Hamm . .	Ank.	10.2	5.7	9.52	3.33			1.36	5.50	
								Nchm.	7.5	
	Abf.	10.15	5.23	9.57	3.38				7.43	
Welver . .	„	10.33	5.49	10.14	3.56				8.12	
Soest . . .	Ank.	10.48	6.10	10.29	4.11		Vorm.		Abds.	
	Abf.	12.57	6.20	10.43	4.28		10.50			
Sassendorf .	„	1.8	6.30	—	4.35		11.3			
Benninghausen	„	1.20	6.48	—	4.49		11.27			
Lippstadt .	„	1.34	7.2	11.7	5.3		12.10			
Gesecke . .	„	1.51	7.22	11.22	5.20		12.52			
Salzkotten .	„	2.3	7.35	—	5.32		1.16			
Paderborn .	„	2.25	8.5	11.47	5.54		Ank.			
Altenbeken .	Ank.	2.57	8.35	12.10	6.24		1.46			
	Abf.	3.12	8.43	12.25	6.35		Nchm.			
Buke . . .	„	3.23	9.2	—	6.46					
Willebadessen	„	3.51	9.52	12.63	7.7					
Bonenburg .	„	4.9	10.31	1.7	7.20					
Warburg. .	Ank.	4.30	11.	1.23	7.35					
						Nchm.				
Altenbeken .	Abf.	3.10	8.45	12.15	6.39	12.20				
Driburg . .	„	3.25	9.	—	6.56	1.				
Brakel . .	„	3.42	9.18	—	7.17	1.61				
Godelheim .	„	—	9.38	—	7.40	2.31				
Höxter . .	„	4.9	9.48	1.1	7.53	3.20				
Holzminden .	Ank.	4.20	10.	1.10	8.6	3.40				
		Mrgs.	Vorm.	Nchm.	Abds.	Nchm.				

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung der erforderlichen eisernen Brücken-Constructionen zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke von Heidelberg nach Meckesheim und von Durlach nach Wilferdingen vergeben wir im Wege schriftlicher Angebote.

Die Gewichte der zu liefernden Eisenconstructionen betragen:

für die Strecke von Heidelberg nach Meckesheim
beiläufig 3295 Centner Schmied- und Walzeisen und
200 „ Gusseisen,

für die Strecke von Durlach nach Wilferdingen
beiläufig 2095 Centner Schmied- und Walzeisen und
241 „ Gusseisen.

Die Angebote, welche auf die ganze oder theilweise Lieferung gemacht werden können, sind **spätestens bis zum 16. November d. J. Vormittags 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebote auf die Lieferung eiserner Brückenconstructionen“ verschen bei unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst auch die bezüglichen Pläne, Gewichtsverzeichnisse und Bedingnisshefte eingesehen und von Letzteren auch einzelne Exemplare bezogen werden können.

Carlsruhe, den 27. October 1868.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten
B. V. d. D.
Poppen.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehend aufgeführter, für den Betrieb der Werkstätten zu Breslau und Stargard pro 1869 erforderlichen Materialien, Werkzeuge etc. soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

diverses gewalztes und geschmiedetes Eisen, Guss-, Gussfeder-, Siederohrringe- und Schweiss-Stahl, Kupfer, Antimon, Zinn, Blei, Zink, diverse Bleche und Draht, diverse Bohlen und Bretter, Holzkohlen, Leder, Gummiwaaren, Seilerwaaren, diverse Manufactur- und Posamentier-Waaren, Oele, Farben, Chemikalien und Droguen, Glaswaaren, diverse Eisen- etc. und Kurzwaaren, Stuhlrohr, diverse Vorrathstücke, als: Gussstahl und Puddelstahl-Bandagen, gussstählerne Scheiben- und schmiedeeiserne Speichenräder. gussstählerne Evolutenfedern, Kupferrohre, Bufferstossstangen und Bufferhülsen, Federgehänge für Wagen, Weichenrahmen, Hammerstiele; endlich Feilen und Borstwaaren.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Werkstatts-Materialien“

versehen, bis zum Submissions-Termine am:

Dienstag den 17. November cr. Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei an das Büreau des Unterzeichneten — auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst — einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen mit speciellem Nachweis der zu liefernden Materialien-Quantitäten sind im Central-Büreau der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn und im Ober-Maschinenmeister-Büreau zu Breslau, sowie bei dem Maschinenmeister Kielhorn in Stargard einzusehen; auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

In den Werkstatts-Magazinen zu Breslau und Stargard ist zugleich ein Sortiment Proben der zu liefernden Materialien zur Ansicht ausgelegt.

Die den Bedingungen beigefügten Material-Nachweisungen sind als Formulare für die abzugebenden Offerten zu benutzen. Offerten, zu denen die qu. Bedingungen Seitens der Offerenten nicht entnommen sind, bleiben unberücksichtigt.

Submittenten, welche binnen 6 Wochen nach dem Submissionstermine keinen Bescheid erhalten, haben ihre Offerten als abgelehnt zu betrachten.

Breslau, den 24. October 1868.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister der Oberschles. Eisenbahn.
Sammann.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der im Jahre 1869 erforderlichen
Werkstatts-Materialien
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin

a) für Walzeisen, Bleche und Drähte, für Kupfer, Metallgusswaaren, schmiedeeiserne gepresste Theile zu Wagen, Werkzeuge und Geräthe und für Kurzwaaren, Gürtler- und Klempnerwaaren etc.

auf Mittwoch, den 4. November cr.;

b) für Farben, Oele, Chemikalien und Droguen

auf Montag, den 16. November cr.;

c) für Gummi-, Leder-, Seiler- und Polsterwaaren, für Bürsten-, Pinsel- und Posamentirwaaren, für Manufacte, Töpferwaaren, Brennmaterial, Holzwaaren und Hölzer und für verschiedene andere Materialien,

auf Montag, den 30. November cr.
jedesmal
Vormittags 10 Uhr

in dem Bureau des Ober-Maschinenmeisters Schäffer auf hiesigem Bahnhofe anberaumt.

An Letzteren sind bis zu den vorstehend angegebenen Terminsstunden die Offerten francirt und versiegelt — **für jeden Termin besonders** — mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien pro 1869 zum Submissions-Termine am ... November 1868“

einzureichen.

Die Submissions-Bedingungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar in Empfang genommen werden. Ausgelegt sind dieselben auch auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel.

Hannover, den 14. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen die gegenwärtig auf verschiedenen Bahnhöfen der hiesigen Eisenbahn-Verwaltung lagernden alten Materialien-Abgänge, als:

circa 2100 Ctr. eiserne Drehspähne,
„ 1600 „ Schmiedeeisen und Abfälle,
„ 850 „ Eisenblech-Abfälle,
„ 800 „ altes Gusseisen,
„ 150 „ alter Gussfederstahl,
„ 150 „ alter Federstahl,
„ 600 „ alte Radreifen,
„ 200 „ „ Wagenachsen,
„ 15 „ altes Messingblech,
„ 140 „ „ Kupfer,
„ 27 „ alte Roststäbe,
„ 70 „ altes Eisenblech, bestehend in 3 Stück Säulen von hydraulischen Krähnen

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen etc.“

zum Submissions-Termine

am Freitag, den 13. November 1868 Vormittags 10 Uhr

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen liegen im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters, sowie auf den Bahnhöfen zu Harburg, Lehrte, Hildesheim, Cassel, Göttingen, Osnabrück, Wunstorf und Bremen zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeldlich verabfolgt.

Hannover, den 28. October 1868.

Der Ober-Maschinenmeister.
Schäffer.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 16 Millionen Pfund 9 Zoll hoher Eisenbahnschienen für die Neubauten soll verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf unserem Central-Bau-Büreau — Trankgasse 23 — einzusehen, auch von dort auf francirte Gesuche zu beziehen.

Die Offerten sind francirt, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung 9 Zoll hoher Schienen"
versehen, daselbst **bis 1. December d. J.** einzureichen.

Cöln, den 3. November 1868. **Die Direction.**

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von 1500 Ctr. **Zinkchlorid** für die Schwellen-Präpariranstalten zu Leer und Oberhausen beabsichtigen wir im Wege der Submission zu vergeben. — Die maassgebenden Lieferungsbedingungen sind auf portofreies Ansuchen von uns zu beziehen. Offerten mit der äusseren Bezeichnung
„Submission auf Lieferung von Zinkchlorid"
werden **bis zum 17. November Abends** von uns entgegengenommen.

Submittenten bleiben bis zum 21. November an ihre Offerte gebunden.

Köln, den 31. October 1868. **Die Direction.**

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung und Aufstellung eines **Dampfkessels** für die Maschinen-Werkstätte zu Dortmund soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten, nach Vorschrift der speciellen und allgemeinen Bedingungen, welche in unserm hiesigen Geschäftslocale, sowie im Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters zu Dortmund ausliegen, auch auf portofreies Ersuchen verabfolgt werden, sind **spätestens bis zum 20. November d. J.** mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Lieferung eines Dampfkessels" versiegelt und portofrei an uns einzusenden. Die Submittenten bleiben bis zum 15. December d. J. an ihre Offerten gebunden.

Köln, 30. October 1868. **Die Direction.**

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1869 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen Betriebs-Materialien: Dochte, Dochtgarn, raffinirtes Rüböl, Stearinlichte, Zündhölzer, rohes Rüböl, Ofenschwärze, Putzwolle, Putzleinen, Reiserbesen, weisse und grüne Seife, Soda, Terpentinöl II., Waschleder, Waschschwämme, Rosmarinöl, Talg, Fischthran, Kupfervitriol, Schwefelsäure, Bindfaden, Kreide in Stangen, sowie der Brennmaterialien: Holz, Reiserwellen, Törfe, Coaks, Stückkohlen, melirte Kohlen erster Sorte und Ofenkohlen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, aus welchen der Jahresbedarf zu ersehen ist, liegen bei der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Hamm und in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Meyer hier zu richtende Schreiben in Abschrift, gegen Erstattung der Copialien, mitgetheilt.

Offerten auf diese resp. Lieferungen sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Betriebs- beziehungsweise Brenn-Materialien pro 1869" an unsere Haupt-Magazin-Verwaltung zu Hamm bis zu dem am **9. November c. Vormittags 10 Uhr** im Geschäfts-Locale derselben anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten, unter Leitung unserer Ober-Betriebs-Inspection, werden eröffnet werden, portofrei einzusenden.

Münster, den 20. October 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1869 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen Werkstatts-Materialien als:

Walzeisen, Guss- und Schweissstahl, Bleche und Drähte, Metallguss und Metalle, Werkzeuge, Farben und Chemikalien, Gummi und Lederwaaren, Manufacte, Glaswaaren, Holzkohlen und Hölzer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei unserem Obermaschinenmeister Welkner zu Paderborn, sowie in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Eisenbahn Secretair Meyer hier, zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Copialien mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien" bis zu dem am **12. November c. Vormittags 9 Uhr** im Geschäfts-Locale des Obermaschinenmeisters Welkner zu Paderborn anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei dortselbst einzureichen.

Münster, den 24. October 1868.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die bei den Werkstätten zu Paderborn und resp. Lingen lagernden alten Materialien und Abfälle, als:

I. Bei der Werkstätte zu Paderborn.

22 086 Pfd. Eisenblech; 63 400 Pfd. Gusseisen; 17 950 Pfd. gusseiserne Roststäbe; 10 216 Pfd. schmiedeeiserne Roststäbe; 126 000 Pfd. Schroteisen; 11 760 Pfd. eiserne Siederohre und Siederohr-Abfall; 130 720 Pfd. eiserne Bahnschienen; 30 992 Pfd. schmiedeeiserne Scheiben mit Stahlbandagen; 1040 Pfd. gusseiserne Speichenräder; 50300 Pfd. Eisendrehspäne; 16 250 Pfd. schmiedeeiserne Radscheiben; 38 262 Pfd. Bandagen von Schmiedeeisen-Puddel- und Gussstahl; 12 150 Pfd. Feder-Gussstahl; 5157 Pfd. Schweissstahl; 680 Pfd. Feilenstahl; 1500 Pfd. Gussstahlschrot; 2586 Pfd. gusseiserne Pumpentheile; 4400 Pfd. kupferne Feuerbuchsen und Rohrwände; 1606 Pfd. Kupfer-Abfall; 1089 Pfd. Messing-Abfall; 300 Pfd. Compositions-Abfall; 1465 Pfd. Glasabfall; 860 Pfd. Gummi-Abfall; 2633 Pfd. Polster- und Leder-Abfall; 150 Ellen altes Wagentuch; 25 Ellen alter Plüsch; 150 Cbfss. altes Wagenbauholz; 24 Stück Dampfpumpen mit messingenen Lagern und Stopfbuchsen, sowie verschiedene andere Gegenstände.

II. Bei der Werkstätte zu Lingen.

70 000 Pfd. Eisendrehspähne; 9000 Pfd. Eisenblech; 57 000 Pfd. Schroteisen; 15 000 Pfd. Gusseisen; 5000 Pfd. Guss- und Federstahl; 3500 Pfd. Kupfer-Abfall; 5000 Pfd. Messing-Abfall; 650 Pfd. Gummi-Abfall

sollen öffentlich meistbietend gegen gleich baare Zahlung und zwar

zu Paderborn am Dienstag den 17. November cur. Morgens 9 Uhr

durch den Eisenbahn-Maschinenmeister Sillies,

zu Lingen am Donnerstag den 19. November cur. Morgens 9 Uhr

durch den Eisenbahn-Maschinenmeister Köster

verkauft werden.

Die Bedingungen können in den Bureaus der Maschinenmeister zu Paderborn und Lingen eingesehen, auf portofreie Gesuche auch von denselben abschriftlich mitgetheilt werden.

Paderborn, den 31. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister
Welkner.

Neue Berliner Verbindungsbahn.

Die Lieferung von

52 000 Stück eichenen Bahnschwellen,

12 000 lfde. Fuss eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserem Baubüreau, Köpnickerstrasse No. 29, zur Einsicht offen; auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien, sowie die Offerten-Formulare in Empfang genommen werden.

Anerbietungen sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Schwellen-Lieferung"

bis zum Submissions-Termine

Donnerstag, den 12. November 1868 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

portofrei an uns einzusenden.

Berlin, den 19. October 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Abtheilung für den Bau der Neuen Berliner Verbindungsbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1869 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von

365 000 Tonnen Steinkohlen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 10. November d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Steinkohlen-Lieferung

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Büreau, sowie im Central-Büreau der Königlichen Direction in Berlin zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 20. October 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

A. Wöhler.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die auf dem hiesigen Bahnhofe und in unseren hiesigen Werkstätten angesammelten alten Materialien sollen im Wege öffentlicher Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Materialien bestehen aus

ca. 4570	Centnern	alter	Schienen über 12 Fuss lang,
„ 300	„	„	Schienen in Längen von 3—12 Fuss,
„ 760	„	„	Laschen,
„ 770	„	„	Brucheisen,
„ 160	„	„	Gusseisen,
„ 120	„	„	Radreifen,
„ 25	„	„	Kupfer,
„ 15	„	„	messingner Siederohre,
„ 100	„	„	Federstahl,
„ 350	„	„	Gussstahl-Achsen, aus Karlswerker Stahl,
„ 120	„	„	Drehspäne.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Verwaltungsbüreau entgegengenommen werden. Frankirte Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf alte Materialien" bis **Sonnabend den 21. November d. J.** an unser Verwaltungsbüreau hierselbst einzureichen

Lübeck, den 23. October 1868.

Die Direction.

Oldenburgische Staats-Eisenbahnen.

Die unterzeichnete Verwaltung beabsichtigt

4 Stück combinirte Personenwagen, mit je einem Coupée erster und 3 Coupées zweiter Classe,

5 Stück Personenwagen zweiter Classe mit je 4 Coupées und

12 Stück dergl. dritter Classe mit je fünf Coupées, drei Stück davon mit Bremse,

in Lieferung zu geben und zwar

5 Stück combinirte und zweiter Classe sowie 6 Stück dritter Classe

auf den 1. Juni 1869,

der Rest

auf den 15. Juni 1869

lieferbar.

Zeichnungen und Lieferungsbedingungen sind vom 1. November d. J. an im Hauptbüreau der unterzeichneten Verwaltung einzusehen, gegen portofreie Eisendung von 1 Thlr. Courant, auch daher zu beziehen.

Lieferungs-Offerten, an welche Einsender bis zum 20. November d. J. gebunden sich zu erklären haben, sind **spätestens bis zum 15. November einzureichen.**

Die unterzeichnete Direction vorbehält sich freie Entscheidung unter den eingehenden Offerten.

Oldenburg, 22. October 1868.

Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.

Strackerian.

Schreib-Materialien.

Die Lieferung der für die Betriebs-Verwaltung der Königlichen Saarbrücker und der Rhein-Nahe-Eisenbahn erforderlichen **Schreibmaterialien** pro 1869, 1870 und 1871 soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, aus denen zugleich der jährliche Bedarf ersichtlich ist, können in unserem Central-Büreau eingesehen werden. Dieselben werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretair Marten hierselbst, zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Lieferung von Schreibmaterialien"

unter Anschluss gehörig bezeichneter Proben **spätestens bis zum 10. November cr. Morgens 10 Uhr** portofrei bei uns einreichen, wo dieselben in Gegenwart etwa erschienener Submittenten geöffnet werden.

Nachgebote und später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 22. October 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

v. Duering.

Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die **Lieferung** der für die Königliche Saarbrücker- und die Rhein-Nahe-Eisenbahn pro 1869 erforderlichen **Betriebs-Materialien** soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen das Verzeichniss sämmtlicher Materialien beigefügt ist, können im Bureau der Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, sowie in den Stations-Bureaux zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von Ersterer auf portofreie Anträge in Abschrift bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden daher eingeladen, ihre Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Betriebs-Materialien für die Königliche Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken pro 1869"

bis spätestens den 24. November c. Vormittags 9 Uhr unter Beifügung gehörig bezeichneter Proben portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection einzusenden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Beisein etwa erschienener Submittenten erfolgen wird.

Nicht rechtzeitig eingehende Offerten und Nachgebote bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 28. October 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.

gez. Bensen.

Werkstätten-Materialien und Vorrathsstücke.

Die Lieferung der für die Königlich Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn im Jahre 1869 erforderlichen Werkstätten-Materialien und Vorrathsstücke als:

8 Ctr. Antimonium-regulus,
60 „ Blockblei,
3700 „ Schmiedeeisen,
63 „ Drahtstiften,
1500 „ Eisenguss nach Modell,
115 „ Lehmguss,
450 „ Steinkohlenblech,
325 „ Holzkohlenblech,
4500 □F. Eisendrahtgewebe,
130 Ctr. Englisch Blockzinn,
105 „ Englischer Gussstahl,
85 „ geschmiedete Gussstahlstücke,
850 „ Gussfederstahl,
10 „ Deutscher Stahl,
10 „ Kupferabschnitte,
35 „ Stangenkupfer,
90 „ Tafelkupfer,
7 „ Messingblech,
12 „ Zinkblech,
12 Kisten Weissblech,
5 Ctr. Englischer Gussstahldraht,
750 Gros Holzschrauben,
60 Ctr. Kesselnieten,
75 Mille geschmiedete Schlossnägel,
12800 Cbkfuss Eichenholz,
14000 „ Kiefernholz,
5000 „ Pappelholz,
3500 Körbe Holzkohlen,
23000 Blatt Schmiergelleinen,
8 Ctr. Englischer Lack,
20 „ Asphaltlack,
120 „ Holländisches Leinöl (rohes),
110 „ Soda,
15 „ Pottasche,
8½ „ gereinigtes Terpentinöl,
3 „ Borax,
50 „ Eisenmennig,
40 „ Mastix,
12 „ rother Mennig,
27 „ Bleiweiss,
50 „ Kesselsteinpulver,
11000 Stück Gummiringen,
53 Ctr. Leder,
60 „ Spanisch Rohr,
3 „ Gummiplatten,
700 Stück Wasserstandsgläser,
100 Tafeln Glas für Signalscheiben,
2150 „ Fensterglas,
14 Ctr. Dampffilzplatten,
420 Ellen Tuch für Personenwagen I. Classe,
75 „ Seidendamast 45″ breit,
400 „ Seidenzeug von 28″ Breite, blaues u. braunes,
500 „ Tybet,
160 „ Sammet (Pelûche),
900 „ Segeltuch,
80 „ Cocusläufer,
30 „ wollene Fussteppiche für Coupees I. Classe,
60 „ „ „ für Wärmflaschen,
225 „ Wachsparchend,
100 „ gewichste Fussbodenteppiche,
120 „ Borten (zu Fensteraufziehriemen und Armschlingen),
75 Stück Wagenquäste (zu Fensterzügen),
1000 Ellen Nath- und Plattschnur,
600 lfd. Fuss Spritzenschläuche, hänferne,
85000 Stück Splinter,
9000 „ Patentschrauben,
1800 „ Hammerstiele,
80 „ Spiralfeldern,
300 „ Bastardfeilen,
500 „ Schlichtfeilen,
50 „ Schmelztiegel,
40 „ Lampenglocken,
140 „ Lampenschaalen,
20 „ grosse Locomotiv-Signallaternen,
20 „ kleine „ „
3000 „ Stahlguss-Siederohrringe,
1000 „ Siederohre für Locomotiven,
18 „ Gussstahlachsen,
70 „ schmiedeeiserne Achsen,
845 „ Puddelstahlbandagen,
207 „ Gussstahlbandagen,
100 „ Gussstahltragfedern

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, denen das Verzeichniss der sämmtlichen Gegenstände beigefügt ist, können im Büreau des Unterzeichneten hierselbst, sowie in den Stationsbüreaus zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von mir auf portofreie Anträge in Abschrift bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden daher eingeladen, ihre Offerte mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien und Vorrathstücken für die Königliche Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken pro 1869“

bis spätestens den **23. November cr. Vormittags 10 Uhr** unter Beifügung gehörig bezeichneter Proben portofrei an mich einzusenden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Beisein etwa erschienener Submittenten erfolgen wird.

Nicht rechtzeitig eingehende Offerten und Nachgebote bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 26. October 1868.

Der Königliche Maschinen-Director.
Kirchweger.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien — B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. October 1868.

Redigirt von **R. Grossschupf.**

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83½	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	82½	%
do. III. Emiss.	5	B.	90	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	75½	% à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	4½	B.	80¼	%
do. III. Emiss.	5	B.	78½	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	—	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	L.	—	%
do. III.	4½	L.	—	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	—	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	102⅜	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	98	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Bergisch-Märkische	4½	B.	95	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	4½	B.	92¾	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	77¾	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	77¾	%
Berg.-Märkische IV. Serie	4½	B.	91	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. V. Serie	4½	B.	89¼	%
do. VI. Serie	4½	B.	87¼	%
do. Nordbahn	5	B.	99½	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	84	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	91¼	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	95	%
do. Lit. B.	4½	B.	94½	% à do.

Beiblatt zu No. 45 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung

der von mehreren Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen gemachten Mittheilungen über

214 Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1867 auf diesen Bahnen erfolgt sind.

Rubrik 1 und 2. Name der Bahn und der Bahnstrecke. Zahl der Achsbrüche.

1. Aachen-Mastrichter Eisenbahn	2	Achsbrüche,
2. Bergisch-Märkische E.	19	„
3. Herzogl. Braunschweigische Staats-E.	6	„
4. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	4	„
5. Hannoversche E.	4	„
6. Köln-Mindener E.	39	„
7. Leipzig-Dresdner E.	1	„
8. Lübeck-Büchener E.	2	„
9. Main-Neckar-E.	2	„
10. Niederschlesisch-Märkische E.	3	„
11. Oberschlesische E.	3	„
12. Königl. Preuss. Ostbahn	5	„
13. Rheinische E.	5	„
14. Königl. Sächsische westliche Staats-E.	6	„
15. Thüringische E.	1	„
16. Königl. Württembergische Staats-E.	4	„
17. Galizische Carl-Ludwig-Bahn	1	„
18. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	29	„
19. Lemberg-Czernowitzer E.	2	„
20. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	50	„
21. Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft	25	„
22. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1	„

Summa der stattgehabten Achsbrüche 214.

Rubrik 3. Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchen der Bruch geschehen ist, oder bemerkt wurde, in folgender Weise:

in den Monaten December, Januar u. Februar	60	Achsbrüche,
„ „ „ März, April u. Mai	49	„
„ „ „ Juni, Juli u. August	36	„
„ „ „ September, October u. November	69	„

Rubrik 4. Datum, an welchem die Achse in Benutzung genommen wurde.

Aus der Zusammenstellung der in dieser und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Benutzungs-Dauer der Achsen.

Die im Laufe des Jahres 1867 bei den verschiedenen Bahnen gebrochenen Achsen waren durchschnittlich in Benutzung.

	Achsen	Jahre	Monate
1. Aachen-Mastrichter Eisenbahn	1	13	5
2. Bergisch-Märkische Eisenbahn	19	6	3
3. Herzogl. Braunschweigische Staats-E.	6	12	.
4. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	4	5	2
5. Hannoversche E.	4	9	8
6. Köln-Mindener E.	39	7	11
7. Leipzig-Dresdner E.	1	13	2
8. Lübeck-Büchener E.	2	15	11
9. Main-Neckar-E.	2	12	6
10. Niederschlesisch-Märkische E.	3	13	6
11. Oberschlesische E.	3	4	8
12. Preussische Ostbahn	5	15	6
13. Rheinische E.	5	6	6
14. Königl. Sächsische Staats-E.	6	7	7
15. Thüringische E.	1	4	10
16. Königl. Württembergische Staats-E.	3	13	3
17. Galizische Carl-Ludwig-Bahn	1	14	9
18. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	29	12	5
19. Lemberg-Czernowitzer E.	2	1	1
20. Oesterreichische Staats-Eisenb.-G.	28	13	8
21. Oesterreichische Südbahn	21	6	11
22. Kaiserin Elisabethbahn	1	8	8

Summa der Achsen von denen Angaben gemacht wurden 186.

Von 28 Achsen wurden keine Angaben gemacht.

Hiernach ergiebt sich die durchschnittliche Dauer der Achsen, welche im Laufe des Jahres 1867 gebrochen sind, mit 9 Jahren und 9 Monaten.

Die absolut längste Dauer, 25 Jahre, hatte eine der Herzoglich Braunschweigischen Bahn gehörige Achse.

Die durchschnittlich längste Dauer fand bei den Achsen der Preussischen Ostbahn mit 15 Jahren und 6 Monaten statt.

Die kürzeste Dauer einer Achse war 1 Monat und 6 Tage bei der Oberschlesischen Eisenbahn.

Rubrik 5 und 6. Anzahl der Meilen, welche die im Laufe des Jahres 1867 gebrochenen Achsen durchschnittlich zurücklegten.

	Achsen	Im Ganzen Meilen	Achsen.	Seit der letzten Revision Meilen
1. Aachen-Mastrichter E.	1	15525	2	2869
2. Bergisch-Märkische E.	19	14537	19	1141
3. Herzogl. Braunschweigische E.	6	35579	6	3954
4. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	4	15479	4	854
5. Hannoversche E.	3	26187	4	2240
6. Köln-Mindener E.	39	14068	39	990
7. Leipzig-Dresdner E.	1	44764	.	.
8. Lübeck-Büchener E.	2	27659	2	122
9. Main-Neckarbahn	2	28508	2	1435
10. Niederschlesisch-Märkische E.	3	40251	3	1714
11. Oberschlesische E.	3	17847	3	2520
12. Preussische Ostbahn	5	44933	5	1972
13. Rheinische E.	5	11860	5	1410
14. Königl. Sächsische Staats-E.	6	15333	6	1625
15. Thüringische E.	1	18310	1	3591
16. Königl. Württembergische Staats-E.	3	50000	4	2269
17. Galizische Carl-Ludwig-Bahn	.	.	.	.
18. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	29	31840	29	1365
19. Lemberg-Czernowitzer E.	2	5938	2	88
20. Oesterreichische Staats-E.-G.	4	16099	6	1162
21. Oesterreichische Südbahn	17	22923	15	2058
22. Kaiserin Elisabeth-Bahn	.	.	.	.

Eine Achse hat demnach im Ganzen 22 326 Meilen und seit der letzten Revision 1496 Meilen zurückgelegt.

Diese Durchschnittszahlen sind aus den bezüglichen Daten, welche über 155 Achsen, betreffs der im Ganzen, und über 157 Achsen betreffs der seit der letzten Revision zurückgelegten Meilen-Anzahl mitgetheilt wurden, berechnet.

Die absolut grösste Meilenanzahl, 68180, erreichte eine Achse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn; die nächstgrösste, 60 000 Meilen, eine der Köln-Mindener Bahn gehörige Achse.

Die durchschnittlich grösste Meilenanzahl, 50000, wurde von den Achsen der Württembergischen Staatsbahn erreicht.

Die kleinste zurückgelegte Meilenanzahl der im Laufe des Jahres 1867 gebrochenen Achsen war 263 Meilen bei einer der Oberschlesischen Bahn gehörigen Achse.

Rubrik 7. Name des Fabrikanten.

Eine von Zorge bezogene Achse leistete die längsten Dienste, selbe brach erst nach 25jähriger Verwendung.

Die grösste Meilenanzahl 68180 erreichte eine v. Borsig gelief. Achse.

Aus der Zusammenstellung der in den Rubriken 7 und 5 vorhandenen Daten ergiebt sich die durchschnittliche Meilenanzahl, welche die Achsen der verschiedenen Fabrikanten oder Lieferanten zurückgelegt haben und zwar:

	Anzahl der gebrochenen Achsen.	Durchschnittl. zurückgelegte Meilenanzahl
1. Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication zu Bochum	34	9639,8
2. Prevali	24	32031,0
3. Patentschaft Axle tree et Comp.	13	29368,0
4. Krupp in Essen	10	9399,8
5. Gesellschaft Phönix zu Eschweiler-Au	10	22640,8
6. Borsig in Berlin	8	37091,0
7. Hörder Bergwerks- und Hüttenverein zu Hörde	5	20898,9
8. Lehrkind, Falkenroth et Comp. zu Haspe	5	21075,8
9. Englert Cünzer u. Fuhse in Eschweiler Hasselt	4	8350
10. Kessler in Carlsruhe	4	35632
11. Piepenstock in Hörde	4	48004
12. Hösch et Söhne in Düren	4	13809
13. Königl. Württemb. Hüttenwerk Wasseralfingen	4	37818
14. Maschinenfabrik der K. K. priv. Staats-Eisenb.-G.	4	14711
15. Neuberg	4	19319
16. Cockerill in Seraing	2	23539

	Anzahl der gebrochenen Achsen.	Durchschnittl. zurückgelegte Meilenanzahl.
17. Zorge	2	51721
18. Günther jetzt G. Sigl in Wr. Neustadt	2	34195
19. Kirkstal in England	2	29741
20. Schulte u. Schemann in Hamburg	2	16961
21. Werner in Carlswerk	2	11120
22. Georg Sigl in Wien	2	10491
23. Lowmoore in England	1	25212
24. Fox Henderson in Birmingham	1	8645
25. Jacobi, Haniel u. Huyssen	1	26698
26. Ruetz in Rothe Erde bei Dortmund	1	14163
27. Zeltweg	1	5240

Bei 58 Achsen fehlte der Name des Fabrikanten oder die zurückgelegte Meilenanzahl.

Rubrik 8. Gattung der Achse und des Fahrzeuges, Benennung des Zuges.

Von den im Laufe des Jahres 1867 stattgehabten Achsbrüchen geschahen:

bei Eilzügen	9	bei Materialzügen	8
„ Pesonenzügen	19	„ Leerfahrten der Maschinen	5
„ gemischten Zügen	14	beim Rangierdienst	10
„ Güterzügen	139		

Ueber 10 Achsbrüche liegen keine Mittheilungen vor.

Die 214 Achsbrüche vertheilen sich auf folgende Gattungen von Fahrbetriebsmitteln:

12 Achsbrüche auf Locomotiven,
40 „ „ Tender,
5 „ „ Personenwagen,
3 „ „ Gepäckwagen,
1 „ „ Postwagen,
61 „ „ gedeckte Güterwagen,
92 „ „ offene Güterwagen.

Bezüglich der Anzahl der Räder der Fahrbetriebsmittel vertheilen sich die Achsbrüche auf folgende Weise:

27 Achsbrüche fanden bei 8rädrigen Fuhrwerken,
68 „ „ „ 6 „ „
119 „ „ „ 4 „ „ statt.

Rubrik 9. Material und Erzeugung der Achsen.

Die gebrochenen Achsen vertheilen sich hinsichtlich des Materials, der Erzeugungsart und der von denselben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich zurückgelegten Meilenanzahl in nachstehender Weise:

Material der Achsen.	Durchschnittlich zurückgelegte Meilenanzahl.	Anzahl der Achsen, von welcher die durchschnittliche Meilenanzahl ermittelt wurde.
Geschmiedetes Eisen	37166	7
Gewalztes Eisen	21295	15
Eisen ohne Angabe, ob geschmiedet oder gewalzt	27443	33
Bündelachsen	25003	10
Patent-Bündelachsen	30680	11
„ Hohlachsen	27395	9
Puddelstahl	10329	6
gehärteter Gussstahl	22220	1
ungehärteter „	9718	45

Bezüglich der übrigen 77 gebrochenen Achsen wurde in dieser Beziehung keine Mittheilung gemacht.

Rubrik 10. Zeichnung der Gestalt der Achse und Radnabe. Bezeichnung der Bruchstelle.

Nach der Grösse des Achsdurchmessers in der Radnabe vertheilen sich die gebrochenen 214 Achsen in nachfolgender Weise:

Von 3 1/4″ starken Achsen sind gebrochen 1 Stück,
„ 3 3/8″ „ „ „ „ 2 „
„ 3 5/8″ „ „ „ „ 4 „
„ 3 3/4″ „ „ „ „ 19 „
„ 3 7/8″ „ „ „ „ 8 „
„ 4″ „ „ „ „ 16 „
„ 4 1/8″ „ „ „ „ 63 „
„ 4 1/4″ „ „ „ „ 4 „
„ 4 3/8″ „ „ „ „ 5 „
„ 4 1/2″ „ „ „ „ 16 „
„ 4 5/8″ „ „ „ „ 27 „
„ 4 3/4″ „ „ „ „ 13 „
„ 4 7/8″ „ „ „ „ 9 „
„ 5″ „ „ „ „ 8 „
„ 5 1/8″ „ „ „ „ 2 „
„ 5 1/4″ „ „ „ „ 2 „
„ 5 3/8″ „ „ „ „ 3 „
„ 5 1/2″ „ „ „ „ 2 „
„ 5 3/4″ „ „ „ „ 2 „
„ 5 7/8″ „ „ „ „ 1 „

Von 6 1/8″ starken Achsen sind gebrochen 1 Stück,
„ 6 3/8″ „ „ „ „ 1 „
„ 6 5/8″ „ „ „ „ 1 „
„ 6 7/8″ „ „ „ „ 2 „
„ 7″ „ „ „ „ 2 „

Nach Abzug der gebrochenen 2 Kurbel- und 9 geraden Trieb- und 1 Laufachse waren von den übrigen: 119 Stück im Schaft cylindrisch, 74 gegen die Mitte verjüngt und 9 waren Hohlachsen.

Die gebrochenen 214 Achsen vertheilen sich ferner hinsichtlich der Bruchstelle in folgender Weise:

91 Achsen = 42,52% sind im Zapfen gebrochen,
3 „ = 1,40% „ an der äusseren Seite der Radnabe,
54 „ = 25,23% „ an der inneren Seite der Radnabe,
36 „ = 16,82% „ in der Radnabe selbst,
8 „ = 3,75% „ „ „ Achsmitte,
15 „ = 7,00% „ gegen die Mitte zu,
1 „ = 0,47% „ an beiden Kurbeln,
4 „ = 1,87% „ beiderseits an der inneren Seite der Radnabe,
1 „ = 0,47% „ „ in der Radnabe,
1 „ = 0,47% „ an der inneren Seite der Radnabe und gegen die Mitte zu gebrochen.

Rubrik 11. Beschaffenheit der Bruchfläche.

Die Bruchflächen waren:

bei 32 Achsen frisch und gesund,
„ 61 „ war ein alter Anbruch sichtbar,
„ 31 „ zeigten sich Fehler im Material,
„ 15 „ „ „ „ in der Schweissung.

Das Material der Bruchfläche war

bei 64 Achsen feinkörnig,
„ 38 „ grobkörnig,
„ 16 „ körnig, ohne Bezeichnung ob grob oder fein,
„ 31 „ sehnig,
„ 21 „ krystallinisch,
„ 27 „ ungleich.

Ueber das Gefüge der übrigen 17 Achsen wurden keine oder nur unbestimmte Angaben gemacht.

Rubrik 12. Belastung der Achse bei normaler Benutzung des Fahrzeuges.

Von den gebrochenen Achsen waren bei normaler Benutzung belastet:

1 Stück von 4 000 bis 5 000 Pfd.
2 „ „ 5 000 „ 6 000 „
5 „ „ 6 000 „ 7 000 „
18 „ „ 7 000 „ 8 000 „
28 „ „ 8 000 „ 9 000 „
19 „ „ 9 000 „ 10 000 „
21 „ „ 10 000 „ 11 000 „
12 „ „ 11 000 „ 12 000 „
15 „ „ 12 000 „ 13 000 „
29 „ „ 13 000 „ 14 000 „
35 „ „ 14 000 „ 15 000 „
14 „ „ 15 000 „ 16 000 „
1 „ „ 16 000 „ 17 000 „
3 „ „ 18 000 „ 19 000 „
1 „ „ 20 000 „ 21 000 „
1 „ „ 21 000 „ 22 000 „
1 „ „ 22 000 „ 23 000 „
1 „ „ 26 000 „ 27 000 „
1 „ „ 29 000 „ 30 000 „
1 „ war eine Blindachse.

Ueber 5 Achsen ist in dieser Hinsicht nichts angegeben worden.

Wenn die Normal-Belastung der Achse mit dem Querschnitt, welchen dieselben in der Radnabe hat, verglichen wird, so ergiebt sich, dass die Normalbelastung für jeden Quadratzoll des Querschnittes in der Nabe bestimmt war:

bei 1 Achsen für 125 bis 150 Pfd.
„ 2 „ „ 150 „ 175 „
„ 1 „ „ 175 „ 200 „
„ 1 „ „ 200 „ 225 „
„ 7 „ „ 225 „ 250 „
„ 5 „ „ 250 „ 275 „
„ 12 „ „ 275 „ 300 „
„ 15 „ „ 300 „ 325 „
„ 22 „ „ 325 „ 350 „
„ 13 „ „ 350 „ 375 „
„ 24 „ „ 375 „ 400 „
„ 33 „ „ 400 „ 425 „
„ 14 „ „ 425 „ 450 „
„ 7 „ „ 450 „ 475 „
„ 44 „ „ 500 „ 525 „
„ 5 „ „ 525 „ 550 „
„ 1 „ „ 550 „ 575 „

Zu 7 Achsen fehlen die diessbezüglichen erforderlichen Daten.

V. Im Gebiete der Albertsbahn

befinden sich neben der unter 1 aufgeführten dem Personen-, Güter- und Kohlentransport dienenden Hauptbahn folgende Industriebahnen, wovon die unter 2—5 der Albertsbahn-Gesellschaft, bezüglich der unter 6 der Unterbau der Thode'schen Fabrik, der Oberbau der Albertsbahn und die unter 7 dem Dresden-Possendorfer Steinkohlenbau-Verein gehören, und von denen die unter 2 und 7 dem Güter- und Kohlentransporte, die unter 3, 5 und 6 dem Kohlentransporte dienen, während die Bahn unter 4 den Verkehr zwischen dem Hermannschachte bei Possendorf und der oberen sogenannten Hänicher Zweigbahn (d. h. der Alhertsbahn) vermittelt.

Lfde. Nr.	Bahnen.	Bahnlänge Meilen	Anlagecapital Thaler	Centner Güter wurden befördert 1865	1866	1867
1	Hauptbahn Dresden-Tharandt	$1,_{81}$	1919176	7597981	7409777	7737231
2	Zweigbahn von Bahnhof Dresden nach dem Elbquai	$0,_{30}$	128800	384410	373460	760678
3	Zweigbahn nach den Hänichener Schächten und weiteren Abzweigung nach den Potschappler u. Freiherrlich von Burgk'schen Schächten	$2,_{20}$	375622	3674481	3219321	3253285
4	Possendorf-Hänicher Kohlen-Zweigbahn	$0,_{33}$	29037	827502	674176	553038
5	Zweigbahn nach dem Augustusschacht	$0,_{10}$	12264	1040842	1066953	1078027
6	Zweigbahn nach den fiscalischen Schächten	$0,_{70}$	78809	1359762	1529926	1531524
7	Zweigbahn nach der Thode'schen Papierfabrik	$0,_{10}$	4940	648931	573238	650526

Bezüglich der beförderten Gütermengen ist zu bemerken, dass die hei den Bahnen 2 his 7 angegebenen Quantitäten sämmtlich in den für die Hauptbahn ausgeworfenen Quantitäten, sowie bei der Bahn unter 7 zum Theil auch in den für die einzelnen Schachtbahnen und hei der Bahn unter 4 auch in den für die Zweigbahn nach den Hänichener Schächten ausgeworfenen Quantitäten includiren.

VI. Im Gebiete der Sächsischen östlichen Staatseisenbahnen

sind 8 Geleise von Privaten zu Industriezwecken hergestellt, und zwar

a) an der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn:

1) von G. C. Hock in Radeberg. Das (202 Sächs. Ellen lange) Geleis zweigt hei Mlst. $2,_{14}$ aus dem rechten Geleise der Sächs.-Schlesischen Staatseisenbahn, unmittelbar an der Kreuzung der Dresden-Radeberger Chaussee mit genannter Eisenhahn aus und dient zur Vermittelung des Verkehrs zwischen der Dampfschneidemühle des Besitzers und dem Bahnhofe zu Radeberg. Die Herstellungskosten des Geleises betragen 632 Thlr. Durch das Geleis sind jährlich ca. 3900 Ctr. Kohlen zugeführt und 7200 Ctr. Holzgegenstände versendet worden.

2) von der v. Klitzing'schen Direction des Eisenwerks zu Radeberg. Die Ahzweigung des (275 Sächs. Ellen langen) Geleises erfolgt auf der nördlichen Seite des Radeberger Bahnhofes aus einem Nebengeleise und wird dasselbe lediglich zum Zuführen und Absenden von Gütern für das v. Klitzing'sche Eisenwalzwerk verwendet. Im Jahre 1867 hat dasselbe 79 250 Ctr. Brucheisen, Sand und Kohlen erhalten und 36 600 Ctr. Walz- und Gusseisen, sowie Kessel, Maschinen etc. versendet. Die Anlagekosten des Geleises betragen 1062 Thlr.

3) von Grützner & Faltis in Bautzen. Das aus einem Nebengeleise an der Südseite des Bahnhofes in Bautzen auszweigende (250 Ellen lange) Geleis wird nur zum Aufstellen von Wagen henutzt, die mit Materialien zum Betrieb einer Flachsgarnspinnerei beladen sind, um diese auf Privatareal entladen und die Güter his zu weiterer Abfuhr nach der 1 Stunde entfernt liegenden Fabrik lagern zu können. Da die Anlage noch kein volles Jahr benutzt wird, so lassen sich über den Verkehr Angaben nicht machen. Die Herstellung des Geleises verursachte einen Aufwand von 859 Thlr.

4) von H. Grieshammer und J. Lorenz in Bautzen. Diese Geleisanlage ist 370 Sächs. Ellen lang und besteht aus 2 durch eine Weiche verbundenen Geleisen, die lediglich zum Betriebe von zwei Kalk- und Kohlengeschäften erforderlich sind. Diese Anlage schliesst sich an ein auf der nördlichen Seite des Bahnhofs Bautzen bestehendes versenktes Gleis mit Schiebebühne an und kostete 796 Thlr. Die Grösse des Verkehrs auf diesen Geleisen konnte nicht ermittelt werden.

h) an der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn:

Lfde. No.	Benennung der Bahnstrecken und Besitzer	Bahnlänge in Meilen à 7500 Meter	Anzahl der Weichen	Anzahl der Drehscheihen	Baucapital ohne Betriebsmittel Thaler	Befördert wurden 1865	1866	1867
5.	Neustädter Elbquai	$0,_{141}$	31	—	165 055	12 958	11 740 Achsen	16 680
6.	Altstädter Elbquai	$0,_{169}$	20	1	80 650	312 411	266 802 Zollcentner	641 195
7.	Geleis nacb der Dresdner Papierfabrik	$0,_{031}$	1	1	2 450	seit 15. November 1867 in Betrieb		
8.	Geleis nach Gasse's Kohlenniederlage am Güterbahnhofe	$0,_{012}$	—	1	692	seit Sept. 1867 in Betrieb		

Die Industriebahnen Oesterreichs.

(Schluss aus No. 44).

X.

Eine eigenthümliche Stellung nehmen die Industriebahnen ein, die sich an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn als ihren Hauptstrang ansetzen. Dieselben sind theils dem Kohlentransport, theils der Förderung von landwirthschaftlichen und Montanproducten gewidmet und entspringen dem Bedürfniss einer dichtbevölkerten Industriegegend, wo grosse Capitalien sich in den Händen einzelner mächtiger Geschäftshäuser anhäuften.

Die von der Haupthahn abzweigende Linie Josefstadt-Schwadowitz unterstützt den Absatz der in dem Schatzlarer und Schwadowitzer Kohlenreviere bei Trautenau gewonnenen Steinkohle. Die in das Bereich der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gehörigen Industriebahnen sind:

1) Kohlengeleis des Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenverschleissvereins in Prag aus dem Stationsgeleise in Königgrätz in das Kohlendepôt und zur Brückenwaage des Kohlenverschleissvereins.

2) Schienenstrang aus dem Stationsgeleise in Königgrätz zum Waaghause und Depôtplatz, dem Kohlen-Depôt des Prinz Schaumburg-Lippe'schen Bergamtes zu Schwadowitz gehörig.

3) Geleise aus dem Stationsgeleise in Königgrätz zu den Magazinen und den Depôtplätzen der Actien-Zuckerfabrik in Königgrätz.

4) Aus dem Stationsgeleise zu Smiřitz mündet ein Geleise à 158°, von diesem ein zweites à 53° zur Dampfbrettsäge der Domänenverwaltung von Smiřitz und Hořenowes (Eigenthümer Joh. Liebieg) und den Depôtplätzen.

5) Geleis aus dem Stationsgeleis zu Falgendorf zur Brückenwaage und Laderampe des Kohlenverschleissvereins, dem Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenverschleissverein zu Prag gehörig.

6) Schienenstrang von der Stations-Drehscheibe in Eisenhrod über eine der Kalköfen- und Schieferbruch-Unternehmung gehörige Drehscheihe zu den Kalköfen des Joh. Liehieg & Co. in Reichenberg, hart am Bahnhofe gelegen.

7) Geleisanlage des Joh. Liebieg & Co. in Reichenberg, aus dem Hauptgeleise nächst der Station Eisenbrod, hestehend aus einem todten und einem, zur Hauptbahn parallelen, mit dieser mittelst zweier Wechsel verhundenen Manipulationsgeleise, aus welchem das zur Baumwollspinnerei führende Fabriksgeleis abzweigt und mittelst einer für Locomotive construirten Holzbrücke den Iserfluss übersetzt.

8) Geleis aus dem Stationsgeleis Liebenau zum Kohlen- und Waarenmagazine der Firma Franz Schmitt in Böhm. Aicha (Baumwollspinnerei) führend.

9) Zweigbahn des Joh. Liebieg & Co. in Reichenherg aus dem Stations-Geleis zu Reichenberg zur Dampf-Brettsäge, zu den Gyps-, Kalk- und Schiefer-Depôtplätzen, zum Waaren- und Frachtenmagazin.

10) Geleis des Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenverschleissvereins in Prag, von dem Stations-Geleis in Reichenberg zur Kohlenrampe, zum Waaghaus nebst Brückenwaage.

Die Bahnen unter 1 bis 10 sind sämmtlich mit 23pfündigen Vignoles-Schienen ausgeführt.

11) Die nachfolgenden Zweighahnen des Prinz Schaumhurg-Lippe'schen Bergamts in Schwadowitz münden in die Station Schwadowitz nicht ein, sondern führen zu der am Stationsplatze befindlichen Kohlenladebühne.

a) Vom westlichen Grubenrevier, Pferdebahn mit 5pfünd. Vignoles-Schienen, zur Förderung der Kohle zur Ladebühne;

h) Bremshahn auf dem mittleren Revier, mit Flachschienen;

c) Pferdehahn vom Albertina-Schacht zu den ad b genannten Bremsbergen, mit 5pfünd. Vignoles-Schienen;

d) Pferdehahn vom östlichen Revier Benignestollen zur Haltestelle Hertin aus 5pfünd. Vignoles-Schienen;

e) Pferdehahn von dem zwischen Hertin und Schwadowitz gelegenen Idastollen zur Ladebühne aus 5 pfünd. Vignoles-Schienen, zur Förderung der Kohle vom Idastollen zur Ladebühne der Station Schwadowitz.

Die Bahnen unter 11 haben an Betriebsmitteln, und zwar die Bahn unter a 6 Pferde und 200 Wagen, die Bahn unter b 50 Wagen, die Bahn c 2 Pferde und 80 Wagen, sowie die Bahn d 2 Pferde und 90 Wagen. Die im Betriebe stehenden Förderschacht-Wagen fassen 10 Zoll-Ctr.

Ueher Länge und Anlagecapital der vorstehenden Bahnen, sowie über die auf denselben transportirten Gütermengen ist aus nachfolgender Tahelle das Entsprechende zu ersehen.

	Bahnlänge Geogr. Meilen	Zugehöriges Terrain Mrg.	Ruth.	Fuss	Verwendetes Anlagecapital Thlr.	Beförderte Güter in Centnern 1865	1866	1867
ad 1	0,022	1	63	31	2210			
ad 2	0,013	1	—	—	1500			
ad 3	0,023	1	172	44	2000			
ad 4	0,054	3	—	—	4700			
ad 5	0,046	1	47	10	2180			
ad 6	0,012	1	18	—	2000			
ad 7	0,142	5	163	—	33300			
ad 8	0,004	—	38	6	3300			
ad 9	0,046	3	—	—	4000			
ad 10	0,012	—	143	115	1513			
ad 11a	0,800	9	36	—	42000			
ad 11b	0,200	2	54	—	8000			
ad 11c	0,130	1	90	—	6500			
ad 11d	0,150	2	—	—	7440			
ad 11e	—	—	—	—	—			

Die Nachweisung über die beförderten Quantitäten kann nicht geliefert werden, weil ein Theil der erforderlichen Daten in der Kriegsepoche 1866 verloren giug.

XI.

Zur vollständigen Darstellung der wichtigeren Oesterr. Kohlenreviere und der mit diesen im engen Zusammenhange stehenden Industriebahnen muss auch der Kohlenbergbau in Sargó-Tarjan Erwähnung gethan werden, welche an der **Ungarischen Nordbahn** (Pest-Losoncz) gelegen sind, sowie dass

an die **Galizische Carl-Ludwigbahn** eine dem K. K. Salinen-Aerar gehörige Salzbahn vom Schachte „Franz Josef" zum Verschleissmagazin Turówka und zum Bahnhofe der Carl-Ludwigbahn in Wieliczka anschliesst. Länge 1/4 Meile; zugehöriges Terrain 7 Morgen 3 Ruthen; Anlagecapital 57000 Vereins-Thlr.

Diese Bahn dient zum Transporte des Salzes vom Haupt-Förderungsschachte Franz Josef bis in den Bahnhof der Carl-Ludwigbahn und bis zum Verschleissmagazin Turówka und hat an eigenen Betriebsmitteln nur 2 Wagen, welche mit 4 Pferden betrieben werden. Es verkehren jedoch ausserdem meistens die Wagen der Carl-Ludwigbahn und jene der Warschau-Wiener Bahn.

Ausser den im Betriebe stehenden vorangeführten Industriebahnen, deren Gesammtlänge 30,12 Meilen beträgt, sind noch folgende Bahnen, die denselben Zweck zu erfüllen haben werden, theils projectirt und theils concessionirt, und zwar:

Von der Staatsbahn-Station Schwechat-Klederling (Neu-Szöuyer-Linie) nach dem Dreher'schen Brauhause Klein-schwechat 0,336 Meile, ferner von da aus eine Pferdebahn zu dem in den Burgfrieden der Gemeinde Kaiser-Ebersdorf gelegenen Kellern 0,103 Meile.

Von Tot-Megyer (südöstl. Linie) nach der den Herren Gerson und Leop. Lippmann gehörigen Zuckerfabrik in Surany, 1 1/4 Meilen.

Von Steinbruch (südöstl. Linie) eine Pferdebahn zu der den Herren Barber und Klusemann gehörigen Brauerei.

Pferdebahn vom Kohlenbergwerk Brennberg zur Südbahnstation Agendorf bei Oedenburg. Locomotiveisenbahn von Ermihályfalva nach Grosswardein.

Fortsetzung der Kohlenbahn von dem Karbitzer Schienenstrange der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Austrian-Zeche, von da zum Bohemiakohlenwerke bei Modlan, präliminirter Kostenbetrag 64557 fl. 49 kr., sowie

Pferdebahn von Herbitz bis zur Verladerampe der Station Schönfeld.

Zweigbahn von der Station Dux derselben Bahn zu dem Christianenschachte der Gräflich Antonin von Waldstein'schen Kohlenwerke nächst Dux.

Bergwerkslocomotivbahn vom Dombrauer Versuchsschachte zum Eleonorenschachte und zum Anschluss an die Kaschau-Oderberger Bahn in Dombrau.

Kohleneisenbahn von dem Peterswalder Eugen-Kohlenschachte im Anschluss an die Kaschau-Oderberger Bahn in Orlau.

Der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Berghau-Gesellschaft wurde die Bewilligung zu den Vorarbeiten von Station Voitsberg bis zu dem in der Gemeinde Nieder-Tregist gelegenem Bergbaue Lobmingschacht ertheilt.

In naher Aussicht steht das Zustandekommen der Kamnitzthalbahn Eisenbrod-Tannwald, circa 2 Meilen lang, Anlagekosten 1 Million, abgeschätzte Güterbewegung 1,3 Mill. Ctr., und soll den Bedürfnissen des Kamnitzthales und zugleich der oberen Isar (Rochlitzer Gegend), wo überall trotz der rauhen Gebirgsgegend ca. 10000 Menschen auf einer □Meile leben, dienen.

Zum Schluss theilen wir noch die uns vorliegenden Notizen über die Tarifgebühren mit, welche auf den angeführten Industriebahnen erhoben werden.

Zu II. Graz-Köflach. Die unter 1 und 4 angeführten Flügelbahnen stehen nur für die in gesellschaftlichen Kohlenbauen erzeugten Braunkohlen in Betrieb, für deren Beförderung bis zur Hauptlinie keine besonderen Frachtgebühren eingehoben werden.

Bei der unter 5 angeführten Koch'schen Flügelbahn werden gleichfalls keine Tarifgebühren, sondern erst von der zunächst gelegenen Station Oberndorf eingehoben.

Auf der unter 2 angeführten Rosenthaler Flügelbahn wird von den benachbarten Kohlengewerken von den über dieselben bewegten Kohlen eine Fördergebühr von 0,5 bis 1,5 kr. pr. Ctr., je nach der von der Kohle durchlaufenen Strecke eingehoben.

Für die von den anrainenden Grubenbesitzern auf der unter 4 angeführten Revierstollen Bahn zu befördernden Kohlenmengen wird eine Stollengebühr von 1—2 kr. pr. Zoll-Ctr. eingehoben.

Zu IV. Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Auf den beiden Kohlenbahnen bestehen keine fixen Tarifgebühren und es werden dieselben nach der jeweilig zum Transporte gelangenden Kohlen-Quantität bemessen.

Zu V. Brünn-Rossitz. Für den Transport von Kohlen auf den an der Haupt- und Flügelbahn gelegenen Industriebahnen und Abzweigungen werden keine Tarifgebühren eingehoben; es wird nur für die Beförderung von anderen Gütern als Kohle nach vorausgegangener Vereinbarung zwischen Segengottes und Simsonschacht 5 kr. und zwischen Segengottes und Heinrichschacht 3 kr. pr. Zoll-Ctr. gezahlt.

Zu VI. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Auf der sub 1 angeführten Kohlenbahn wird nachstehender Tarif für Frachtsendungen eingehoben: [12]

Von und nach	Heinrichs-Schacht	Karolinen-Schacht	Wittkowitz	3 Schächte in der Burnea	Hermenegild-Schacht	Zwierzina-Schacht	Salm'sche Schächte	3 Schächte am Jaklowetz	2 Schächte bei Michalkowitz
	per Zollcentner in Kreuzern								
Ostrau	1	2	2	3	2	3	3	3	4
Heinrichs-Schacht		1	2	3	2	3	3	3	4
Karolinen-Schacht			1	1	1	2	2	3	3
Wittkowitz				2	1	2	2	3	3
Burnea					1	2	2	3	3
Hermenegild						1	1	2	3
Zwierzina							1	2	3
Salm								1	1
Jaklowetz									2

Anmerkung. Ausser den vorstehenden Gebühren sind keine wie immer gearteten Nebengebühren für die Beförderung auf der Kohlenbahn zu entrichten.

Für Sendungen der drei Schächte Friedrich, Prokopii und heil. Dreifaltigkeit in der Burnea unter sich wird die Gebühr mit 1 kr., ebenso für Sendungen des Wiesen-, Theresien- und Heinrichs-Schachtes am Jaklowetz unter sich die Gebühr mit 1 kr. per Zollcentner berechnet.

Auf der Kohlenbahn von Dabrowa nach Szczakowa, welche nur für die Kohlenverfrachtung bestimmt ist, werden Kohlen mit der Bestimmung für Krakau à 1,17 kr. pro Z.-Ctr. fix, für alle übrigen Stationen nach dem allgemeinen Kohlentarife der Nordbahn für 1 Meile berechnet.

Auf der ärarischen Montanbahn Jawórno-Szczakowa werden der Gebührenberechnung sowohl für Kohlen als für andere Güter die Frachtsätze des erwähnten allgemeinen Tarifs vom 1. Januar 1859 für eine Meile zu Grunde gelegt.

Zu VII. Buschtěhrader Eisenbahn.[13] Auf der Buschtěhrader Hauptbahn ist vom 15. August d. J. ein ermässigter Kohlentarif eingetreten, nach welchem per Zoll-Ctr. und Meile 1,3 kr., dann eine Manipulationsgebühr von 1,5 kr. pr. Zoll-Ctr. für die ganze Strecke zu entrichten kommt.

Zu VIII. Böhmische Westbahn. Für die Beförderung der auf den einzelnen Flügelbahnen zu verfrachtenden Kohlen hebt die Böhmische Westbahn nachstehende Tarifgebühren per Zoll-Ctr. ein, und zwar: auf der Pankraz-Mantauer Bahn 1,5 kr.,
„ „ Humboldt Bahn . . . 0,9 „
und „ „ Lititzer „ . . . 2,0 „

Zu XI. Galizische Carl-Ludwigs-Bahn. Für die Benutzung eines mit Salz beladenen Wagens der Galizischen Carl-Ludwigsbahn bezahlt das k. k. Salinen-Aerar an Wagenmiethe und Abnutzungsgebühr den Betrag von 1 fl. 40 kr. an die letztere.

Schliesslich sei auch noch der Actiengesellschaft erwähnt, welche sich den Bau und Betrieb von Vicinalbahnen in Oesterreich zur Aufgabe stellt, die den Verkehr zwischen den Hauptlinien der Eisenbahnen und den abseits liegenden Berg- oder Hüttenwerken, Industrie-Orten, grossen Gütercomplexen u. s. w. vermitteln sollen.[14]

[12] Für den Transport von Kohlen, Coaks und Briquettes in ganzen Wagenladungen auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist für den Localverkehr bekanntlich vom 1. November ab ein neuer bedeutend ermässigter Tarif eingeführt worden.

[13] Ausser den in voriger Nummer erwähnten Industrie-Bahnen münden aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenrevier beinahe von jedem einzelnen Schachte Seitengeleise in die Hauptbahn ein, so z. B. zum Pruhon- und Leyerschachte etc., was wir hier nachträglich noch bemerken wollen.

[14] Diese Gesellschaft (Tedesco, Springer und Consorten) beabsichtigt — dem Vernehmen nach — Hypothekarscheine mit fortlaufender Nummer, vorläufig bis auf 5 Millionen Gulden, auszugeben, für welche 3malige Garantie gegeben würde, und zwar: 1) durch das Gesellschaftscapital, 2) durch das Bauobject, 3) durch das von den Bahninteressenten garantirte 5% Erträgniss des Anlagecapitals.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Görlitz	5	B.	100 3/4	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	90 1/4	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	90 1/4	% 50 Thlr.
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	85	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	97 1/2	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/2	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83 1/8	% à 1000, 500, 200 und
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	94 1/4	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * 3 1/2	4	B.	81 5/8	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	89 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	85 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4 1/2	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwesth.)	5 i. S.	L.	79 1/4	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4 1/2	B.	97 1/2	%
do. II. Emiss.	5	B.	101 3/4	%
do. do.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	% 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B*	4 1/2	B.	92 3/8	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 1/2	%
do. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 1/2	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à 100 u. 50 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. verschieden
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	86 3/4	fl. ö. W pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 7/8	% fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	85	% do. Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i. S.	L.	83 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	79 3/4	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	75	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i. S	L.	69 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	89 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000,
	ö. W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i. S.	W.	103 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	86 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	103 1/4	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	84 3/4	do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	84	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W.	81 1/2	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	102 3/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88 3/8	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	67 5/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	71 7/8	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W
do.	4	F.	88 1/2	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	96 1/2	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4 1/2	B.	94 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	94 1/2	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88 5/8	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85 5/8	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	86 1/2	%
do. II. Ser.	4	B.	83 3/4	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	86 3/4	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	82 3/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	93 3/4	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	77 1/2	%
do. C.	4	B.	84 1/2	%
do. D.	4	B.	84 1/2	% à 1000, 500 und
do. E.	3 1/2	B.	76 1/4	% 100 Thlr.
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	91	%
do. G.	4 1/2	B.	90 1/2	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	120 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	117 1/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	99	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs
do. Bons 1875—76	6	W.	213	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	90	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	87 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4 1/2	B.	90 3/4	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	4 1/2	B.	90 3/4	%
do. *	4 1/2	B.	96 5/8	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92	% à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92	% 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	87 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	82 1/2	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	81	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	79 3/4	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	79 3/4	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	79 3/4	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	80 1/2	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	79	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	78 1/2	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	90	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i. S.	W.	81	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	83 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Thüringische I. Emiss.	4	L.	87 3/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	96	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	—	% 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	—	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	84 7/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordbahn	5	W.	—	% à
Warschau-Terespol *	5	B.	—	% à 1000 u. 100 S. R. = 107 Thl.
Werrabahn *	5	L.	94 7/8	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0		4	B.	29 3/4	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2 1/4	4	6 1/2	7	—	4	L.	145	% à 100 Thlr.
Alföld-Fiumaner *		—	—	—	—	—	5	W.	148 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	9 1/2	10	11 1/8	10	9	5	4	B.	113 5/8	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6 1/4	6 13/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	4	B.	99	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7 1/2	9	9 1/8	8 1/4	10	oh. Z	W.	287	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5 3/4	6	7	4 1/2	F.	126 3/4	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6 1/2	6 1/2	7 1/2	9	8	7 1/2	4	B.	133 5/8	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8 1/2	9 3/4	11 5/6	13	13 1/3	13 7/12	4	B.	195	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	65	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	90	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6 1/4	7 1/4	10	9 1/2	9	9 1/2	4	B.	166	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	191	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8 1/3	7 5/6	8	8 7/12	8	4	B.	128 3/4	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	155 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	124	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7 1/2	8 2/3	9	9 1/6	8	4	B.	111 1/4	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4 2/3	4 1/8	4 1/3	5 5/12	5 1/2	5 1/12	4	B.	97	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/42	5	W.	710	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8 1/2	10	9 1/3	11	8	6 1/2	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12 5/8	12 11/12	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	3 1/2	B.	125	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsh.)	1/2	1 1/2	3/4	2 1/4	2 1/8	4	4	B.	111 1/2	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	109	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	109	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3 1/2	5 1/2	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	3 1/2	F.	111 3/4	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	—	—	—	5	W.	156 3/4	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9 1/2	5	W.	210 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	4 1/2	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2 1/2	4 1/4	oh. Z	W.	135	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	—	4	B.	72	% à 100 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	7 5/6	8 2/3	10 1/8	9 2/3	8 5/6	9 1/6	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	7	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	4	F.	135 3/4	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14 3/8	13	13 3/4	15 10/21	5	W.	188 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsh. *	—	—	—	—	—	—	5	W.	160 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	163	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	—	—	—	5	W.	137	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	3	5	W.	140	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	287	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	264	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	1/2	0	0	1/2	4	L.	48 3/4	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	—	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3 1/5	3 1/2	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	4	F.	158 3/4	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25 1/2	22 3/8	25	15	14	13	4	B.	150 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	B.	71 5/8	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18 3/4	20	20	18	4	L.	218	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4 1/2	L.	198	% à 100 „
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	91	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	64	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	85	% à 200 „
Mecklenburgische	2 1/8	2 1/2	3 1/2	3	3	2 1/2	4	B.	74 7/8	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	87	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	4 1/2	F.	106 3/4	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	87 5/8	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2 2/3	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	5	B.	81 1/4	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	75 1/2	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	91 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	190	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 13/15	10 1/2	10	11 2/3	12	13 2/3	3 1/2	B.	170	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	—	—	3 1/2	F.	70 3/8	% à 350 fl. S. W
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8 1/2	5	W.	263	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8 1/2	8	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	5	W.	188	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4	5	5	5	B.	78 3/4	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	—	4	B.	34 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	72 1/2	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	4 1/2	W.	150 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzh. * m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	4	F.	83 3/4	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. * m. 80% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	79 3/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	90 1/8	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	117 1/8	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6	6	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	B.	81	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	26 7/8	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	5	B.	83 1/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	—	—	—	5	W.	146 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4 5/6	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	94	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9 3/5	6 4/5	7 1/5	8	3 1/5	7	oh. Z	F.	328	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7 2/3	7 3/5	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	4	L.	137 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	121 5/8	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—	—	4	L.	80 7/8	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	148	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	6	5	W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ungar. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	84	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	—		5	B.	82	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8 1/3	7 11/12	8 1/3	8 1/3	8 1/3	5	B.	58 3/4	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	oh. Z	Ba.	480	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordosthahn	8	7 25	7	8	8	7 1/2	„	Ba.	653 3/4	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	22 1/2	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	30	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	oh. Z	P.	895	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15 1/2	15 1/2	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	„	P.	1185	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	„	P.	577 1/2	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10 2/5	9	8 1/2	8 1/2	8	8	„	P.	598 3/4	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7 1/2	7 4/5	7 1/2	7	7	„	P.	568 3/4	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	12	„	P.	980	fs. pr. 500 „ „

	Anzahl der gebrochenen Achsen.	Durchschnittl. zurückgelegte Meilenanzahl.
17. Zorge	2	51721
18. Günther jetzt G. Sigl in Wr. Neustadt	2	34195
19. Kirkstal in England	2	29741
20. Schulte u. Schemann in Hamburg	2	16961
21. Werner in Carlswerk	2	11120
22. Georg Sigl in Wien	2	10491
23. Lowmoore in England	1	25212
24. Fox Henderson in Birmingham	1	8645
25. Jacobi, Haniel u. Huyssen	1	26698
26. Ruetz in Rothe Erde bei Dortmund	1	14163
27. Zeltweg	1	5240

Bei 58 Achsen fehlte der Name des Fabrikanten oder die zurückgelegte Meilenanzahl.

Rubrik 8. Gattung der Achse und des Fahrzeuges, Benennung des Zuges.

Von den im Laufe des Jahres 1867 stattgehabten Achsbrüchen geschahen:

bei Eilzügen	9	bei Materialzügen	8
„ Pesonenzügen	19	„ Leerfahrten der Maschinen	5
„ gemischten Zügen	14	beim Rangierdienst	10
„ Güterzügen	139		

Ueber 10 Achsbrüche liegen keine Mittheilungen vor.

Die 214 Achsbrüche vertheilen sich auf folgende Gattungen von Fahrbetriebsmitteln:

12 Achsbrüche auf Locomotiven,
40 „ „ Tender,
5 „ „ Personenwagen,
3 „ „ Gepäckwagen,
1 „ „ Postwagen,
61 „ „ gedeckte Güterwagen,
92 „ „ offene Güterwagen.

Bezüglich der Anzahl der Räder der Fahrbetriebsmittel vertheilen sich die Achsbrüche auf folgende Weise:

27 Achsbrüche fanden bei 8rädrigen Fuhrwerken,
68 „ „ „ 6 „ „
119 „ „ „ 4 „ „ statt.

Rubrik 9. Material und Erzeugung der Achsen.

Die gebrochenen Achsen vertheilen sich hinsichtlich des Materials, der Erzeugungsart und der von denselben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich zurückgelegten Meilenanzahl in nachstehender Weise:

Material der Achsen.	Durchschnittlich zurückgelegte Meilenanzahl.	Anzahl der Achsen, von welcher die durchschnittliche Meilenanzahl ermittelt wurde.
Geschmiedetes Eisen	37166	7
Gewalztes Eisen	21295	15
Eisen ohne Angabe, ob geschmiedet oder gewalzt	27443	33
Bündelachsen	25003	10
Patent-Bündelachsen	30680	11
„ Hohlachsen	27395	9
Puddelstahl	10329	6
gehärteter Gussstahl	22220	1
ungehärteter „	9718	45

Bezüglich der übrigen 77 gebrochenen Achsen wurde in dieser Beziehung keine Mittheilung gemacht.

Rubrik 10. Zeichnung der Gestalt der Achse und Radnabe. Bezeichnung der Bruchstelle.

Nach der Grösse des Achsdurchmessers in der Radnabe vertheilen sich die gebrochenen 214 Achsen in nachfolgender Weise:

Von 3 1/4'' starken Achsen sind gebrochen 1 Stück,
„ 3 3/8'' „ „ „ „ 2 „
„ 3 5/8'' „ „ „ „ 4 „
„ 3 3/4'' „ „ „ „ 19 „
„ 3 7/8'' „ „ „ „ 8 „
„ 4'' „ „ „ „ 16 „
„ 4 1/8'' „ „ „ „ 63 „
„ 4 1/4'' „ „ „ „ 4 „
„ 4 3/8'' „ „ „ „ 5 „
„ 4 1/2'' „ „ „ „ 16 „
„ 4 5/8'' „ „ „ „ 27 „
„ 4 3/4'' „ „ „ „ 13 „
„ 4 7/8'' „ „ „ „ 9 „
„ 5'' „ „ „ „ 8 „
„ 5 1/8'' „ „ „ „ 2 „
„ 5 1/4'' „ „ „ „ 2 „
„ 5 3/8'' „ „ „ „ 3 „
„ 5 1/2'' „ „ „ „ 2 „
„ 5 3/4'' „ „ „ „ 2 „
„ 5 7/8'' „ „ „ „ 1 „
Von 6 1/8'' starken Achsen sind gebrochen 1 Stück,
„ 6 3/8'' „ „ „ „ 1 „
„ 6 5/8'' „ „ „ „ 1 „
„ 6 7/8'' „ „ „ „ 2 „
„ 7'' „ „ „ „ 2 „

Nach Abzug der gebrochenen 2 Kurbel- und 9 geraden Trieb- und 1 Laufachse waren von den übrigen: 119 Stück im Schaft cylindrisch, 74 gegen die Mitte verjüngt und 9 waren Hohlachsen.

Die gebrochenen 214 Achsen vertheilen sich ferner hinsichtlich der Bruchstelle in folgender Weise:

91 Achsen = 42,52 % sind im Zapfen gebrochen,
3 „ = 1,40 % „ an der äusseren Seite der Radnabe,
54 „ = 25,23 % „ an der inneren Seite der Radnabe,
36 „ = 16,82 % „ in der Radnabe selbst,
8 „ = 3,75 % „ „ „ Achsmitte,
15 „ = 7,00 % „ gegen die Mitte zu,
1 „ = 0,47 % „ an beiden Kurbeln,
4 „ = 1,87 % „ beiderseits an der inneren Seite der Radnabe,
1 „ = 0,47 % „ „ in der Radnabe,
1 „ = 0,47 % „ an der inneren Seite der Radnabe und gegen die Mitte zu gebrochen.

Rubrik 11. Beschaffenheit der Bruchfläche.

Die Bruchflächen waren:

bei 32 Achsen frisch und gesund,
„ 61 „ war ein alter Anbruch sichtbar,
„ 31 „ zeigten sich Fehler im Material,
„ 15 „ „ „ „ in der Schweissung.

Das Material der Bruchfläche war

bei 64 Achsen feinkörnig,
„ 38 „ grobkörnig,
„ 16 „ körnig, ohne Bezeichnung ob grob oder fein,
„ 31 „ sehnig,
„ 21 „ krystallinisch,
„ 27 „ ungleich.

Ueber das Gefüge der übrigen 17 Achsen wurden keine oder nur unbestimmte Angaben gemacht.

Rubrik 12. Belastung der Achse bei normaler Benutzung des Fahrzeuges.

Von den gebrochenen Achsen waren bei normaler Benutzung belastet:

1 Stück von 4 000 bis 5 000 Pfd.
2 „ „ 5 000 „ 6 000 „
5 „ „ 6 000 „ 7 000 „
18 „ „ 7 000 „ 8 000 „
28 „ „ 8 000 „ 9 000 „
19 „ „ 9 000 „ 10 000 „
21 „ „ 10 000 „ 11 000 „
12 „ „ 11 000 „ 12 000 „
15 „ „ 12 000 „ 13 000 „
29 „ „ 13 000 „ 14 000 „
35 „ „ 14 000 „ 15 000 „
14 „ „ 15 000 „ 16 000 „
1 „ „ 16 000 „ 17 000 „
3 „ „ 18 000 „ 19 000 „
1 „ „ 20 000 „ 21 000 „
1 „ „ 21 000 „ 22 000 „
1 „ „ 22 000 „ 23 000 „
1 „ „ 26 000 „ 27 000 „
1 „ „ 29 000 „ 30 000 „
1 „ war eine Blindachse.

Ueber 5 Achsen ist in dieser Hinsicht nichts angegeben worden.

Wenn die Normal-Belastung der Achse mit dem Querschnitt, welchen dieselben in der Radnabe hat, verglichen wird, so ergiebt sich, dass die Normalbelastung für jeden Quadratzoll des Querschnittes in der Nabe bestimmt war:

bei 1 Achsen für 125 bis 150 Pfd.
„ 2 „ „ 150 „ 175 „
„ 1 „ „ 175 „ 200 „
„ 1 „ „ 200 „ 225 „
„ 7 „ „ 225 „ 250 „
„ 5 „ „ 250 „ 275 „
„ 12 „ „ 275 „ 300 „
„ 15 „ „ 300 „ 325 „
„ 22 „ „ 325 „ 350 „
„ 13 „ „ 350 „ 375 „
„ 24 „ „ 375 „ 400 „
„ 33 „ „ 400 „ 425 „
„ 14 „ „ 425 „ 450 „
„ 7 „ „ 450 „ 475 „
„ 44 „ „ 500 „ 525 „
„ 5 „ „ 525 „ 550 „
„ 1 „ „ 550 „ 575 „

Zu 7 Achsen fehlen die diessbezüglichen erforderlichen Daten.

V. Im Gebiete der Albertsbahn

befinden sich neben der unter 1 aufgeführten dem Personen-, Güter- und Kohlentransport dienenden Hauptbahn folgende Industriebahnen, wovon die unter 2—5 der Albertsbahn-Gesellschaft, bezüglich der unter 6 der Unterbau der Thode'schen Fabrik, der Oberbau der Albertsbahn und die unter 7 dem Dresden-Possendorfer Steinkohlenbau-Verein gehören, und von denen die unter 2 und 7 dem Güter- und Kohlentransporte, die unter 3, 5 und 6 dem Kohlentransporte dienen, während die Bahn unter 4 den Verkehr zwischen dem Hermannschachte bei Possendorf und der oberen sogenannten Hänicher Zweigbahn (d. h. der Albertsbahn) vermittelt.

Lfde. Nr.	Bahnen.	Bahnlänge Meilen	Anlage-capital Thaler	Centner Güter wurden befördert 1865	1866	1867
1	Hauptbahn Dresden-Tharandt	1,81	1919176	7597981	7409777	7737231
2	Zweigbahn von Bahnhof Dresden nach dem Elbquai	0,30	128800	384410	373460	760678
3	Zweigbahn nach den Hänichener Schächten und weiteren Abzweigung nach den Potschappler u. Freiherrlich von Burgk'schen Schächten	2,20	375622	3674481	3219321	3253285
4	Possendorf-Hänicher Kohlen-Zweigbahn	0,33	29037	827502	674176	553038
5	Zweigbahn nach dem Augustusschacht	0,10	12264	1040842	1066953	1078027
6	Zweigbahn nach den fiscalischen Schächten	0,70	78809	1359762	1529926	1531524
7	Zweigbahn nach der Thode'schen Papierfabrik	0,10	4940	648931	573238	650526

Bezüglich der beförderten Gütermengen ist zu bemerken, dass die bei den Bahnen 2 bis 7 angegebenen Quantitäten sämmtlich in den für die Hauptbahn ausgeworfenen Quantitäten, sowie bei der Bahn unter 7 zum Theil auch in den für die einzelnen Schachtbahnen und bei der Bahn unter 4 auch in den für die Zweigbahn nach den Hänichener Schächten ausgeworfenen Quantitäten includiren.

VI. Im Gebiete der Sächsischen östlichen Staatseisenbahnen

sind 8 Geleise von Privaten zu Industriezwecken hergestellt, und zwar

a) an der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn:

1) von G. C. Hock in Radeberg. Das (202 Sächs. Ellen lange) Geleis zweigt bei Mlst. 2,14 aus dem rechten Geleise der Sächs.-Schlesischen Staatseisenbahn, unmittelbar an der Kreuzung der Dresden-Radeberger Chaussee mit genannter Eisenbahn aus und dient zur Vermittelung des Verkehrs zwischen der Dampfschneidemühle des Besitzers und dem Bahnhofe zu Radeberg. Die Herstellungskosten des Geleises betragen 632 Thlr. Durch das Geleis sind jährlich ca. 3900 Ctr. Kohlen zugeführt und 7200 Ctr. Holzgegenstände versendet worden.

2) von der v. Klitzing'schen Direction des Eisenwerks zu Radeberg. Die Abzweigung des (275 Sächs. Ellen langen) Geleises erfolgt auf der nördlichen Seite des Radeberger Bahnhofes aus einem Nebengeleise und wird dasselbe lediglich zum Zuführen und Absenden von Gütern für das v. Klitzing'sche Eisenwalzwerk verwendet. Im Jahre 1867 hat dasselbe 79 250 Ctr. Brucheisen, Sand und Kohlen erhalten und 36 600 Ctr. Walz- und Gusseisen, sowie Kessel, Maschinen etc. versendet. Die Anlagekosten des Geleises betragen 1062 Thlr.

3) von Grützner & Faltis in Bautzen. Das aus einem Nebengeleise an der Südseite des Bahnhofes in Bautzen auszweigende (250 Ellen lange) Geleis wird nur zum Aufstellen von Wagen benutzt, die mit Materialien zum Betrieb einer Flachsgarnspinnerei beladen sind, um diese auf Privatareal entladen und die Güter bis zu weiterer Abfuhr nach der 1 Stunde entfernt liegenden Fabrik lagern zu können. Da die Anlage noch kein volles Jahr benutzt wird, so lassen sich über den Verkehr Angaben nicht machen. Die Herstellung des Geleises verursachte einen Aufwand von 859 Thlr.

4) von H. Grieshammer und J. Lorenz in Bautzen. Diese Geleisanlage ist 370 Sächs. Ellen lang und besteht aus 2 durch eine Weiche verbundenen Geleisen, die lediglich zum Betriebe von zwei Kalk- und Kohlengeschäften erforderlich sind. Diese Anlage schliesst sich an ein auf der nördlichen Seite des Bahnhofs Bautzen bestehendes versenktes Gleis mit Schiebebühne an und kostete 796 Thlr. Die Grösse des Verkehrs auf diesen Geleisen konnte nicht ermittelt werden.

b) an der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn:

Lfde. No.	Benennung der Bahnstrecken und Besitzer	Bahnlänge in Meilen à 7500 Meter	Anzahl der Weichen	Anzahl der Drehscheiben	Baucapital ohne Betriebsmittel Thaler	Befördert wurden 1865	1866	1867
							Achsen	
5.	Neustädter Elbquai	0,141	31	—	165 055	12 958	11 740	16 680
							Zollcentner	
6.	Altstädter Elbquai	0,169	20	1	80 650	312 411	266 802	641 195
7.	Geleis nach der Dresdner Papierfabrik	0,031	1	1	2 450	seit 15. November 1867 in Betrieb		
							zollcentner	
8.	Geleis nach Gasse's Kohlenniederlage am Güterbahnhofe	0,012	—	1	692	seit Sept. 1867 in Betrieb		

Die Industriebahnen Oesterreichs.

(Schluss aus No. 44).

X.

Eine eigenthümliche Stellung nehmen die Industriebahnen ein, die sich an die **Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn** als ihren Hauptstrang ansetzen. Dieselben sind theils dem Kohlentransport, theils der Beförderung von landwirthschaftlichen und Montanproducten gewidmet und entspringen dem Bedürfniss einer dichtbevölkerten Industriegegend, wo grosse Capitalien sich in den Händen einzelner mächtiger Geschäftshäuser anhäuften.

Die von der Hauptbahn abzweigende Linie Josefstadt-Schwadowitz unterstützt den Absatz der in dem Schatzlarer und Schwadowitzer Kohlenreviere bei Trautenau gewonnenen Steinkohle. Die in das Bereich der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gehörigen Industriebahnen sind:

1) Kohlengeleis des Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenverschleissvereins in Prag aus dem Stationsgeleise in Königgrätz in das Kohlendepôt und zur Brückenwaage des Kohlenverschleissvereins.

2) Schienenstrang aus dem Stationsgeleise in Königgrätz zum Waaghause und Depôtplatz, dem Kohlen-Depôt des Prinz Schaumburg-Lippe'schen Bergamtes zu Schwadowitz gehörig.

3) Geleise aus dem Stationsgeleise in Königgrätz zu den Magazinen und den Depôtplätzen der Actien-Zuckerfabrik in Königgrätz.

4) Aus dem Stationsgeleise zu Smiřitz mündet ein Geleise à 158°, von diesem ein zweites à 53° zur Dampfbrettsäge der Domänenverwaltung von Smiřitz und Hořenowes (Eigenthümer Joh. Liebieg) und den Depôtplätzen.

5) Geleis aus dem Stationsgeleis zu Falgendorf zur Brückenwaage und Laderampe des Kohlenverschleissvereins, dem Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenverschleissverein zu Prag gehörig.

6) Schienenstrang von der Stations-Drehscheibe in Eisenbrod über eine der Kalköfen- und Schieferbruch-Unternehmung gehörige Drehscheibe zu den Kalköfen des Joh. Liebieg & Co. in Reichenberg, hart am Bahnhofe gelegen.

7) Geleisanlage des Joh. Liebieg & Co. in Reichenberg, aus dem Hauptgeleise nächst der Station Eisenbrod, bestehend aus einem todten und einem, zur Hauptbahn parallelen, mit dieser mittelst zweier Wechsel verbundenen Manipulationsgeleise, aus welchem das zur Baumwollspinnerei führende Fabriksgeleis abzweigt und mittelst einer für Locomotive construirten Holzbrücke den Iserfluss übersetzt.

8) Geleis aus dem Stationsgeleis Liebenau zum Kohlen- und Waarenmagazine der Firma Franz Schmitt in Böhm. Aicha (Baumwollspinnerei) führend.

9) Zweigbahn des Joh. Liebieg & Co. in Reichenberg aus dem Stations-Geleis zu Reichenberg zur Dampf-Brettsäge, zu den Gyps-, Kalk- und Schiefer-Depôtplätzen, zum Waaren- und Frachtenmagazin.

10) Geleis des Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenverschleissvereins in Prag, von dem Stations-Geleis in Reichenberg zur Kohlenrampe, zum Waaghaus nebst Brückenwaage.

Die Bahnen unter 1 bis 10 sind sämmtlich mit 23pfündigen Vignoles-Schienen ausgeführt.

11) Die nachfolgenden Zweigbahnen des Prinz Schaumburg-Lippe'schen Bergamts in Schwadowitz münden in die Station Schwadowitz nicht ein, sondern führen zu der am Stationsplatze befindlichen Kohlenladebühne.

a) Vom westlichen Grubenrevier, Pferdebahn mit 5pfünd. Vignoles-Schienen, zur Förderung der Kohle zur Ladebühne;

b) Bremsbahn auf dem mittleren Revier, mit Flachschienen;

c) Pferdebahn vom Albertina-Schacht zu den ad b genannten Bremsbergen, mit 5pfünd. Vignoles-Schienen;

d) Pferdebahn vom östlichen Revier Benignestollen zur Haltestelle Hertin aus 5pfünd. Vignoles-Schienen;

e) Pferdebahn von dem zwischen Hertin und Schwadowitz gelegenen Idastollen zur Ladebühne aus 5pfünd. Vignoles-Schienen, zur Förderung der Kohle vom Idastollen zur Ladebühne der Station Schwadowitz.

Die Bahnen unter 11 haben an Betriebsmitteln, und zwar die Bahn unter a 6 Pferde und 200 Wagen, die Bahn unter b 50 Wagen, die Bahn c 2 Pferde und 80 Wagen, sowie die Bahn d 2 Pferde und 90 Wagen. Die im Betriebe stehenden Förderschacht-Wagen fassen 10 Zoll-Ctr.

Ueber Länge und Anlagecapital der vorstehenden Bahnen, sowie über die auf denselben transportirten Gütermengen ist aus nachfolgender Tabelle das Entsprechende zu ersehen.

	Bahnlänge Geogr. Meilen	Zugehöriges Terrain Mrg.	Ruth.	Fuss	Verwendetes Anlagecapital Thlr.	Beförderte Güter in Centnern 1865	1866	1867
ad 1	$0,_{022}$	1	63	31	2210	Die Nachweisung über die beförderten Quantitäten kann nicht geliefert werden, weil ein Theil der erforderlichen Daten in der Kriegsepoche 1866 verloren ging.		
ad 2	$0,_{013}$	1	—	—	1500			
ad 3	$0,_{023}$	1	172	44	2000			
ad 4	$0,_{054}$	3	—	—	4700			
ad 5	$0,_{046}$	1	47	10	2180			
ad 6	$0,_{012}$	1	18	—	2000			
ad 7	$0,_{142}$	5	163	—	33300			
ad 8	$0,_{004}$	—	38	6	3300			
ad 9	$0,_{046}$	3	—	—	4000			
ad 10	$0,_{012}$	—	143	115	1513			
ad 11 a	$0,_{800}$	9	36	—	42000			
ad 11 b	$0,_{200}$	2	54	—	8000			
ad 11 c	$0,_{130}$	1	90	—	6500			
ad 11 d	$0,_{150}$	2	—	—	7440			
ad 11 e	—	—	—	—	—			

XI.

Zur vollständigen Darstellung der wichtigeren Oesterr. Kohlenreviere und der mit diesen im engen Zusammenhange stehenden Industriebahnen muss auch der Kohlenbergbau in Sargó-Tarjan Erwähnung gethahn werden, welche an der **Ungarischen Nordbahn** (Pest-Losoncz) gelegen sind, sowie dass

an die **Galizische Carl-Ludwigbahn** eine dem K. K. Salinen-Aerar gehörige Salzbahn vom Schachte „Franz Josef" zum Verschleissmagazin Turówka und zum Bahnhofe der Carl-Ludwigbahn in Wieliczka anschliesst. Länge 1/4 Meile; zugehöriges Terrain 7 Morgen 3 Ruthen; Anlagecapital 57 000 Vereins-Thlr.

Diese Bahn dient zum Transporte des Salzes vom Haupt-Förderungsschachte Franz Josef bis in den Bahnhof der Carl-Ludwigbahn und bis zum Verschleissmagazin Turówka und hat an eigenen Betriebsmitteln nur 2 Wagen, welche mit 4 Pferden betrieben werden. Es verkehren jedoch ausserdem meistens die Wagen der Carl-Ludwigbahn und jene der Warschau-Wiener Bahn.

Ausser den im Betriebe stehenden vorangeführten Industriebahnen, deren Gesammtlänge $30,_{12}$ Meilen beträgt, sind noch folgende Bahnen, die denselben Zweck zu erfüllen haben werden, theils projectirt und theils concessionirt, und zwar:

Von der Staatsbahn-Station Schwechat-Klederling (Neu-Szönyer-Linie) nach dem Dreher'schen Brauhause Kleinschwechat $0,_{336}$ Meile, ferner von da aus eine Pferdebahn zu dem in den Burgfrieden der Gemeinde Kaiser-Ebersdorf gelegenen Kellern $0,_{103}$ Meile.

Von Tot-Megyer (südöstl. Linie) nach der den Herren Gerson und Leop. Lippmann gehörigen Zuckerfabrik in Surany, 1 1/4 Meilen.

Von Steinbruch (südöstl. Linie) eine Pferdebahn zu der den Herren Barher und Klusemann gehörigen Brauerei.

Pferdebahn vom Kohlenbergwerk Brennberg zur Südbahnstation Agendorf bei Oedeburg. Locomotiveisenbahn von Ermihályfalva nach Grosswardein.

Fortsetzung der Kohlenbahn von dem Karbitzer Schienenstrange der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Austrian-Zeche, von da zum Bohemiakohlenwerke bei Modlan, präliminirter Kostenbetrag 64 557 fl. 49 kr., sowie

Pferdebahn von Herbitz bis zur Verladerampe der Station Schönfeld.

Zweigbahn von der Station Dux derselben Bahn zu dem Christianenschachte der Gräflich Antonin von Waldstein'schen Kohlenwerke nächst Dux.

Bergwerkslocomotivbahn vom Dombrauer Versuchsschachte zum Eleonorenschachte und zum Anschluss an die Kaschau-Oderberger Bahn in Dombrau.

Kohleneisenbahn von dem Peterswalder Eugen-Kohlenschachte im Anschluss an die Kaschau-Oderberger Bahn in Orlau.

Der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft wurde die Bewilligung zu den Vorarbeiten von Station Voitsberg bis zu dem in der Gemeinde Nieder-Tregist gelegenem Bergbaue Lobmingschacht ertheilt.

In naher Aussicht steht das Zustandekommen der Kamnitzthalbahn Eisenbrod-Tannwald, circa 2 Meilen lang, Anlagekosten 1 Million, abgeschätzte Güterbewegung $1,_{3}$ Mill. Ctr., und soll den Bedürfnissen des Kamnitzthales und zugleich der oberen Isar (Rochlitzer Gegend), wo überall trotz der rauhen Gebirgsgegend ca. 10 000 Menschen auf einer □Meile leben, dienen.

Zum Schluss theilen wir noch die uns vorliegenden Notizen über die Tarifgebühren mit, welche auf den angeführten Industriebahnen erhoben werden.

Zu II. Graz-Köflach. Die unter 1 und 4 angeführten Flügelbahnen stehen nur für die in gesellschaftlichen Kohlenbauen erzeugten Braunkohlen in Betrieb, für deren Beförderung bis zur Hauptlinie keine besonderen Frachtgebühren eingehoben werden.

Bei der unter 5 angeführten Koch'schen Flügelbahn werden gleichfalls keine Tarifgebühren, sondern erst von der zunächst gelegenen Station Oberndorf eingehoben.

Auf der unter 2 angeführten Rosenthaler Flügelbahn wird von den benachbarten Kohlengewerken von den über dieselben bewegten Kohlen eine Fördergebühr von $0,_{5}$ bis $1,_{5}$ kr. pr. Ctr., je nach der von der Kohle durchlaufenen Strecke eingehoben.

Für die von den anrainenden Grubenbesitzern auf der unter 4 angeführten Revierstollen Bahn zu befördernden Kohlenmengen wird eine Stollengebühr von 1—2 kr. pr. Zoll-Ctr. eingehoben.

Zu IV. Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Auf den beiden Kohlenbahnen bestehen keine fixen Tarifgebühren und es werden dieselben nach der jeweilig zum Transporte gelangenden Kohlen-Quantität bemessen.

Zu V. Brünn-Rossitz. Für den Transport von Kohlen auf den an der Haupt- und Flügelbahn gelegenen Industriebahnen und Abzweigungen werden keine Tarifgebühren eingehoben; es wird nur für die Beförderung von anderen Gütern als Kohle nach vorausgegangener Vereinbarung zwischen Segengottes und Simsonschacht 5 kr. und zwischen Segengottes und Heinrichschacht 3 kr. pr. Zoll-Ctr. gezahlt.

Zu VI. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Auf der sub 1 angeführten Kohlenbahn wird nachstehender Tarif für Frachtsendungen eingehoben: [12]

Von und nach	Heinrichs-Schacht	Karolinen-Schacht	Wittkowitz	3 Schächte in der Burnea	Hermenegild-Schacht	Zwierzina-Schacht	Salm'sche Schächte	3 Schächte am Jaklowetz	2 Schächte bei Michalkowitz
	per Zollcentner in Kreuzern								
Ostrau	1	2	2	3	2	3	3	3	4
Heinrichs-Schacht		1	2	3	2	3	3	3	4
Karolinen-Schacht			1	1	1	2	2	3	3
Wittkowitz				2	1	2	2	3	3
Burnea					1	2	2	3	3
Hermenegild						1	1	2	3
Zwierzina							1	2	3
Salm								1	1
Jaklowetz									2

Anmerkung. Ausser den vorstehenden Gebühren sind keine wie immer gearteten Nebengebühren für die Beförderung auf der Kohlenbahn zu entrichten.

Für Sendungen der drei Schächte Friedrich, Prokopii und heil. Dreifaltigkeit in der Burnea unter sich wird die Gebühr mit 1 kr., ebenso für Sendungen des Wiesen-, Theresien- und Heinrichs-Schachtes am Jaklowetz unter sich die Gebühr mit 1 kr. per Zollcentner berechnet.

Auf der Kohlenbahn von Dabrowa nach Szczakowa, welche nur für die Kohlenverfrachtung bestimmt ist, werden Kohlen mit der Bestimmung für Krakau à $1,_{17}$ kr. pro Z-Ctr. fix, für alle übrigen Stationen nach dem allgemeinen Kohlentarife der Nordbahn für 1 Meile berechnet.

Auf der ärarischen Montanbahn Jawórno-Szczakowa werden der Gebührenberechnung sowohl für Kohlen als für andere Güter die Frachtsätze des erwähnten allgemeinen Tarifs vom 1. Januar 1859 für eine Meile zu Grunde gelegt.

Zu VII. Buschtêhrader Eisenbahn. [13] Auf der Buschtêhrader Hauptbahn ist vom 15. August d. J. ein ermässigter Kohlentarif eingetreten, nach welchem per Zoll-Ctr. und Meile $1,_{8}$ kr., dann eine Manipulationsgebühr von $1,_{5}$ kr. pr. Zoll-Ctr. für die ganze Strecke zu entrichten kommt.

Zu VIII. Böhmische Westbahn. Für die Beförderung der auf den einzelnen Flügelbahnen zu verfrachtenden Kohlen hebt die Böhmische Westbahn nachstehende Tarifgebühren per Zoll-Ctr. ein, und zwar: auf der Pankraz-Mantauer Bahn $1,_{5}$ kr.,
„ „ Humboldt Bahn . . . $0,_{9}$ „
und „ „ Lititzer „ . . . $2,_{0}$ „

Zu XI. Galizische Carl-Ludwigs-Bahn. Für die Benutzung eines mit Salz beladenen Wagens der Galizischen Carl-Ludwigsbahn bezahlt das k. k. Salinen-Aerar an Wagenmiethe und Abnutzungsgebühr den Betrag von 1 fl. 40 kr. an die letztere.

Schliesslich sei auch noch der Actiengesellschaft erwähnt, welche sich den Bau und Betrieb von Vicinalbahnen in Oesterreich zur Aufgabe stellt, die den Verkehr zwischen den Hauptlinien der Eisenbahnen und den abseits liegenden Berg- oder Hüttenwerken, Industrie-Orten, grossen Gütercomplexen u. s. w. vermitteln sollen. [14]

---

[12] Für den Transport von Kohlen, Coaks und Briquettes in ganzen Wagenladungen auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist für den Localverkehr bekanntlich vom 1. November ab ein neuer bedeutend ermässigter Tarif eingeführt worden.

[13] Ausser den in voriger Nummer erwähnten Industrie-Bahnen münden aus dem Buschtêhrad-Kladnoer Kohlenrevier beinahe von jedem einzelnen Schachte Seitengeleise in die Hauptbahn ein, so z. B. zum Pruhon- und Leyerschachte etc., was wir hier nachträglich noch bemerken wollen.

[14] Diese Gesellschaft (Tedesco, Springer und Consorten) beabsichtigt — dem Vernehmen nach — Hypothekarscheine mit fortlaufender Nummer, vorläufig bis auf 5 Millionen Gulden, auszugeben, für welche 3malige Garantie gegeben würde, und zwar: 1) durch das Gesellschaftscapital, 2) durch das Bauobject, 3) durch das von den Bahninteressenten garantirte 5% Erträgniss des Anlagecapitals.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Görlitz	5	B.	$100\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	$90\frac{1}{4}$	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	$90\frac{1}{4}$	% 50 Thlr.
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	85	%
Berlin-Stettin	$4\frac{1}{2}$	B.	$97\frac{1}{2}$	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$83\frac{1}{2}$	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$83\frac{1}{8}$	% à 1000, 500, 200 und
do. IV. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	$94\frac{1}{4}$	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$81\frac{5}{8}$	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	$89\frac{1}{2}$	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	$85\frac{1}{4}$	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5 i. S.	L.	$79\frac{1}{4}$	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	$4\frac{1}{2}$	B.	$97\frac{1}{2}$	%
do. II. Emiss.	5	B.	$101\frac{3}{4}$	%
do. do.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	—	% 100 Thlr.
do. do. Lit. B * $3\frac{1}{2}$ u. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	$92\frac{3}{8}$	%
do. IV. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$82\frac{1}{2}$	%
do. V. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$82\frac{1}{2}$	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	—	%
do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 u. 50 Thlr.
do. IV. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Frankfurt-Hanau	$4\frac{1}{2}$	F.	—	% in fl. S. W. verschieden
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	$86\frac{3}{4}$	fl. ö. W pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigshabn	$4\frac{1}{2}$	F.	$94\frac{7}{8}$	% fl. S. W. à 175 und
do. do.	4	F.	85	% do. Thlr. à 105 kr. 350 fl.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i. S.	L.	$83\frac{3}{4}$	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	$79\frac{3}{4}$	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	75	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	$4\frac{1}{2}$ i. S.	L.	$69\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	$89\frac{1}{2}$	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à 1000,
	ö. W. 5	W.	$87\frac{1}{2}$	do. pr. 100 fl. ö. W. 500, 1000 fl.
ditto	5 i. S.	W.	$103\frac{1}{2}$	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	$86\frac{1}{4}$	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	$103\frac{1}{4}$	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	$84\frac{3}{4}$	do. pr. 100 fl. ö. W. à 300 fl
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	84	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W.	$81\frac{1}{2}$	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	$3\frac{1}{2}$	L.	$102\frac{3}{4}$	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	$92\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	$88\frac{3}{8}$	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	$67\frac{5}{8}$	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	$71\frac{7}{8}$	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	$4\frac{1}{2}$	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W
do.	4	F.	$88\frac{1}{2}$	%
Magdeburg-Halberstadt	$4\frac{1}{2}$	B.	$96\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	$94\frac{1}{2}$	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	$4\frac{1}{2}$	B.	$94\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	$88\frac{5}{8}$	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	$85\frac{5}{8}$	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	$86\frac{1}{2}$	%
do. II. Ser.	4	B.	$83\frac{3}{4}$	%
do. conv. I. u. II. Ser	4	B.	$86\frac{3}{4}$	% à $62\frac{1}{2}$, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser	4	B.	$82\frac{3}{4}$	%
do. IV. Ser	$4\frac{1}{2}$	B.	$93\frac{3}{4}$	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	$3\frac{1}{2}$	B.	$77\frac{1}{2}$	%
do. C.	4	B.	$84\frac{1}{2}$	%
do. D.	4	B.	$84\frac{1}{2}$	% à 1000, 500 und
do. E.	$3\frac{1}{2}$	B.	$76\frac{1}{4}$	% 100 Thlr.
do. F. * $3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	91	%
do. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	$90\frac{1}{2}$	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	$120\frac{1}{4}$	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	$117\frac{1}{4}$	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	99	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs
do. Bons 1875—76	6	W.	213	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	90	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	$87\frac{3}{4}$	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	$3\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	$4\frac{1}{2}$	B.	$90\frac{3}{4}$	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	$4\frac{1}{2}$	B.	$90\frac{3}{4}$	%
do. *	$4\frac{1}{2}$	B.	$96\frac{5}{8}$	%
Rhein-Nahe Bahn *	$4\frac{1}{2}$	B.	92	% à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	$4\frac{1}{2}$	B.	92	% 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	$87\frac{1}{2}$	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	$82\frac{1}{2}$	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	81	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	$79\frac{3}{4}$	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	$79\frac{3}{4}$	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	$79\frac{3}{4}$	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	$80\frac{1}{2}$	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	79	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	$78\frac{1}{2}$	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	$4\frac{1}{2}$	L.	90	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i. S.	W.	81	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	$83\frac{1}{2}$	%
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Thüringische I. Emiss.	4	L.	$87\frac{3}{4}$	%
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	96	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	—	% 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	—	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	$84\frac{7}{8}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordbahn	5	W.	—	% à
Warschau-Terespol *	5	B.	—	% à 1000 u. 100 S. R. = 107 Thl.
Werrabahn *	5	L.	$94\frac{7}{8}$	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0		4	B.	$29\frac{3}{4}$	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	$2\frac{1}{4}$	4	$6\frac{1}{2}$	7	—	4	L.	145	% à 100 Thlr.
Alföld-Fiumaner *		—	—	—	—	—	5	W.	$148\frac{1}{2}$	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	$9\frac{1}{2}$	10	$11\frac{1}{8}$	10	9	5	4	B.	$113\frac{5}{8}$	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{19}{20}$	$7\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$5\frac{1}{2}$	4	B.	99	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	$7\frac{1}{2}$	9	$9\frac{1}{8}$	$8\frac{1}{4}$	10	oh. Z	W.	287	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	$5\frac{3}{4}$	6	7	$4\frac{1}{2}$	F.	$126\frac{3}{4}$	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	9	8	$7\frac{1}{2}$	4	B.	$133\frac{5}{8}$	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	$8\frac{1}{2}$	$9\frac{3}{4}$	$11\frac{5}{8}$	13	$13\frac{1}{8}$	$13\frac{7}{12}$	4	B.	195	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	65	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	90	% à 200 „
Berlin-Hamburg	$6\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{4}$	10	$9\frac{1}{2}$	9	$9\frac{1}{2}$	4	B.	166	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	191	% à 100 „
Berlin-Stettin	$7\frac{5}{12}$	$8\frac{1}{3}$	$7\frac{5}{6}$	8	$8\frac{7}{12}$	8	4	B.	$128\frac{3}{4}$	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	$155\frac{1}{2}$	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	124	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	$7\frac{1}{2}$	$8\frac{2}{3}$	9	$9\frac{1}{8}$	8	4	B.	$111\frac{1}{4}$	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	$4\frac{2}{3}$	$4\frac{1}{3}$	$4\frac{1}{3}$	$5\frac{5}{12}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{12}$	4	B.	97	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$10\frac{5}{42}$	5	W.	710	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	$8\frac{1}{2}$	10	$9\frac{1}{8}$	11	8	$6\frac{1}{2}$	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$12\frac{5}{8}$	$12\frac{11}{12}$	$15\frac{5}{6}$	$17\frac{2}{3}$	$9\frac{1}{12}$	$8\frac{11}{20}$	$3\frac{1}{2}$	B.	125	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	$\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{3}$	4	4	B.	$111\frac{1}{2}$	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	109	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	109	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	$3\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{2}$	F.	$111\frac{3}{4}$	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	—	—	—	5	W.	$156\frac{3}{4}$	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	8	6	9	5	$6\frac{1}{20}$	$9\frac{1}{2}$	5	W.	$210\frac{1}{4}$	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	$4\frac{1}{2}$	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	$2\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{4}$	oh. Z	W.	135	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	—	4	B.	72	% à 100 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	$7\frac{5}{6}$	$8\frac{2}{3}$	$10\frac{1}{3}$	$9\frac{2}{3}$	$8\frac{5}{8}$	$9\frac{1}{6}$	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	$7\frac{1}{2}$	7	$7\frac{1}{2}$	8	$7\frac{3}{4}$	$8\frac{1}{2}$	4	F.	$135\frac{3}{4}$	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	$14\frac{3}{8}$	13	$13\frac{3}{4}$	$15\frac{10}{21}$	5	W.	$188\frac{3}{4}$	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	—	—	—	5	W.	$160\frac{1}{2}$	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	163	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	—	—	—	5	W.	137	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Kronprinz Rudolfsbahn * $5\frac{2}{10}$	—	—	—	—	—	3	5	W.	140	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	287	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	264	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	$\frac{1}{2}$	0	$\frac{1}{2}$	0	0	$\frac{1}{2}$	4	L.	$48\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	—	% à 25 „
Lübeck-Büchen	$3\frac{1}{5}$	$3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	$4\frac{13}{24}$	$4\frac{3}{4}$	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	$9\frac{1}{5}$	10	$10\frac{2}{5}$	$9\frac{2}{3}$	4	F.	$158\frac{3}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	$25\frac{1}{2}$	$22\frac{3}{8}$	25	15	14	13	4	B.	$150\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	$71\frac{5}{8}$	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	$18\frac{3}{4}$	20	20	18	4	L.	218	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	$4\frac{1}{2}$	L.	198	% à 100 „
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	91	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	64	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	85	% à 200 „
Mecklenburgische	$2\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	3	3	$2\frac{1}{2}$	4	B.	$74\frac{7}{8}$	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	87	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{10}$	5	$4\frac{1}{2}$	F.	$106\frac{3}{4}$	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	$87\frac{5}{8}$	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	$2\frac{11}{12}$	$2\frac{2}{3}$	$4\frac{1}{12}$	$3\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	5	B.	$81\frac{1}{4}$	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	$75\frac{1}{2}$	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	$91\frac{1}{4}$	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	$10\frac{13}{15}$	$10\frac{1}{2}$	10	$11\frac{2}{3}$	12	$13\frac{2}{3}$	$3\frac{1}{2}$	B.	190	% à 100 „
do. * Lit. B.	$10\frac{13}{15}$	$10\frac{1}{2}$	10	$11\frac{2}{3}$	12	$13\frac{2}{3}$	$3\frac{1}{2}$	B.	170	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	—	—	$3\frac{1}{2}$	F.	$70\frac{3}{8}$	% à 350 fl. S. W
Oesterr. Staats * $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	$8\frac{1}{2}$	5	W.	263	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	$8\frac{1}{2}$	8	8	$7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{5}$	5	W.	188	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	$2\frac{1}{3}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{4}$	5	5	5	B.	$78\frac{3}{4}$	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	—	4	B.	$34\frac{1}{4}$	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	$72\frac{1}{2}$	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{4}{10}$	5	$4\frac{1}{2}$	W.	$150\frac{1}{2}$	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	4	F.	$83\frac{3}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. * m. 80% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	$79\frac{3}{4}$	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	$90\frac{1}{8}$	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	$6\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	4	B.	$117\frac{1}{8}$	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6	6	$6\frac{1}{4}$	7	$6\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	B.	81	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	$26\frac{7}{8}$	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	5	B.	$83\frac{1}{4}$	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	—	—	—	5	W.	$146\frac{3}{4}$	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	$4\frac{5}{8}$	$3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	94	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	$9\frac{3}{5}$	$6\frac{4}{5}$	$7\frac{1}{5}$	8	$3\frac{1}{5}$	7	oh. Z	F.	328	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	$7\frac{2}{3}$	$7\frac{3}{5}$	8	$8\frac{1}{3}$	$7\frac{2}{3}$	$8\frac{1}{2}$	4	L.	$137\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	$121\frac{5}{8}$	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (GothaLeinef.) *	—	—	—	—	—	—	4	L.	$80\frac{7}{8}$	% à 100 „
Theissbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	148	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	6	5	W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ungar. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	84	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	—		5	B.	82	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	$8\frac{1}{3}$	$7\frac{11}{12}$	$8\frac{1}{3}$	$8\frac{1}{3}$	$8\frac{1}{3}$	5	B.	$58\frac{3}{4}$	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	$2\frac{8}{15}$	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{2}{3}$	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{6}{10}$	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5^{20}	5^{60}	5^{60}	5^{60}	$5\frac{6}{10}$	$5\frac{6}{10}$	oh. Z	Ba.	480	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7^{25}	7	8	8	$7\frac{1}{2}$	„	Ba.	$653\frac{3}{4}$	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	$22\frac{1}{2}$	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	30	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	$11\frac{1}{5}$	$11\frac{1}{5}$	$11\frac{1}{5}$	oh. Z	P.	895	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	$15\frac{1}{2}$	$15\frac{1}{2}$	$16\frac{3}{4}$	$17\frac{7}{8}$	$17\frac{1}{2}$	18	„	P.	1185	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	„	P.	$577\frac{1}{2}$	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	$10\frac{2}{5}$	9	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	8	8	„	P.	$598\frac{3}{4}$	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	$7\frac{1}{2}$	$7\frac{4}{5}$	$7\frac{1}{2}$	7	7	„	P.	$568\frac{3}{4}$	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	12	„	P.	980	fs. pr. 500 „ „

PRIVAT-ANZEIGEN.

Rubrik 13. Belastung der Achsen zur Zeit des Bruches.

Von den gebrochenen Achsen waren zur Zeit des Bruches belastet:

Stück	Pfd.	Stück	Pfd.
3 mit	2 000 bis 3 000	15 mit	12 000 bis 13 000
3 „	3 000 „ 4 000	20 „	13 000 „ 14 000
3 „	4 000 „ 5 000	41 „	14 000 „ 15 000
2 „	5 000 „ 6 000	7 „	15 000 „ 16 000
6 „	6 000 „ 7 000	1 „	16 000 „ 17 000
14 „	7 000 „ 8 000	3 „	18 000 „ 19 000
24 „	8 000 „ 9 000	2 „	20 000 „ 21 000
17 „	9 000 „ 10 000	1 „	21 000 „ 22 000
12 „	10 000 „ 11 000	1 „	26 000 „ 27 000
19 „	11 000 „ 12 000	1 „	29 000 „ 30 000

Ueber die übrigen 19 Achsbrüche wurde in dieser Beziehung nichts mitgetheilt.

Rubrik 14. Gewicht des Räderpaares.

Stück	Pfd.	Stück	Pfd.
1 wog	600 bis 700	2 wog	1900 bis 2000
1 „	700 „ 800	12 „	2000 „ 2100
1 „	800 „ 900	2 „	2100 „ 2200
5 „	900 „ 1000	1 „	2200 „ 2300
5 „	1000 „ 1100	3 „	2300 „ 2400
12 „	1100 „ 1200	2 „	2400 „ 2500
20 „	1200 „ 1300	1 „	3300 „ 3400
34 „	1300 „ 1400	1 „	3900 „ 4000
34 „	1400 „ 1500	1 „	4000 „ 4100
35 „	1500 „ 1600	1 „	4200 „ 4300
23 „	1600 „ 1700	1 „	4300 „ 4400
4 „	1700 „ 1800	1 „	4900 „ 5000
5 „	1800 „ 1900	1 „	5000 „ 5100

Ueber das Gewicht der übrigen Räderpaare wurden keine Mittheilungen gemacht.

Rubrik 15. Gewicht der Achsen.

Von den gebrochenen Achsen haben gewogen:

1 Stück von 150 bis 200 Pfd.	4 Stück von 450 bis 500 Pfd.
33 „ „ 200 „ 250 „	3 „ „ 500 „ 550 „
74 „ „ 250 „ 300 „	2 „ „ 600 „ 650 „
31 „ „ 300 „ 350 „	3 „ „ 650 „ 700 „
20 „ „ 350 „ 400 „	2 „ „ 700 „ 750 „
28 „ „ 400 „ 450 „	1 „ „ 750 „ 800 „

Ueber das Gewicht der übrigen 11 Achsen fehlt die Mittheilung.

Rubrik 16. Durchmesser der Räder.

Von den gebrochenen Achsen hatten die Räder:

bei	1 Stück	2¼'	bis	2½'	Durchmesser,
„	2	„	2½'	„	2¾'	„
„	35	„	2¾'	„	3'	„
„	128	„	3'	„	3¼'	„
„	18	„	3¼'	„	3½'	„
„	15	„	3½'	„	3¾'	„
„	1	„	3¾'	„	4'	„
„	4	„	4'	„	4¼'	„
„	1	„	5'	„	5¼'	„
„	2	„	5¼'	„	5½'	„
„	1	„	6'	„	6¼'	„
„	1	„	6½'	„	6¾'	„

Die Grösse der bei den übrigen 5 Achsen verwendeten Räder wurde nicht angegeben.

Rubrik 17. Beschreibung der Lagerbüchsen und der Federhaltung.

Die Lagerbüchsen der gebrochenen Achsen bewegten sich im verticalen Sinne in Führungen, welche denselben kein oder nur ein ganz geringes horizontales Spiel gestatteten.

Die Achslager-Gehäuse waren mit wenigen Ausnahmen von Gusseisen; die Lagerfutter grösstentheils in die Lagergehäuse eingegossene Composition, und nur in einigen Fällen Metall.

Die Mehrzahl der Achsen hatte die Schmierzuführung von oben und Oel als Schmiermittel.

Die Federn waren mit wenig Ausnahmen Blattfedern, die charnierartig aufgehängt waren.

Rubrik 18. Folgen des Bruches und sonstige Bemerkungen.

Ausser Verspätungen der Züge, die fast in allen Fällen eintraten, hatten 108 Achsbrüche, abgesehen von Entgleisung des Fahrzeuges, keine weiteren Folgen.

Bei 69 Achsbrüchen fand eine Beschädigung des betreffenden Fahrzeuges statt, und waren hierunter 6 Maschinen und 5 Tender;

„ 14 Achsbrüchen eine Beschädigung mehrerer Fahrzeuge, die höchste Zahl betrug in einem Falle 14 Wagen;

„ 7 Achsbrüchen fand die Zertrümmerung eines oder mehrerer Wagen statt. Der grösste, durch einen Achsbruch herbeigeführte Schaden bestand in der Zertrümmerung von 8 und in der Beschädigung von 4 Wagen;

„ 11 Achsbrüchen fanden erhebliche Beschädigungen am Bahnkörper statt.

Menschenleben ging keins zu Grunde, nur wurde 1 Mann vom Zugbegleitungspersonale bedeutend und 1 Mann unbedeutend verletzt.

Von den Achsbrüchen fanden:

132 während der Fahrt auf offener Strecke,
12 „ „ Einfahrt des Zuges in die Station, oder bei der Annäherung an dieselbe,
6 bei der Abfahrt des Zuges,
14 beim Verschieben,
5 bei Lehrfahrt der Maschine statt.
10 Achsbrüche wurden in der Station beim stehenden Zug entdeckt.

Wenn man aus den Aufschreibungen nach den Ursachen, die die Brüche unmittelbar herbeigeführt oder nach sich gezogen haben, forscht, so können sie wie folgt angegeben werden:

100 Achsen sind wegen Abnutzung in Folge langer Laufdauer gebrochen;
42 „ in Folge zu schwacher oder mangelhafter Construction. Hierher gehören alle mit scharfem Ansatze versehenen Gussstahlachsen, die zumeist an den Ansätzen gebrochen sind;
23 „ hatten ungeeignetes oder schlecht bearbeitetes Material;
5 „ sind wegen Ueberlastung des Fahrzeuges;
4 „ wegen mangelhaften Oelens;
5 „ in Folge Zusammenstosses zweier Züge und
15 „ in Folge sonstiger Unfälle gebrochen.

Zu den fehlenden Achsen fehlte jeder Anhaltspunct zu einer Beurtheilung.

Zusammengestellt von der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sachsens Industriebahnen und Kohlenverkehr.

Einen Haupthebel der Industrie bilden immer die Kohlen, als dasjenige Material, welches für industrielle Zwecke unentbehrlich ist. In Folge dessen musste auch mit der Vermehrung und Erweiterung der industriellen Unternehmen der Kohlenabsatz steigen, und zwar stieg derselbe in Progressionen, weil mit Hebung der verschiedenen Industriezweige, ausserdem sich steigernden Bedarf für die Transportkraft der durchgehenden Eisenbahnen, die Kohlen auch immer mehr Verwendung für häusliche Zwecke fanden.

Dies realisirte sich im Königreich Sachsen um so rapider, als dasselbe in absoluter Grösse seiner Kohlenproduction unter den Staaten des Deutschen Zollvereins die zweite Stelle einnimmt; relativ aber darf Sachsen der kohlenreichste Zollvereinsstaat genannt werden, indem Preussen wohl ungefähr das 8 fache Quantum an Steinkohlen fabricirt, die Flächengrösse des Preussischen Staates aber nahe das 19 fache des Sächsischen Staates beträgt.

Hierzu kommt noch, dass das Königreich Sachsen drei Kohlenbassins besitzt, und zwar das Zwickauer, Chemnitz-Würschnitzer und Dresdner Bassin, welche sich günstig vertheilt durch das Land ziehen, wodurch die Kohlen an alle Orte des Sächsischen Landes nur kurze Entfernungen zu transportiren sind, und deshalb sie schneller Eingang fanden.

Die industriellen Unternehmungen vermehrten sich mit der Anlage der durchgehenden Verkehrsbahnen, an welche die Etablissements sich mit Nebengeleisen anschlossen. Der Kohlenverkehr wuchs hiermit derart, dass die Angriffspuncte in den Kohlenbecken von Jahr zu Jahr vermehrt wurden und die Förderkraft bedeutend erhöht werden musste, womit sich auch die Kohlenbahnen nach den Werken zum directen Anschluss an die Hauptbahnen mehr und mehr entwickelten.

In welcher enormen Weise sich der Kohlen-Consum steigerte, zeigen die Zahlen, welche sich im Laufe der Zeit für den Kohlenversandt aus dem Zwickauer Bassin ergeben.

Es wurden versendet

	für das Inland	für das Ausland	zusammen	
im Jahr 1850	1 352 800	1 155 100	2 507 900	Centner
„ „ 1857	4 888 200	3 689 500	8 577 700	„
„ „ 1867	15 715 510	8 560000	24 275 510	„

Ausser den mittelst Eisenbahn beförderten Kohlen ist noch ein sehr erhebliches Quantum mit Geschirr von den Werken nach den Verwendungsstellen gebracht worden; wir werden in einer späteren Nummer dieser Zeitung auf die Kohlenproduction sämmtlicher Werke in den 3 Bassins, hier anschliessend, zurückkommen, und zugleich auch die in nachstehender Uebersicht unter III und V fehlenden Bahnlängen, Anlagekosten und Beförderungen, welche zur Zeit nicht erlangt werden konnten, nachbringen.

Die Industriebahnen Sachsens summarisch zusammengestellt, sind folgende:

	Länge in geogr. Meilen	Areal in Ackern	Anlagekosten in Thalern	Beförderung 1867 in Centnern Kohlen	Producte und Fabricate
I. In nächster Umgebung Zwickau's 16 Anschlussbahnen mit 92 Zweiglinien .	6,9	82,50	863542	24278520	1611835
II. Im Chemnitz-Würschnitzer Revier, Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn mit 7 Zweiglinien	2,12	53,50	584885	2166450	151001
III. Im Bereich der Sächs. westlichen Staatseisenbahn, 39 Anschlussbahnen, fehlen die weiteren Angaben.					
IV. Im Bereich der Leipzig-Dresdner Eisenbahn 5 Anschlussbahnen	0,23	3,76	17198	—	944517
V. Im Bereich der Albertsbahn 20 Anschlussbahnen	3,73	—	629472	5862836	1964242
VI. Im Bereich der Sächs. östlichen Staatseisenbahnen 8 Anschlussbahnen . . .	3,50	—	252396	—	776485

Wir geben nunmehr die Notizen über die Bau- und Betriebs-Verhältnisse der einzelnen Industriebahnen Sachsens, wie solche uns Seitens der Eigenthümer derselben resp. Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen in zuvorkommender Weise mitgetheilt worden sind.

I. Siehe Tabelle Seite 667.

II. Industriebahnen bei Chemnitz.

Als solche sind zu verzeichnen:

1) die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft gehörig, und mit 2 Locomotiven und 129 Wagen à 200 Ctr. Tragkraft, 21 Wagen à 100 Ctr. Tragkraft und 36 Kippwagen à 100 Ctr. betrieben.

2) Zweigbahn nach dem D Schachte, derselben Gesellschaft gehörig.

3) Zweigbahn nach dem Ottoschachte, dem Nieder-Würschnitz-Kirchberger Steinkohlenbau-Verein, der Grund und Boden jedoch der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft gehörig. Diese Bahn ist wegen des Einsturzes des Otto-Schachtes seit Januar 1868 ausser Betrieb gesetzt.

4) Zweigbahn nach dem Carlsschachte, dem Lugau-Nieder-Würschnitzer Steinkohlenbau-Verein gehörig.

5) Zweigbahn nach dem Sewaldschachte, dem Franz Sewald in Hohenstein gehörig.

6) Zweigbahn nach dem Gottes-Segen-Schachte, den Steinkohlenbau-Vereinen Gottes Segen und Zwickau-Lugau gemeinschaftlich gehörig.

7) Zweigbahn nach dem Schachte Neu-Fundgrube, dem Steinkohlenbau-Verein Zwickau-Lugau gehörig. Auch diese Bahn ist wegen des Einsturzes des Neufundgruben-Schachtes seit 1. Juli 1867 ausser Betrieb.

Die Bahnen unter 2 bis 7 dienen zum Kohlen-Transporte von den bezüglichen Schächten nach dem Bahnhofe Lugau der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn.

8) Huntebahn nach dem dem Fürst von Schönburg gehörigen Gühneschachte zum Kohlentransport von dem Schachte nach dem Oelsnitzer Ladeplatze, mit 1—2 Pferden betrieben, woselbst auch die Kohlen vom Hedwig-Schacht mit Geschirr zur Bahn gebracht werden.

Länge, Terrain und Baucapital dieser Bahnen sowie die auf denselben transportirten Gütermengen sind — soweit uns Angaben darüber gemacht sind — in nachstehender Tabelle zusammengestellt, wobei nicht zu übersehen ist, dass die unter Bahn 1 aufgeführten Centermassen aus den unter 2—8 bei den Zweigbahnen aufgeführten Kohlen gebildet werden, indem die auf den Zweigbahnen transportirten Kohlen die Hauptbahn passiren müssen, so dass also z. B. die Zahl 2,166,450 den Gesammtversandt der Chemnitz-Würschnitzer Bahn im Jahre 1867 ausdrückt.

	Länge Geogr. Meilen	Zugehöriges Terrain: Acker à 300 □R	Zugehöriges Terrain: Ruthen	Das Anlagecapital beträgt Thaler	Ctr. Kohlen wurden befördert 1865	1866	1867
Bahn ad 1 . . .	1,60	45	141	512095	2967670	2359510	2166450
„ „ 2 . . .	0,116	2	37	16635	457080	273450	229180
„ „ 3 . . .	0,095	1	133	16472	501600	190450	131940
„ „ 4 . . .	0,011	—	—	1498	998510	634450	587670
„ „ 5 . . .	0,023	—	—	1908	128850	73200	69000
„ „ 6 . . .	0,13	2	238	22589	271840	453300	550250
„ „ 7 . . .	0,091	1	214	13688	283380	399590	193670
„ „ 8 . . .	—	—	—	—	52530	92210	113210

An sonstigen Gütern (excl. Kohlen) wurden Centner befördert:

	1865	1866	1867
auf der Bahn unter 1 . .	121 332	308 534	151 001
„ „ „ „ 2 . .	82	15	8
„ „ „ „ 3 . .	188	1 613	1 331
„ „ „ „ 4 . .	71	202	111
„ „ „ „ 5 . .	2	6	2
„ „ „ „ 6 . .	1 557	14 623	26 480
„ „ „ „ 7 . .	10 865	8 776	3 702
„ „ „ „ 8 . .	27	1 552	558

III. Im Gebiete der Sächsischen westlichen Staatseisenbahnen

sind 39 gewerbliche Etablissements durch Geleisanlagen mit denselben direct verbunden und theilen wir über Besitzer und Zweck derselben Folgendes mit.

a) An der Sächsisch-Bayerischen Linie:

1) W. Riemann in Leipzig. Zweck: Zuführung und Abholung von Holzsendungen nach und von der Riemann'schen Holzniederlage. Die Holzniederlage befindet sich in der Nähe des Leipziger Kohlenbahnhofs und ist mit diesem durch eine Geleisabzweigung mittels Weiche in Verbindung gebracht.

2) Friedr. Wilh. Heinr. Ohrtmann, Firma: W. Ohrtmann in Leipzig. Zweck: Zuführung von Kohlensendungen nach der Ohrtmann'schen Kohlenniederlage. Die Geleisanlage bildet eine Fortsetzung des sogenannten städtischen, stumpf auslaufenden Geleises auf dem hiesigen Kohlenbahnhofe nach der unweit davon gelegenen Kohlenniederlage.

3) Kaufmann Friedr. Voigt in Leipzig. Zweck: Zuführung von Baumaterialien und Handelsartikeln aller Art nach den Voigt'schen Niederlagsplätzen. Die Anlage besteht aus zwei Geleiszügen und zweigt vom hiesigen Productenbahnhofe ab, von dem die Niederlagsplätze benachbart sind. Dieselbe wird noch von Heinrich Henninger in Nürnberg für Biersendungen, sowie vom Kohlenhändler Thomas in Leipzig zur Anfuhr von Kohlen benutzt.

4) Christian Hermann Grass in Leipzig. Zweck: Zuführung von Holz- und Kohlensendungen. Die Anlage zweigt mittels einer Weiche bei Station No. 10 + 82 der Verbindungsbahn ab und verbindet hiermit das Grass'sche Grundstück.

5) Christian David Voigt u. Gen. in Leipzig. Zweck: Anlieferung von Hölzern und Rohmaterialien und Versendung von Fabricaten. Die Anlage zweigt mittels einer Weiche bei Station No. 33 der hiesigen Verbindungsbahn ab und führt nach der zwischen der Grimmaischen Strasse und dem Täubchenweg gelegenen Holzbaufabrik von Voigt u. Gen.

6) Eduard Oehme in Leipzig. Zweck: Versandt von Stearin- und Seife-Fabricaten, sowie Schmieröl, Wagenfett und Düngemitteln und Zuführung von Verbrauchs-Materialien. Die Geleisanlage verbindet die am Eingange des Kieritzscher Bahnhofes gelegene Oehme'sche Stearin- und Seifenfabrik mit dem rechten Hauptgeleis der Staatsbahn.

7) Zimmermeister Christoph Seidel in Kieritzsch. Zweck: Holztransporte. Die Geleisanlage verbindet den nördlich vom Bahnhof Kieritzsch gelegenen Seidel'schen Holzniederlagsplatz mit dem rechten Hauptgeleis der Staatsbahn.

8) Hofprediger Schmeisser und Gutsbesitzer Schade in Stünzhain. Zweck: Bruchstein-, Kalk- und Ziegeltransporte. Die Anlage ist eine gemeinschaftliche Schmeisser's und Schade's und verbindet mittels einer zwischen den Pfahlnummern 826 und 857 angebrachten Weiche deren in Paditzer Flur gelegenen Steinbrüche mit der Sächs.-Bayer. Staatsbahn. Dieselbe wird zur Verladung von zur Versendung per Bahn gelaugenden Producten aus der Müller'schen Kalk- und Ziegelbrennerei mitbenutzt.

9) Geleis der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zufuhr von Rohmaterial und den Versandt von Erzeugnissen der Trömel'schen Ziegelei; eine bei Stat. No. 1396 der Sächs.-Bayer. Linie unweit des Bahnhofs Werdau befindliche Weiche. Dieselbe dient den eigenen Zwecken der Verwaltung, ausserdem aber noch den angegebenen der daran liegenden Ziegelei.

10) Geleis der v. Arnim'schen Berg- und Hüttenverwaltung zu Cainsdorf für Eisensteintransporte; ein von dem rechts der Sächs.-Bayer. Bahn bei Station No. 1671 befindlichen Ladeplatze der Arnim'schen Hüttenverwaltung abgeführtes und in der Richtung nach dem Reichenbacher Bahnhofe hin bei der Kreuzung der Bahn mit der Reichenbach-Werdauer Chaussee einmündendes Weichengeleis zur Verladung der aus Heinrichs Fundgrube zu Kunsdorf und Constantins Fundgrube bei Greiz gewonnenen und nach der Marienhütte zu befördernden Eisensteine,

11) Geleis des J. D. Tippmann in Reichenbach für Bau- und Brennmaterial-Transporte; eine Geleisverbindung der bei Bahnhof Reichenbach gelegenen Tippmann'schen Niederlage mit der Sächs.-Bayer. Linie mittels einer bei Stat. No. 1673 einmündenden Weiche.

12) Zimmermeister Christian Müller in Reichenbach. Zweck: Zuführung von Hölzern. Die Geleisanlage verbindet mittels einer in das an der Westseite des Bahnhofs Reichenbach gelegene Kohlengeleis eingelegten Weiche den angrenzenden Müller'schen Zimmerplatz mit gedachtem Bahnhofe.

13) Ludwig-Benary in Plauen. Zweck: Zuführung von Kohlensendungen. Die Anlage zweigt von einem Nebengeleise des Bahnhofs Plauen durch eine Weiche nach der Niederlage ab.

14) Geleis der Actiengesellschaft der Baumwollenspinnerei am Teufelsberge bei Hof* für Zuführung des Betriebsmaterials und den Versandt der Erzeugnisse der Spinnerei. Die Spinnerei wird mittels Weiche mit dem Stationsplatze Hof verbunden.

Fortsetzung S. 668.

* Die Anlage No. 14 befindet sich im Bereiche der von Bayern erpachteten Bahnstrecke.

I. Industriebahnen bei Zwickau.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Bahnen resp. der angeschlossenen Etablissements	Besitzer der Eisenbahnen	Zweck der Eisenbahnen	Länge der Hauptlinien in lfd. Sächs. Ellen	Länge der sämmtlichen Geleise in lfd. Sächs. Ellen	Anschluss der Bahnen	Das zur Bahn gehörige Areal beträgt in Sächs. Quad.-Ruthen	Zahl der zur Bahn gehörigen Locomotiven	Pferde	Wagen	Kosten der Bahnanlage einschliesslich Betriebsmittel	Befördert wurden von u. nach andern Bahnen in Centnern 1865	1866	1867
1	Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlen-Eisenbahn	Actien-Verein der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn	für den Kohlen- und Coaksversandt von 24 Ladestellen, welche dicht an den dasigen Werken liegen	12600	23094* 78 Weichen	an die Westl. Staats-Eisenb. der Obererzgebirgisch. Linie	10474	3	—	für den Betrieb werden Wagen fremder Bahnen benutzt	320386	5950800	5015205	6814200
2	Bockwaer Kohleneisenbahn	Bockwaer Eisenbahn-Gesellschaft	für den Kohlen- und Coaksversandt von 61 Ladestellen, welche dicht an den dasigen Werken liegen	12500	24796 mit 81 Weichen 85 Uebergängen.	an die Westl. Staats-Eisenb. der Obererzgebirgisch. Linie	5100	3	—	desgleichen (6 Unterhaltungsmaterialtransportwagen)	215082	5923100	5103100	5585000
3	Hoffnungsschacht- u. Vertrauensschachtbahnen	Erzgebirgischer Steinkohlen-Actien-Verein	für den Kohlenversandt (Die Ladestellen liegen dicht an den Werken)	1200	3560 mit 15 Weichen	an die Westl. Staats-Eisenb. mittelst d. Anschlussgleises der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn	873	—	4	desgleichen	31760	2440455	1967145	2114150
4	Segen-Gottesschacht-Bahn	ditto	ditto	2000	2766 mit 5 Weichen	die Westliche Staats-Eisenb. der Zwickau-Hofer Linie	962	—	2	desgleichen	21750	962305	782300	958650
5	Königin Marienhütten-Bahnen	Familie v. Arnim (mit Ausnahme weniger Actien)	für Transport von Rohmaterial, Kohlen und Fabricate (Die Ladestellen liegen im Etablissement)	1900	5900 28 Weichen	an die Westl. Staats-Eisenb. der Obererzgebirgisch. Linie	653	—	3	desgleichen	16200	1313900	967900	1033300
6	Himmelfahrt- und Alexanderschachtbahnen	ditto	für den Kohlen- und Koaksversandt (Die Ladestellen liegen dicht an den Werken.)	2650	6912 mit 23 Weichen u. selbstwirkender schiefen Ebene 550 Ellen 1:5,8	desgleichen	1783	—	4	desgleichen (14)	84000	1973280	1950630	2339300
7	Bokwaer Communbahn	Altgemeinde Bockwa	für den Kohlenversandt (Die Ladestelle ist durch eine 504 Ellen lange Hundebahn mit dem Werke verbunden)	350	732 5 Weichen	desgleichen	230	—	—	desgleichen	3264	661970	602430	700100
8	Sarferts Geleis	Sarferts Erben	für den Kohlenversandt (Die Ladestelle ist durch eine 585 Ellen lange schiefe Seil-Ebene für kleinere Transportwagen mit dem Förderhause verbunden)	590	667 3 Weichen	desgleichen	296	—	—	desgleichen	8500	756995	587060	564620
9	Himmelfürst-Geleis	Steinkohlenbau-Verein Himmelsfürst	für den Kohlenversandt (Die Kohlen werden mit Geschirr zu dem 3000 Ellen entfernten Ladeperron gebracht.	395	502 1 Weiche	desgleichen	246	—	—	desgleichen	5500	176100	164340	196500
10	Vereinsglück-Aurora- und Glückaufschacht-Bahn	Zwickauer Steinkohlen-Bau-Verein	für Kohlen-, Coaks-Briquetversandt (Die Ladehäuser liegen dicht an den Werken)	3300	7414 20 Weichen	desgleichen	2043	—	3	desgleichen	60000	2294350	1889805	1982100
11	Bürgerschacht- und Hilfegottesschacht-Bahnen	Actien-Verein der Bürgergewerkschaft	für den Kohlen-, Coaks- und Ziegelversandt (Die Ladehäuser liegen dicht an den Werken)	2800	5190 13 Weichen	desgleichen	1380	—	3	desgleichen	51000	2322025	2085690	2546010
12	Thonwaaren-, Chemische Fabrik, Coakerei und Ziegelei	Fickentscher'schen Erben	für den Transport der Rohmaterialien, Kohlen und Fabricate (Die Ladestellen liegen im Etablissement)	850	926 2 Weichen	an die Geleise des Bahnhofs Zwickau	234	—	—	desgleichen	11000	61365	38900	58625
13	Herings Geleis der Coakerei	Hering & Consorten	für Coaksversandt (Die Ladestelle ist dicht an der Coakerei)	110	262 2 Weichen	an die Staatsbahngeleise des Bockwaer Ladeplatzes	55	—	—	desgleichen	1360	122500	86800	114400
14	Günthers Geleis für 1 Dampfschneidemühle	Holzhändler Günther	für Holztransporte (Die Ladestellen sind im Etablissement)	900	1848 3 Weichen	an die Westl. Staatsbahn durch das Anschlussgeleis der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn	274	—	—	desgleichen	9500	84760	72600	248800
15	Ziegeleigeleis	Oehlschlägel und Klötzer	für Ziegelversandt von dem nahe bei den Ziegeleien gelegenen Ladeperron	231	231	an die Staatsbahn d. Obererzgeb. Linie	49	—	—	desgleichen	924	44300	35440	32700
16	Zur Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn	17 Werkbesitzern gehörig	für den Kohlentransport (von den Ladestellen dicht an den Werken)	—	5829 79 Weichen	an die Oberhohndorf-Reinsdorfer B.	101	—	—	desgleichen	23316	sind ad 1 enthalten		

Ausserdem sind zur Zeit folgende Etablissements ohne Bahn, welche ihre Producte nach andern Ladeplätzen mit Geschirr zur Bahn bringen als: die Cokerei von Mursina, die Cokerei von Neumärker, das Kohlenwerk Fortuna, Kohlenwerk Brückenberg u. diverse kleinere Kohlenwerke zusammen 598900

25887355

b) An der Nidererzgebirgischen Linie:

15) Christian Gottlieb Barth in Stauchitz. Zweck: Getreide- und Kohlentransport. Die Gelcisanlage verbindet durch Weiche den Bahnhof Stauchitz mit dem in dessen Nähe befindlichen Niederlagsgebäude Barth's.

16) Franz Oswald Rossberg in Ostrau. Zweck: Kohlentransport. Geleisverbindung der am Bahnhof Ostrau gelegenen Rossberg'schen Kohlen- und Holzniederlage mit jenem mittels Weiche.

17) Heinrich Adolf Rossberg in Münchhof. Zweck: Kalkladung. Eine den Rossberg'schen Ladeplatz nebst Ladeperron bei Münchhof daselbst mit der Niedererzgebirgischen Staatsbahn durch Weiche verbindende Geleisanlage.

18) Geleis desselben Eigenthümers in Trebanitz. Zweck: Kalkladung. Eine den Rossberg'schen Ladeplatz nebst Ladeperron bei Trebanitz daselbst mit der Niedererzgebirgischen Staatsbahn durch Weiche verbindende Geleisanlage.

19) Wascher, sonst Donner in Grossbauchlitz. Zweck: Getreide- und Kohlentransport. Die Geleisanlage verbindet durch Weiche den Bahnhof Grossbauchlitz mit dem Lagerplatz und dem Niederlagsgebäude Waschers.

20) F. A. Eichler in Waldheim. Zweck: Getreide- und Kohlentransport. Die Geleisanlage verbindet das Eichler'sche Niederlagsgebäude mit dem Bahnhofe Waldheim.

21) Carl Gärtitz in Erlau und C. F. Petrich in Rochlitz. Zweck: Kohlenbezug und Getreideversandt. Den Genannten ist am Stationsplatz Erlau die Einrichtung einer eigenen Ladestelle gestattet worden. Diese verbindet sich mit dem Nebengeleise des Stationsplatzes durch eine Weiche nebst Geleisabzweigung.

22) C. A. Gelbricht in Niederlichtenau. Zweck: Anfuhr von Kohlen. Gelbricht besitzt am Stationsplatze Oberlichtenau eine Kohlenniederlage und hat diese mit dem Ladeplatz desselben mittels eines mit Handlowry's zu befahrenden Geleises in Verbindung gebracht.

23) Ludwig Rieling in Oberlichtenau. Zweck: Kohlenzuführung. Die Anlage verbindet eine am Bahnhofe Oberlichtenau gelegene Kohlenniederlage Rieling's und zwar dadurch, dass ein von dieser Niederlage ausgehendes an ein todtes Geleis des Bahnhofes anschliesst.

24) Actienspinnerei in Chemnitz. Zweck: Zuführung des Betriebsmaterials und Versandt der Erzeugnisse der Spinnerei. Die Spinnerei wird mittels einer Geleisabzweigung vom Bahnhofe Chemnitz und einer daselbst eingelegten Weiche mit der Niedererzgebirgischen Staatsbahn verbunden. Die Anlage wird noch von anderen an derselben gelegenen Etablissements, namentlich für Baumaterialien-Transporte, für den Bezug von rohen und den Versandt von bearbeiteten Sandsteinen benutzt.

25) Maurermeister Julius Arndt in Chemnitz. Zweck: Baumaterialien-Transporte. Die Geleisanlage verbindet eine am Bahnhof Chemnitz gelegene Niederlage Arndt's mittels Weiche mit dortigem Kohlenbahnhofe.

c) An der Obererzgebirgischen Linie:

Siehe zunächst die in der tabellarischen Uebersicht sub I benannten Privat-Eisenbahnen und Geleisanlagen, ferner

26) Bürgergewerkschaft in Zwickau. Zweck: Holzempfang. Weichengeleisverbindung einer neuen Schachtanlage mit dem Bahnhof Zwickau.

27) Allgemeine Deutsche Creditanstalt zu Leipzig. Zweck: Productentransporte. Eine Verbindung der der Creditanstalt zugehörigen Brauerei-, Bäckerei- und Dampfmühlen-Etablissements bei Cainsdorf mit der Obererzgebirgischen Staatsbahn mittels einer bei Wilkau eingelegten Weiche.

28) Carl Friedrich Leonhardt in Stein. Zweck: Ueberführung von Getreide, Raps, Kartoffeln und Oel. Geleisverlängerung zur Verbindung eines Speichers mit dem Bahnhofe Stein.

29) Heinrich Erdmann Richter in Schneeberg. Zweck: Kohlen, Coaks, Getreide, Düngemittel, Ziegel, Kalk und Schiefer. Weichengeleis vom Bahnhof Schneeberg-Neustädtel nach Richter's Niederlage.

30) Rittergutsbesitzer Mehnert auf Klösterlein. Zweck: Steintransporte. Die Anlage verbindet einen Steinbruch Mehnert's mittels Weiche und Nebengeleises mit dem Bahnhof Aue.

31) Theodor Franke in Schwarzenberg. Zweck: Beförderung von Handelsartikeln aller Art. Die Geleisanlage führt vom Bahnhof Schwarzenberg nach der in der Nähe befindlichen Niederlage des Spediteur Franke und bringt diese mit jenem durch eine Drehscheibe in Verbindung.

d) An der Voigtländischen Linie:

32) Kohlenhändler Agst in Rodewisch. Zweck: Kohlenzufuhr. Eine Geleisverbindung der Agst'schen Kohlenniederlage bei Bahnhof Auerbach mit letzterem mittels Weiche.

33) Maurermeister Hartwig in Falkenstein. Zweck: Holz-, Steinkohlen- und Kalktransporte. Eine Geleisverbindung der am Bahnhof Falkenstein gelegenen Hartwig'schen Langholzschneidemühle und Niederlage mit jenem durch unmittelbare Fortsetzung des Brückenwagengeleises auf demselben.

34) Hermann Schubert in Rothenkirchen. Zweck: Verladung von Hölzern. Verlängerung des behufs der Kiesgewinnung auf dem sogenannten Streuberge zwischen Falkenstein und Oelsnitz angelegten fiscalischen Geleises, welches durch eine Ausgangsweiche mit dem linken, nach Oelsnitz führenden Hauptgeleise verbunden ist.

e) An der Chemnitz-Annaberger Linie:

35) R. Hoesel & Co., Besitzer einer Baumwollspinnerei in Hennersdorf. Zweck: Bezug des Betriebsmaterials und Versandt der Erzeugnisse der Spinnerei. Die Genannten besitzen an der Haltestelle Hennersdorf der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn einen Güterschuppen, welcher durch eine Geleisabzweigung mittels Weiche mit jener in Verbindung gebracht ist.

36) H. D. R. Heidenreich, Besitzer einer Baumwollspinnerei in Witzschdorf. Zweck: Bezug des Betriebsmaterials und Versandt der Erzeugnisse der Spinnerei. Der Genannte besitzt an der Haltestelle Witzschdorf der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn einen Güterschuppen, welcher durch eine Geleisabzweigung mittels Weiche mit jener in Verbindung gebracht ist.

37) Fiedler & Lechla, Fabrikbesitzer in Scharfenstein. Zweck: Abladung der für die Fabrik ankommenden Sendungen. Die Fabrik besitzt auf der Haltestelle Scharfenstein einen Güterschuppen.

38) Gebrüder Schmidt, Besitzer einer Papiermassefabrik in Oberaue bei Wolkenstein. Zweck: Bezug des Betriebsmaterials der Fabrik und Versandt der Holz-Papiermasse. Die Anlage verbindet die Schmidt'sche Fabrik in Oberaue mit der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn. Dieselbe zweigt bei Station 775 mittels Weiche ab und ist durch eine weitere Weiche nach rückwärts zu fortgesetzt.

39) Die Actien-Flachsspinnerei in Wiesenbad. Zweck: Bezug des Betriebsmaterials und Versandt der Erzeugnisse der Spinnerei. Am Ende eines Nebengeleises der Haltestelle in Wiesenbad ist ein der Actien-Flachsspinnerei gehöriger Hebekrahn aufgestellt. Mittels desselben werden die auf dieser Haltestelle ankommenden und abgehenden Güter des Etablissements von und nach einem unterhalb des Haltestellendammes gelegenen, bis zu dem Fabrikgebäude führenden Geleise gehoben, auf welchem diese Güter in kleinen Handtransportwagen der Bestimmungsstelle zugeführt werden.

IV. Im Gebiete der Leipzig-Dresdner Eisenbahn

sind folgende Industrie-Bahnanschlüsse vorhanden:

1) Geleisverbindung der an der Leipziger Strasse gelegenen Steingut-Fabrik mit dem Bahnhofe zu Dresden, den Herren Villeroy & Boch gehörig und 0,073 geogr. Meile lang. Zugehöriges Terrain: 1 Morgen 48 Ruthen 3 Fuss Preussisch. Das Anlagecapital beträgt excl. Terrain, aber incl. zweier Drehscheiben und einer Weiche 4350 Thaler. Die Fabrik bezieht per Bahn das gesammte Brennmaterial und einen Theil ihrer Thone und anderen Rohmaterialien und versendet ihre Fabricate, die direct in den Niederlagen verladen werden. Befördert wurden

	1865	1866	1867
Rohmaterial	164 197 Ctr.	133 347 Ctr.	182 464 Ctr.
Kohlen	27 700 Schffl.	29 000 Schffl.	28 000 Schffl.

2) Geleisverbindung der Sächsischen Theerproductenfabrik in Niederau bei Meissen mit dem Bahnhofe zu Niederau, den Herren Rütgers & Comp. gehörig, 0,050 geogr. Meile lang; Terrain 154 □Ruthen. Das Anlagecapital beträgt excl. Terrain, aber incl. dreier Weichen 1935 Thlr. Die Fabrik bezieht alles Brennmaterial und rohen Steinkohlentheer nur per Bahn und versendet ebenso ihre Theerproducte. Befördert wurden im Jahre 1865 70 740 Ctr., in 1866 25 584 Ctr., in 1867 178 459 Ctr.

3) Zwei Gleisverbindungen des Gräflich Einsidel'schen Eisenwerkes mit dem Bahnhofe zu Riesa, davon die eine 0,013 geogr. Meile (Eigenthum der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie), die andere, dem Gräfl. Eisenwerk gehörige, 0,040 geogr. Meile lang; Terrain 31 resp. 180 □Ruthen. Das Anlagecapital der ersteren beträgt excl. Terrain, jedoch incl. zweier Weichen 550 Thlr., das der letzteren excl. Terrain, aber incl. einer Drehscheibe und zweier Wegübergänge 3010 Thlr. — Die Fabrik bezieht alles Rohmaterial und Kohlen und versendet fast sämmtliche Fabricate per Bahn. Befördert wurden

	1865	1866	1867
Rohmaterialien	139 267 Ctr.	105 120 Ctr.	125 871 Ctr.
Kohlen und Coaks	115 598 „	97 904 „	121 724 „
Chamottsteine	31 000 „	30 550 „	37 750 „

4) Geleisverbindung zweier Dampfschneidemühlen von Baessler & Bomnitz mit dem Bahnhofe Leipzig, der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gehörig, 0,088 geogr. Meile lang; Terrain 1 Morgen 57 Ruthen 3 Fuss Preuss. Anlagecapital excl. Terrain, jedoch incl. zweier Weichen 3703 Thlr. Das Etablissement bezieht Baustämme und andere Hölzer und versendet geschnittene Bauhölzer, Bretter und Latten per Bahn. Befördert wurden im Jahre 1865 280 589 Ctr., in 1866 307 489 Ctr., in 1867 270 249 Ctr.

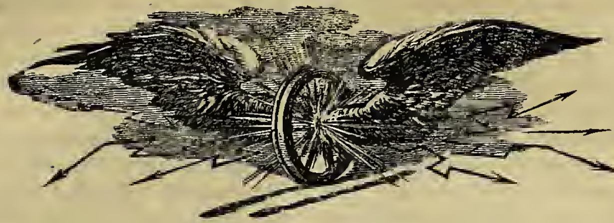
5) Seitengeleis nach dem sog. Schwemmteiche. Dasselbe führt von dem Hauptgeleise der Borsdorf-Meissner Bahn zwischen Grimma und Grossbothen links ab, ist 0,059 geogr. Meile lang, umfasst ein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft zugehöriges Terrain von 1,3 Acker Sächs. und repräsentirt ein Anlagecapital von 4200 Thlr. excl. Terrain und incl. zweier Weichen. Der fragliche, übrigens fiscalische und verpachtete Steinbruch producirt sehr feste, plattenförmig brechende, sowie zum Strassenpflaster vorzugsweise sich eignende Steine, welche ausser ihrer Verwendung in der Nähe hauptsächlich nach Halle und Berlin versendet werden.

No. 46.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 13. November 1868. (Schluss der Nummer: 12. November, Vormittags 11 Uhr.)

Die Frachten-Bewegung im internationalen Verkehr mit Russland.

Eine ebenso interessante als erfreuliche Wendung der Dinge vollzieht sich still aber unaufhaltsam im Verkehre Deutschlands mit Russland. Die Eisenbahnen spielen hierbei eine nicht nur bedeutende, sondern zugleich siegreiche Rolle im Kampfe mit dem Seeverkehr, dass es wohl der Mühe lohnt, nicht nur die wachsende Zunahme unseres Güterverkehrs mit dem Osten sich in seinen absoluten Zahlen anzusehen, sondern auch, wie dieser Kampf zwischen Locomotive und Kiel gefochten wird. Bisher war es gewöhnliche Ansicht Derjenigen, welche dem Handel oder der Handelswissenschaft nahestanden, zu glauben, dass die Bahnen in der Nähe der Küste mit dem Seeverkehr nicht concurriren könnten, die Neuzeit hat diese Frage ganz anders beantwortet, es stellt sich bereits an der Hand der statistischen Erfahrung heraus, dass die Eisenbahnen trotz höherer Frachten mehr und mehr den Güterverkehr an sich ziehen, während zahlreiche Schiffe der nicht fernen Häfen der Ostsee vergebens Frachten suchen. Wir werden auf diese wichtige Wendung der Dinge in den folgenden Artikeln näher eingehen, um eine Perspective von grosser Wichtigkeit in die Zukunft zu eröffnen, deren erste Anfänge bereits sich übersehen lassen.

Ein Barometer dieser Wendung liegt schon vor in der Statistik über die Preussische Ostbahn. Sie beförderte in

1862: 9 551 454 Zoll-Ctr. Güter,
1863: 12 266 030 „ „ „
1864: 12 642 873 „ „ „
1865: 13 138 349 „ „ „
1866: 13 630 782 „ „ „

Wir haben also hier binnen 5 Jahren eine Zunahme von über 30% vor uns. Die Güter waren, wie der Bericht sagt, hauptsächlich Flachs, Getreide, Bau- und Nutzholz, Steinkohlen, Sämereien, Spiritus, Heringe, Droguen. Wir werden auf diese Frachten später noch ausführlicher zu sprechen kommen, wenn wir auf die innere Seite der Güterbewegung einzugehen Veranlassung nehmen müssen. Der Personenverkehr der Ostbahn zeigt nur in 1865 eine bedeutendere Zunahme. Derselbe betrug:

1862: 1 794 035 Personen,
1863: 1 990 509 „
1864: 1 975 151 Personen,
1865: 2 089 718 „
1866: 1 296 258 „

Es walten natürlich bei dem Personenverkehr weit subtilere Factoren als beim Güterverkehr; dies leuchtet besonders im Jahre 1866 — dem Kriegsjahre — hervor, wo die allgemeine Güterbewegung und der Markt bei Weitem nicht in dem Maasse beeinflusst war, als der Personenverkehr. So sank während des Krieges die Russische Valuta von 83 auf 68 (Juni, Cours Berlin-Petersburg) und fast der gesammte Reiseverkehr aus Russland, den man auf etwa 30 000 Personen I. und II. Classe anzunehmen hat, stoppte so ziemlich ganz. Ein brauchbarer Werthmesser ist demnach nur der Güterverkehr. Auch die absoluten Einnahmesummen und die relativen Verzinsungssätze lassen die Güterbewegung sich nicht klar abspiegeln, die Gründe hierfür liegen so auf der Hand, dass wir sie gerade in diesem Organ am wenigsten erst zu entwickeln brauchen. Es betrug

die Einnahme in 1862: 4 443 511 Thlr.
„ „ „ 1863: 4 971 343 „
„ „ „ 1864: 5 367 840 „
„ „ „ 1865: 5 325 337 „
„ „ „ 1866: 6 300 749 „

Die Verzinsung ist durch die ganz wesentlich ins Gewicht fallenden höheren Anforderungen an den Betriebs-Arbeitsaufwand und das Betriebs-Material nur ein sehr geringes Procent-Bruchtheil gewachsen, wenn auch der absolute Ueberschuss und die Meilen-Einnahme rascher vorwärts gingen. Das Andrängen nach Tarifermässigung aller Art weckt an sich eine Gegentendenz gegen rasche Hebung der Verzinsung, und dieses gegenwärtig mehr und mehr auch vom Staate getheilte Postulat ist bereits moralisch weit mächtiger als es mathematisch klar ist. Es ist offenbar eine höchst interessante staatsrechtliche Frage, in wie weit jenes Drängen Nachdruck vom Staat erhalten darf, ohne die privatrechtliche Grenze zu überschreiten, d. h. zu verletzen. Diess berührt uns hier nicht. Wir wollen bloss hinzufügen, dass der

	Ueberschuss	Meilen-Einnahme	u. Proc. des Anlage-Capitals
in 1862:	2 347 445 Thlr.	21 918 Thlr.	6,34
in 1866:	3 028 030 „	27 535 „	6,49

betrug. — Der Güterverkehr zeigte also hiergegen eine Steigerung von 9 auf 13 Mill. Ctr.

Erhalten wir hierdurch schon die rasche Zunahme des Massenverkehrs zwischen Preussen und Russland signalisirt, so bekommen wir aus der uns vorliegenden Russischen Statistik doch noch ganz andere Fingerzeige, sowohl über die Werthe als über die Frachtartikel selber (ein in der bisherigen Eisenbahn-Statistik ausserordentlich primitiv situirter Gegenstand!). Man hat nämlich keineswegs bloss an Massengüter, an Producte wie Flachs, Leinsaat, Roggen etc. zu denken, sondern gleichzeitig an eine wachsende Ausfuhr Preussens nach Russland von Waaren mit sehr bedeutenden Werthzahlen. Stellen wir zur Abkürzung und zur Vergleichung nur die Jahre 1861/65 sich gegenüber (weiter reicht die Russische Specialstatistik noch nicht), so sehen wir das höchst erfreuliche ausserordentliche Wachsen der Werthe unserer (Deutschen) Ausfuhr, das den östlich gerichteten Bahnen eine unzweifelhaft grosse Zukunft verheisst. Diese Werthe betrugen:

	1861 Mill.	1865 Rbl.		1861 Mill.	1865 Rbl.
Maschinen	1,31	1,18	Leinenwaaren . .	1,25	1,45
Seide	2,62	2,17	Seidenwaaren . .	2,35	2,34
Wolle	0,95	1,71	Wollenwaaren . .	1,59	1,90
Thee	3,76	9,55	Verschiedene Waaren	14,69	29,03
Baumwollwaaren .	1,35	1,24			

Der geehrte Leser wird sofort gleich auf den Artikel Thee und auf die 100%ige Zunahme der übrigen, d. h. „Verschiedenen Waaren", die zusammengefasst sind, aufmerksam werden. Deutschland hat allmälig den Thee-Zwischenhandel den Engländern und Holländern ziemlich ganz aus der Hand gerissen, so dass die Zunahme dieses Frachtwerthes von 3,7 Mill. Rbl. auf 9,5 Mill. Rbl. emporschnellte. So Mancher wird noch bisher der Ansicht gewesen sein, dass dieser Consumtionsartikel meist über Kiachta den Ueberlandweg nehme. Diese Richtung der Waare ist aber in ganz bedeutendem Zurückgehen begriffen. Es betrug nämlich die Thee-Einfuhr aus China nach Russland über Kiachta im Jahr 1861 noch 7 272 256 Rubel Werths, in 1865 nur noch 4 958 388 Rubel Werths!

In ähnlich gewaltiger Progression ging die Einfuhr nach Preussen (aus Russland) nach den Waarenwerthen vorwärts. Sie betrug für die beiden obenerwähnten Jahre:

		1861.			1865.			
Getreide	Tschetwert	8,65	Mill.	R.	7,75	Mill.	Rub.	Werths,
Holz u. Holzwaaren	„	2,41	„	„	3,08	„	„	„
Wolle	„	2,08	„	„	1,86	„	„	„
Leinsaat	„	0,77	„	„	1,61	„	„	„
Verschied. Waaren	„	6,12	„	„	13,30	„	„	„

Leider sind die Gewichtsverhältnisse, welche unseren, dem practischen Eisenbahndienst angehörenden Lesern wahrscheinlich erwünscht wären, nicht vollständig angegeben, auch nicht in der Position der „verschiedenen Waaren", die auch hier jenes rapide Wachsthum zeigen, welches die Ausfuhrziffern aus Preussen nach Russland nachweisen.

Es wird ohne Zweifel dieses Anwachsen unsers Waarenverkehrs in gleicher Progression weiter vorwärtsgehen und Deutschland in seiner unübertrefflichen geographischen Lage im Herzen Europa's zu einer Vermittlungsrolle im Asiatisch-Europäischen Weltverkehr gelangen, wie sie vielfach vorhergesagt worden und gegenwärtig bereits im Werdegange begriffen ist. Diese Vermittlerrolle, die an anderer Stelle ausführlicher auseinandergesetzt werden soll, ist gewissermaassen erst am Horizonte sichtbar durch die Wiederkehr des Ostindischen Ueberlandverkehrs durch Russland hindurch. Diese grosse geschichtliche Wendung von höchster Tragweite kann man gegenwärtig bereits als sicher prognosticiren. Die geradezu gewaltigen Folgen lassen sich nur einigermaassen ermessen an der grossen Revolution im Güterverkehr durch die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien um die Spitze Africa's. Wer vor 20 — 30 Jahren vorauszusagen sich erkühnt hätte, dass die Eisenbahnen Ungarisches Vieh nach der Schweiz schaffen würden, ohne dass die Frachtspesen den Viehwerth aufwögen, oder Zwickauer Kohlen auf der Achse nach St. Gallen, ja dass Getreide und Flachs aus dem Wjitebskischen Gouvernement nach Belgien per Bahn geschafft werden würde — der wäre einfach für einen Phantasten gehalten worden! Wir übernehmen also ruhig dieses Risico, wenn wir Fernblicke eröffnen und zwar auf Grund rechnungsmässiger Lebenserfahrung d. h. statistischer Thatsachen.

Um so mehr ist diese wachsende Bedeutung Deutschlands im Russischen Ex- und Import merkwürdigerweise ein Gegenstand des wachsenden Grolles der Russen.

Wir heben hierfür einige Worte aus einem Essay des Dirigirenden im Ministerium für Zollsachen in Petersburg * heraus, weil er gerade den von uns behandelten Gegenstand trifft: die (mit Russischem Schmerz) mitanzusehende Vergrösserung der Güterbewegung aus und von Preussen. Der Bericht sagt:

„Am ausgebreitesten ist der Handelsverkehr Russlands mit Grossbritannien und Preussen, doch gestalten sich für letzteren Staat die Verhältnisse mehr und mehr vortheilhafter als für England. Denn während Grossbritannien über die Hälfte des sämmtlichen Russischen Exports bezieht und dagegen im Einfuhrhandel Russlands mit nicht über 33% vertreten ist, so beträgt der Antheil Preussens an unserer Einfuhr 25%, an unserer Ausfuhr nur 14%. Ausserdem umfasst unser Import aus England bis zur Hälfte seines Gesammtwerthes Rohstoffe und Producte transatlantischer Länder, als Baumwolle, Colonialwaaren, Steinkohlen, Wolle, rohe Metalle, Farbstoffe u. dergl., Fabrikwaaren werden direct nur in geringer Menge aus England eingeführt. So beschränkt sich z. B. der Import von Webwaaren im Jahre 1865 auf etwas über 1 Million Rubel. Die Einfuhr dieser Gattung Waaren unmittelbar aus Grossbritannien nimmt fortwährend ab! So ist beispielsweise der Werth der direct von England bezogenen Baumwollenwaaren von 1 510 000 Rubel im Jahre 1861 auf 350 000 Rubel in 1865 gefallen. Unter diesen Gegenständen der Einfuhr aus diesem Staate nehmen die Maschinen im Werth von 4—5 Millionen die Hauptstelle ein und scheint auch deren Import eher steigen als fallen zu wollen.

Ganz im Gegensatz hierzu wächst die Gütereinfuhr Preussens immerfort; der Gesammtwerth der Einfuhr aus diesem Staat hat sich von 26 Millionen im Jahre 1861 auf 51 Millionen Rubel im Jahre 1865 emporgeschwungen. Hauptartikel ist Thee im Gesammtwerth von nicht weniger als 10 Millionen Rubel Werthes! Uebrigens spielen Fabrikwaaren ebenfalls eine sehr ansehnliche Rolle in unserem Handel mit Preussen. Wir importiren auf diesem Verkehrswege ausser anderen Waaren jährlich für ungefähr 7 Millionen Rubel Webewaaren, folglich 6mal mehr, als deren direct aus England bezogen werden. Dem Aufschwunge der Eisenbahnverbindungen und der Einwirkung unseres diffentiellen Zolltarifs ist es zuzuschreiben (die Waaren auf der Schiene hatten bisher gegen die See einen Zollrabatt), wenn Preussen den Transithandel mit fast allen Englischen und Französischen Waaren an sich zieht! So z. B. versendet Frankreich gegenwärtig auf directem Wege Seidenwaaren, im Durchschnitt von nur 200 000 Rubel. In solcher Weise wird der directe Handelsverkehr Russlands mit denjenigen Ländern, welche mehr als 60% von unserer gesammten Ausfuhr in Anspruch nehmen, beständig heruntergedrückt, um von einem Staate absorbirt zu werden, der, obgleich unser Nachbar, dennoch nicht über 14% vom Werthe Russischer Exportwaaren für seinen eigenen Verbrauch bezieht."

Also die Klage eines hochgestellten Russen über das arge Preussen oder Deutschland. Es ist nicht wenig zu verwundern, dass sich in die Anschauungen über den Weltverkehr hier offenbar politische Stimmungen drängen. Der kosmopolitische Weltverkehr kümmert sich wenig um solche Stimmungen und wir schliessen diesen Artikel am besten mit dem erleuchteten Wort Sr. Majestät des Kaiser Alexanders, der, als man politische preussenfeindliche Momente in die Genehmigung von neuen westlichen Bahnlinien mischen wollte, um den Verkehr nach und von Preussen nicht noch mehr anwachsen zu lassen, antwortete: „die öconomischen Interessen haben Nichts gemein mit den politischen!"

* Der hier weiter nicht zu nennende Verfasser ist die einflussreichste Persönlichkeit und gleichzeitig die einzige Capacität im Zollfache (früher nationalöconomischer Erzieher Sr. Kaiserl. Hoheit des Thronfolgers).

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Die reglementarischen Bestimmungen über die Vergleichung der Lieferfristen auf den Deutschen und Französischen Eisenbahnen. Das „Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" vom 1. März 1865 enthält bezüglich der Lieferfristen die folgende Bestimmung:

§ 12. „Jede Bahn publicirt Lieferfristen. Durch Zusammenrechnung der Lieferfristen der einzelnen beim Transporte betheiligten Bahnen ergiebt sich die Lieferungsfrist für den Vereinsverkehr. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger an die Behausung oder an das Geschäftslocal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt ist, wenn innerhalb der gedachten Frist nach erfolgter Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte schriftliche Nachricht von dieser Ankunft zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist."

Also: „Jede Bahn publicirt Lieferfristen." Da nun dermalen in Deutschland einige siebzig Bahnverwaltungen bestehen, so wären hiernach einige siebzig Systeme von Lieferfristen immerhin möglich, abgesehen von den Combinationen, welche ausserdem noch durch die verschiedenen Verbandsverkehre bedingt werden. Eine Zusammenstellung der auf den Deutschen Bahnen wirklich existirenden Systeme von Lieferfristen nebst zugehörigen Erläuterungen wäre zur Zeit wohl keine unverdienstliche Arbeit. Da inzwischen eine solche Zusammenstellung noch nicht existirt, so will ich zunächst hier nur die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen in Betracht ziehen, da dieselben einen bedeutenden Bahncomplex repräsentiren und wenigstens dasselbe Betriebsreglement und dieselben Lieferfristen haben.

Das „Betriebs-Reglement für die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen" vom 3. Septbr. 1865, adoptirt das Vereinsreglement, indem es die einzelnen Paragraphen desselben durch „Zusatzbestimmungen" weiter ausführt. Der die Lieferungszeit betreffende, eingangs citirte § 12 ist hier mit folgenden Zusatzbestimmungen versehen:

„Es werden für den Bereich jeder Verwaltung folgende Maximal-Lieferfristen festgestellt:

„A. Für gewöhnliche Frachtgüter: Für einen Transport bis zu 20 Meilen 3 Tage; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen 12 Stunden mehr.

„B. Für Eilgüter: Für einen Transport bis zu 20 Meilen 24 Stunden; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen 12 Stunden mehr.

„In den ad A und B gedachten Fristen dürfen höchstens noch je weitere 24 resp. 12 Stunden hinzutreten: a) wenn die Beförderung durch einen Zug bewirkt wird, welcher auf einer Zwischenstation fahrplanmässig übernachtet; wenn das Gut nicht auf dem directen Hauptcours des Zuges verbleibt, sondern einen Nebencours auf einer Zweigbahn einschlägt, oder einen nicht überbrückten Flussübergang zu passiren hat, oder endlich auf dem Transport aus dem Bereich einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht.

„Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigungen. Der Verwaltung wird vorbehalten, für Messen und andere Zeiten aussergewöhnlichen Verkehrs Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiciren. — Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist."

Durch Ministerialrescript vom 1. April c. a. sind auf den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen die Lieferfristen für gewöhnliche Frachtgüter versuchsweise um 24 Stunden abgekürzt, d. h. für Transporte unter 20 Meilen von 3 auf 2 Tage herabgesetzt etc. Und da inzwischen die Maassregel sich bewährt hat, so wird dieselbe durch Rescript vom 26. August c. definitiv adoptirt und den Privatbahnen des Landes zur gleichmässigen Annahme empfohlen.

In Frankreich hat, wie das ganze dortige Eisenbahnwesen, so auch die Angelegenheit der Lieferfristen, einen anderen Character erlangt wie bei uns. Während in Deutschland einige siebzig getrennte und selbstständige Bahnverwaltungen zu rechnen sind, hat Frankreich, abgesehen von einigen kleinen Strecken, in der Hauptsache nur 6 grosse Reseaus. Für diese Reseaus gelten seit 1857 dieselben Concessionsbedingungen, welche auf folgender Grundanschauung basiren (voir le Code annoté des chemins de fer):

„Un chemin de fer fait partie du domaine public — ce qui exclut toute idée de proprieté privée. Il ne s'agit (vis-à-vis des comp. concession.) que d'un simple usufruit. La concession d'un chemin de fer ne confère à celui qui en est investi que la faculté de percevoir des prix de transport — dans la forme indiquée au cahier des charges et sous les conditions qui y sont inscrites . . . Les principales concessions de chemin de fer ont maintenant une durée de 99 ans. Al'expiration de leur durée, quelle qu'elle soit, le gouvernement sera substitué à la compagnie concessionnaire, qui devra lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et ses dépendences immobilières. Les dépendences mobilières peuvent, à la volonté de l'une quelconque des parties, être reprises. — Le gouvernement est, d'ailleurs, investi de la faculté de rachat d'une concession de chemin de fer au bont de quince ans.

Das sind die correct gefassten Grundanschauungen, auf welchen das gegenwärtige und künftige Verhältniss zwischen Staat und Eisenbahn in Frankreich beruht.

Das cahier des Charges, welches einen integrirenden Theil des acte de concession ausmacht, verpflichtet denn auch u. a. die Compagnie concessionaire, bestimmte Lieferfristen inne zu halten und es gilt für das Verhältniss zwischen der Compagnie concessionaire und dem Publicum folgender Grundsatz:

„Le cahier des charges d'une Compagnie de chemin de fer est aussi, entre elle et le public, un contract, dont la violation donne à la partie lésée ouverture à une action en réparation du préjudice causé, — action portée devant l'autorité judiciaire." Hiernach versteht sich die Berechtigung des Französischen Gouvernements, auf dem Verwaltungswege die Lieferfristen für die Eisenbahnen des Landes festzusetzen.

Die gegenwärtig dieserhalb in Frankreich geltenden Bestimmungen sind enthalten in dem „Arêté ministeriel réglant les délais d'expedition, de transport et de livraison, de gare en gare, des marchandises sur les chemins de fer" vom 12. Juni 1866. Ich hebe daraus die wesentlichen Artikel heraus unter Vergleichung derselben mit dem Preussischen Reglement. Man wird im Allgemeinen bemerken, dass die Bestimmungen des Französischen Reglements detaillirter sind als die des Preussischen.

Grande vitesse: art. 1. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train; faute de quoi ils seron remis au déparat suivant . . .

Art. 3. Pour les animaux etc. passant d'un réseau sur un autre sans solutien de continuité, le délais de transmission sera de trois heures à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprennant des voitures de toutes classes . . .

Le délai de transmission entre les réseaus qui, aboutissant dans une même localité, n'auraient pas de gare commune, sera porté à huit heurs, non compris le temps, pendant lequel les gares sont fermées.

Art. 4. Les expeditions seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3.

Art. 5. Les expeditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

Man sieht, dass hier die gesetzlich bestimmte Lieferfrist mit der Bereitstellung auf dem Bahnhof zwei Stunden nach der fahrplanmässigen Ankunftszeit des betreffenden Zuges endet. Da nun aber auch in Frankreich die Eilgüter, wie allerwärts, am Domicil zugestellt werden, so mangelt eine Bestimmung über die Dauer dieser Zustellung. Der Code annoté etc. bemerkt hierüber: Pour la livraison à domicile des marchandise à grande vitesse, la periode du factage ne commence qu'à l'expiration du délai de deux heures écoulées après l'arrivée *réglementaire* du train. A la juridiction consulaire, il appartiendra, au cas de dissentiment entre la compagnie et l'intéressé, de décider si celle-ci n'a point excédé le *temps moral* auquel elle a ainsi droit pour la livraison. — — —

Petite vitesse. Art. 6. Les animaux etc. à petite vitesse, seront expediés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Art. 7. La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 Kilomètres. Ne seront pas comptés les excédants de distances jusques et y compris 25 Kilométres.

Art. 8. Sur les lignes ou sections de réseau désignées à la suite du présent paragraphe* — et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 Kilomètres pour les animaux ainsi que pour les marchandises, taxées aux prix de la 1a et de la 2e serie des tarifs généraux de chaque compagnie, et, en général, pour toutes les marchandises etc., qui, rangés dans les series inferieures, seraient taxés aux prix de la 2e serie, sur la demande des expéditeurs. — — — —

Art. 9. Pour les animaux, etc. passant d'un réseau sur un autre, sans solution de continuité, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois; mais il est accordé aux compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque compagnie, restant fixée, comme il est dit aux articles 7 et 8.

Art. 10. Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Art. 11. Le délai total résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les compagnies.

Was den Art. 10 betrifft, so bemerkt der Code annoté hierzu: Il est permis de s'étonner de l'existence de ce paragraphe — qui n'a pas de sens vis à vis du paragraphe suivant.

Die Expeditionslocale sind in Preussen für Eil- und gewöhnliches Gut im Sommer von 7 Uhr, im Winter von 8 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends, in Frankreich für Eilgut im Sommer von 6 Uhr und im Winter von 7 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends, für gewöhnliches Gut dagegen im Sommer von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends und im Winter von 7 Uhr Morgens bis 5 Uhr Abends geöffnet.

---

* Dies Verzeichniss umfasst die Hauptlinien der sechs grossen Französischen Reseaus.

Nach dem bisher Mitgetheilten erhellt, dass die Französischen Bestimmungen nicht nur präciser gefasst, sondern die Lieferfristen auch kürzer sind als die Preussischen. Für Eilgut hat man in Frankreich Anrecht auf Beförderung mit bestimmten Zügen, wofern das Gut 3 Stunden vor Abfahrt dieser Züge aufgeliefert wird, während in Preussen auch für die kleinste Strecke bis zu 20 Meilen 24 Stunden Lieferfrist gelten. — Für gewöhnliches Frachtgut war in Preussen bisher die geringste Lieferfrist bis zu 20 Meilen auf 3 Tage und ist, wie schon mitgetheilt, erst seit Kurzem auf 2 Tage fixirt. In Frankreich gilt dagegen bis zu 20 Meilen (= 150 Kilom.*) nur eine Lieferfrist von 24 Stunden und unter Umständen (v. Art. 8) ist die Lieferfrist für Frachtgüter sogar auf 24 Stunden für Entfernungen bis zu 26 Meilen (200 Kilom.) beschränkt. Dabei sind die Expeditionslocale in Frankreich länger geöffnet als bei uns.

Auch wenn Uebergabe von einer Verwaltung zur anderen stattfindet, sind die bezüglichen Bestimmungen in Frankreich für den Transportgeber günstiger. Für jede solche Uebergabe hat das Preussische Reglement bei Eilgut 12 und bei Frachtgut 24 Stunden Zuschlagsfrist. Das Französische Reglement unterscheidet bei Eilgut (Art. 3), ob die beiden communicirenden Verwaltungen am Uebergabeort einen gemeinsamen Bahnhof haben oder nicht. Im ersteren Falle wird eine Zuschlagsfrist von 3, im letzteren von 8 Stunden bestimmt und die Beförderung hat mit dem nächsten, nach Ablauf dieser Frist abgehenden Zuge zu erfolgen. — Für Frachtgut hat das Französ. Reglement zwar auch bei Uebergabe von Bahn zu Bahn 24 Stunden Zuschlagsfrist, da aber in Frankreich nur 6 Verwaltungen, in Deutschland deren aber einige 70 sind, so kommt diese Zuschlagsfrist in Deutschland unendlich viel öfter in Anrechnung, als in Frankreich. Nicht zu unterschätzen überhaupt ist auch der Vortheil der Einheit und Gleichheit der geltenden Bestimmungen für ganz Frankreich.

Derartige Vergleichungen dürften immerhin von Nutzen sein.

Köln, den 8. September 1868. F. Perrot.

* Die Meile zu rund $7^1/_2$ Kilom. gerechnet.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 10. November. Der Eisenbahn-Actien-Markt hat die gehegten Erwartungen nicht getäuscht, es trat zwar am Sonnabend in den Coursen eine Reaction ein, aber die Umsätze waren lebhaft und zeigten noch immer eine gute und nicht blos speculative Theilnahme. Unverkennbar wirkte die fortdauernde Steigung des Materials Russischer Eisenbahn-Prioritäten. Eine Concession folgt in Russland der anderen, mit der Beschaffung des Anlage-Capitals wird auf den nicht Russischen Markt gerechnet, Deutschland hat in dieser Beziehung bereits seine Schuldigkeit gethan und scheint vorläufig Anstand zu nehmen, weiter seine Capitalien nach Russland wandern zu lassen. Dagegen scheint England noch ein williger Abnehmer zu sein. Ich sage zweimal „scheint“, weil ich aus der Stagnation der Course Russischer Prioritäten und der in den letzten Tagen unverkennbaren Neigung zu einem Rückschritte noch nicht die Gewissheit ableiten will; denn die Neigungen der Börse und des Capitals sind so wandelbar, dass diese Erscheinungen die Möglichkeit einer abermaligen Wendung nicht ausschliessen. Vorläufig haben auch inländische Prioritäten von diesen Verhältnissen profitirt, einige erfreuten sich grösserer Umsätze, unter Anderem Bergisch-Märkische VI., Köln-Mindener und Cosel-Oderberger IV. Emission, alles Devisen, welche gegenüber den älteren Jahrgängen billig sind.

Am Eisenbahn-Actien-Markte spielten in erster Linie Oberschlesische A und C eine Rolle; es ist Thatsache, dass die von der Generalversammlung abgelehnten Bau-Projecte wieder aufgenommen sind, aber mit Modalitäten, durch welche den Wünschen der Actionäre entsprochen werden würde. Wildenschwert-Landesgrenze würde aufgegeben, resp. Oesterr. Unternehmern (der Staatsbahn) überlassen werden. Das nothwendige Anlage-Capital würde sich dadurch von $23^1/_2$ auf $19^1/_2$ Mill. Thlr. reduciren und statt 12 606 200 Thlr. nur 8 606 200 Thlr. neue Stammactien und auch diese nur successive unter sehr günstigen Modalitäten auf den Markt kommen. Ungeachtet dieser Verhältnisse traten doch Verkäufer auf den Markt und schlossen Käufe mit $4^1/_2$ Proc. Baisse. Weiter fiel den Berlin-Görlitzern wieder eine hervorragende Rolle zu, die October-Einnahme derselben ist befriedigend, denn sie ergiebt ein bedeutendes Plus gegen den Vormonat, welches lediglich auf den Güter-Verkehr fällt. Die Gesammt-Einnahme ist vom Januar bis October von 40 388 auf 74 251, diejenige aus dem Güter-Verkehre von 13 976 auf 45 547 Thlr. gestiegen, der Durchschnitt der 10 Monate ist um 17 478 Thlr. kleiner als die October-Einnahme. Das sind jedenfalls Verhältnisse, welche zu guten Erwartungen berechtigen, besonders wenn die Frage eines directen Bahnbaues von Görlitz nach Zittau, resp. zum Anschlusse an die Pardubitzer Bahn befriedigend gelöst wird. Heute dissentirt die Sächs. Regierung, aber der Umweg der Eisenbahnstrasse über Löbau entspricht so wenig den heute im Eisenbahnwesen befolgten Grundsätzen, dass jener Dissens auf die Dauer kaum aufrecht zu erhalten ist. Weiter muss ich der Köln-Mindener gedenken, in deren Coursdruck sich das Deficit im Preussischen Staatshaushalt-Etat abspiegelte. Zur Deckung desselben sollen 2 529 000 Thlr. Stamm-Actien dieser Bahn verkauft werden, welche jetzt einen „Garantie-Fonds“ für das Anlage-Capital der Oberhausen-Arnheimer, Köln-Giessener Bahn und der festen Rheinbrücke bei Köln bilden. Dagegen wird der Landtag eine allgemeine Staats-Garantie votiren müssen. Das ist eine Schattenseite des Deficits, die andere liegt darin, dass in nächster Zeit kaum von Staats-Garantien und Staast-Subventionen für neue Eisenbahnbauten die Rede sein wird. Der Herr Finanzminister wird sich kaum weniger gegen dieselben auflehnen, wie der Landtag.

Ausser den genannten Devisen waren auch Rheinische, Bergisch-Märkische, Thüringer und andere in grösserem Verkehr. Breslau-Schweidnitz-Freiburger fluctuirten, je nachdem die Chance für das Zustandekommen des neuen Consortiums, welches die Beschaffung des Anlage-Capitals und den Bau der Bahn Liegnitz-Altdamm übernehmen soll, stiegen oder fielen. Die Sache ist für eine Beurtheilung noch nicht spruchreif.

Auf speculativem Gebiete haben die Franzosen die Lombarden wieder geschlagen, es ist characteristisch, welche Geschütze gegen Lombarden ins Feld geführt werden. Es hiess, James Rothschild, der Protector des Unternehmens, sei dem Tode nahe; seine Krankheit reducirte sich aber auf ein nicht gefährliches Unwohlsein. Den durch die Ueberschwemmungen in Südtirol und Italien entstandenen Schaden schätzte man auf 2 Millionen Gulden und neben denselben stellte man auch die durch die Betriebs-Unterbrechung entstehenden Einnahme-Ausfälle in Rechnung. Genug, man that alles Mögliche gegen das Unternehmen und für die Contremine, welche in Paris und auch hier sehr stark vertreten ist. Ich habe die Schwächen des Unternehmens anerkannt und besonders hervorgehoben, dass seine colossale Ausdehnung eine Beurtheilung erschwert, dass die Finanzfrage manchen dunklen Flecken bietet; aber das Alles rechtfertigt nicht das Treiben der Contremine, welches periodisch zu Tage tritt und besonders in Frankreich, wo freilich an der Börse die Corruption in voller Blüthe stehen soll.

Die Hausse selbst, insoweit sie sich auf die speculative Theilnahme stützte, wurde von „Wien“ dictirt. Man treibt dort eigenthümliche Wirthschaft, die geschäftlichen Befugnisse der Nationalbank werden erweitert und doch derselben das Recht einer Reduction des Actien-Capitals um 20 Mill. Gulden eingeräumt. Man rühmt den Geschäfts-Aufschwung der Credit-Anstalt und lässt deren Actien steigen, weil man voraussetzt, es werde durch Rückzahlung von 40 Gulden per Actie auch hier die längst beschlossene Capitals-Reduction ins Werk gesetzt werden. Indessen hiesse es Eulen nach Athen tragen, wollte man gegen diese Sorte wirthschaftlicher Verhältnisse predigen, die Oesterreich. Börse fühlt sich zur Zeit in der Begriffs-Verwirrung, welche aus der Verwechselung zwischen „Geld“ und „Noten-Ueberfluss“ besteht, wohl, und die anderen Börsen folgen willig der Bewegung, ohne sich die Mühe zu geben, ihren Ursprung zu untersuchen. Paris accompagnirt, nicht allein der Kaiser hat eine Friedens-Politik adoptirt, sondern auch die dortige Börse, welche bereits die Rente über 71 hinaus steigen liess.

Das Facit der letzten acht Tage war also Hausse, denn gestern ist dieselbe aufs Neue in die Hallen der Börse eingezogen. Der Glauben, dass immer nur eine kurze Reaction eintreten, die steigende Bewegung aber vorherrschend bleiben werde, ist stark vertreten und ich würde denselben sofort adoptiren, wenn nicht Wien tonangehend und dort die Verhältnisse zu sehr geschraubt wären.

Gegen vor acht Tagen sind u. A. Berlin-Görlitzer 7, Potsdamer 4, Bergisch-Märkische $1^1/_2$ und Cosel-Oderberger 2 Proc. gestiegen, Neisse-Brieger schlossen mit 1 Proc. Hausse. Man sprach von schon schwebenden Verhandlungen wegen einer Fusion der Cosel-Oderberger und Neisse-Brieger mit der Oberschlesischen Eisenbahn. Diese Version ist nun in sofern richtig, als wegen Fusion der Neisse Brieger die ersten Schritte in der That geschehen sind, während die Fusion der Cosel-Oderberger Bahn nur einflussreiche Vertreter findet. Erst nachdem die oben erwähnten Neubauten für die Oberschlesische Eisenbahn gesichert sein werden, scheint man der Sache selbst näher treten zu wollen.

Die Zeichnungen auf die Prioritäten der Rudolfs- und Charkow-Asow-Eisenbahn haben einen sehr guten Erfolg gehabt. Diejenigen auf die letztgenannte Bahn sind auf 7 Proc. reducirt, auf die Rudolfsbahn Prioritäten gestern, nach wenigen Stunden geschlossen worden.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 10. November. (Vom Eisenbahn-Actien-Markte. Kronprinz-Rudolfbahn. Kaschau-Oderberg. Ried-Braunau. Sächsische Kohle. Ungarische Nordbahn. Karlstadt-Fiume. Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt. Theissbahn. Getreidetransporte aus Ungarn.)

Die Börse war günstig gestimmt, Staatsbahn stiegen bis 268. Durch die Anfangs der Woche erfolgte Kundmachung der General-Direction der Staatsbahn, nach welcher beschlossen wurde, 150 000 Stück Obligationen nach Maassgabe des Bedarfes auf den verschiedenen Börsenplätzen zu veräussern, fand sich die Speculation eingeschüchtert; man verkaufte, der Cours sank bis 262. Aber in Paris erblickte man in der Emission das Anzeichen, dass der Bau der Verbindungslinien rasch vorwärts schreite und poussirte den Cours. Nordbahn stiegen um $4^1/_2$%. Auch Südbahnactien avancirten, den Pariser Notirungen folgend, von 187 bis 190. Lebhafte Nachfrage fand in

Elisabeth-Westbahn von 163 bis 169 statt, indem es hiess, dass die Regierung die Refundirung des Staatsvorschusses in Prioritäten genehmigt habe; aus gleichem Grunde stiegen Böhmische Westbahn- und Theissbahnactien um 2 fl. Andere Bahnactien weisen nur geringere Aenderungen auf, da sie durchweg nicht die höchste Notiz der Woche behaupten konnten; am besten hielten sich Rudolfactien, die schliesslich noch eine Avance von $1^1/_4$ fl. machten. Ungarische Nordbahn gingen um 3 fl. zurück, Tramwayactien, die auf die letzte Wocheneinnahme von 7986 fl. von 103 auf 98 zurückgingen, stiegen bei der allgemein steigenden Tendenz auf $104^1/_2$ und blieben einschliesslich der neuen Einzahlung von 20 fl. bei 120, noch 2 fl. unter dem Schlusscours der Vorwoche zurück. Die Zeichner auf Oesterr. Nordwestbahn-Actien haben nur $3^2/_{10}$% ihrer Zeichnung erhalten; die Interimsactien mit 25% oder 50 fl. Silber-Einzahlung sind bereits am 6. erschienen und mit 57 fl. 90 kr. berechnet worden. Mit 6 bis $7^1/_2$ fl. Agio war darin ziemlich lebhafter Verkehr und stiegen bis $64^1/_2$.

Mit Schluss des laufenden Jahres wird mehr als die Hälfte des im März 1867 in Bauangriff genommenen Netzes der Rudolfsbahn in Betrieb stehen. Schon gegenwärtig sind nämlich die Linien St. Valentin-Steyer (3 Meilen Länge) und St. Michael-Villach (23 Meilen) im Betriebe, und zwar erstere seit 15. August, letztere seit 19. October d. J. Die Verbindungsbahn von St. Michael bis Leoben ist gleichfalls vollendet und wird schon in den nächsten Tagen eröffnet werden, sowie auch die in die zweite Bauperiode fallende Flügelbahn St. Veit-Klagenfurt dem Betriebe noch im heurigen Jahre übergeben werden wird, so dass mit Schluss d. J. 30 Meilen im Betriebe stehen werden. Die Kronprinz Rudolfsbahn zählt offenbar zu den rüstigsten neuen Bahnen. Die Arbeiten an derselben wurden nach den bisherigen Ergebnissen schneller als bei irgend einem Bahnbau in Oesterreich ausgeführt. Es handelt sich gegenwärtig um den Bau der Strecken Steyer-Weyer, Rottenmann-St.-Michael, Launsdorf-Mösel und St. Veit-Klagenfurt. Zur Deckung der Kosten schreibt die Anglo-Oesterreichische Bank eine Subscription auf 6 Millionen Gulden in Prioritäts-Obligationen der Eisenbahn aus. Der Augenblick für die Emission ist gut gewählt, indem die im November flüssig werdenden Coupons nach einer Verwendung suchen und die Prioritäten der Kronprinz Rudolfsbahn eine vortheilhafte Capitalsanlage bieten. Diese Prioritäten lauten auf je 300 fl. und werden mit 5 Procent verzinst. Der Emissionscours ist auf 70 Procent festgestellt. Es tragen demnach 210 fl. in Silber ein sicheres Einkommen von 15 fl. Silber oder beinahe $7^1/_2$ Procent. Die Sicherheit des Capitals ist durch die Intabulation primo loco auf das Eisenbahnobject, welche kostenfrei für die Besitzer von Prioritäts-Obligationen bewirkt wird, gewährleistet.

Die politische Begehung der Theilstrecken der Oesterr. Nordwestbahn von Goltsch-Jenikau bis zur Uebersetzung der Staatsbahn nächst Kolin und von Chrudin bis zur Uebersetzung der Staatsbahn bei Pardubitz wird demnächst stattfinden. Nach den vorgelegten Projecten ist erstere Theilstrecke $3_{,8}$ Meilen lang und enthält die Stationen Goltsch-Jenikau, Czaslau und Kuttenberg, während letztere $1_{,7}$ Meilen lang ist und die Station Chrudin enthält.

Die Strecke Teschen-Oderberg der Kaschau-Oderberger Bahn, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre hätte übergeben werden sollen, ist bei der vorgenommenen technisch-polizeilichen Untersuchung nicht für betriebsfähig erkannt worden. Es sind jedoch zur Beseitigung der vorgefundenen Mängel die nöthigen Vorkehrungen getroffen worden, und der Betrieb soll am 20. d. M. eröffnet werden.

In Betreff der Neumarkt-Ried-Braunauer Eisenbahn, deren Zustandekommen sich bereits ins Unendliche hinauszieht, ist wieder ein Schritt vorwärts gemacht worden. Am 5. d. M. begannen nämlich zu Braunau am Inn die commissionellen Verhandlungen hinsichtlich der von der General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten ausgearbeiteten Detailprojecte über den Bau einer Bahnbrücke über den Inn zwischen Simbach (Bayern) und Braunau (Oberösterreich). Als Leiter der Commission, an welcher ein Abgeordneter des k. k. Reichskriegsministeriums, Verwaltungs-, Bahn- und andere technische Organe, Flussanrainer und andere Interessenten theilnahmen, fungirten von Bayerischer Seite der Kgl. General-Bahnbau-Director v. Dyk und Oesterr. Seits der k. k. Statthaltereirath Ritter von Moor. Die Statuten der von den Concessionären zu gründenden „k. k. pr. Actiengesellschaft der Neumarkt-Ried-Braunauer Bahn" sind genehmigt worden.

Mit 1. d. M. ist für den Steinkohlentransport aus Sachsen nach Wien via Passau der Pfennigtarif in Kraft getreten. Demnach beträgt die Gesammtfracht für einen Wagen mit 200 Zollcentnern mineralischer Kohle von Zwickau nach Wien loco Westbahnhof 65 Thlr. 2 Sgr.

Die allgemeine Steigerung des Kohlenverbrauchs hat den Werth gut gelegener Kohlengruben ausserordentlich erhöht. Die Actionäre der Ungarischen Nordbahn hatten keine Ahnung, welch' einen grossen Werth die Salgo-Tarjaner Kohlenwerke hatten, welche man ihnen überliess. Das gesammte Capital dieser Bergwerksgesellschaft besteht aus 20 000 Actien zu 100 fl., zusammen in 2 Millionen Gulden. Englische Capitalisten hatten für die Benutzung der Grube jener Gesellschaft eine Pachtsumme angeboten von 150 000 fl. für das erste Jahr, 200 000 fl. für das zweite und 250 000 fl. für das dritte Jahr. Diese Pachtsumme war während der Dauer des für zwanzig Jahre laufenden Vertrages fortwährend zu steigern. Indess, wie man vernimmt, will die Bergbaugesellschaft nicht mehr das Geschäft zum Abschlusse bringen. Die Kohle hat in Pest eine Preissteigerung von mehr als 60% erfahren und jede Quantität derselben kann abgesetzt werden, indem in Pest heuer eine Kohlennoth zu befürchten ist und in Folge dessen die Kohlenpreise ferner steigen werden.

Am 10. d. M. findet die Offertverhandlung betreffs des Baues der Karlstadt-Fiumaner Bahn statt. Sämmtliche Bauten sind auf 24 Millionen Gulden veranschlagt. Das Vadium beträgt 500 000 fl. und die zu erlegende Caution circa 1 300 000 fl. Bis jetzt haben sich sieben Concurrenten gemeldet, darunter Englische, Belgische und Croatische Consortien.

Die Ungarische Regierung hat mit Baring-Brothers und Ekersley in London, Bischofsheim und Hirsch in Brüssel bezüglich des Ausbaues der Bahnlinie Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt abgeschlossen. Dem Vertrage nach soll der Ausbau der Hauptlinie, sowie der beiden Flügelbahnen nach M. Vasarhely und Hermannstadt bis Ende December 1871 vollendet werden. Der diesbezügliche Gesetzentwurf wird dem Ungarischen Abgeordnetenhause noch im Laufe der diesjährigen Session vorgelegt werden.

Die Theissbahn-Direction hat bei dem Umstande, dass die meisten Stationen mit lagerndem Getreide überfüllt sind und die Zufuhren von Frachten auf längere Zeit die Leistungsfähigkeit der gegenwärtig vorhandenen beschränkten Betriebsmittel übersteigen dürften, auf Anregung der Kgl. Ungarischen General-Inspection für Eisenbahnen Folgendes angeordnet: 1) für den Vereinsgüterverkehr sind ausschliesslich nur solche Frachtbriefe zu verwenden, welche mit dem Stempel der Eisenbahnverwaltung versehen sind; 2) die Adresse des Frachtbriefes ist vollständig auszufüllen und zwar Name und Wohnort des Adressaten, letzte Eisenbahnstation, Name der Bahn, auf welcher diese gelegen ist und Route oder Austrittsstation (aus Oesterreich), über welche die Sendung zu befördern ist. Ausnahme hiervon machen Hamburg und Berlin, welche auch ohne Bezeichnung der Route aufgegeben werden können, in diesem Falle jedoch nur in Staats- oder Nordbahnwaggons zu befördern sind.

Da die Getreidetransporte aus Ungarn, welche im vorigen Jahre solche Dimensionen annahmen, dass sie von den Betriebsmitteln der Oesterr. Eisenbahnen nicht genügend bewältigt werden konnten, im Monat October in grösserem Maassstabe wieder begonnen haben, so ist die Mittheilung von Interesse, welche der Ungarische Communications-Minister aus einem amtlichen Berichte über die Zahl der in Betracht kommenden Verkehrsmitteln am 19. v. M. machte.

Den Status der Staatsbahn auf der südöstlichen Strecke bilden 4487 Wagen, darunter 600 gedeckte Last- und 200 Kohlenwagen, die erst im vorigen Jahre angeschafft wurden, und 172 Locomotiven, darunter 22 Stück ganz neue Maschinen, deren jede eine Zugkraft von 18 000 Centner Bruttogewicht besitzt. Da ein Hauptübel darin bestanden hat, dass die Waggons bis an den Bestimmungsort im Auslande gingen, und von dort nur erst nach längerer Zeit zurückkamen, so sind in diesem Jahre durch Intervention der Regierung Verträge mit den ausländischen Bahngesellschaften abgeschlossen worden, denen zufolge diese sich anheischig machen, ihre Waggons nach Ungarn herein zu schicken. Namentlich durch einen dieser Verträge hat die Staatsbahn von fünf verschiedenen Seiten Contingente für den Ausfuhrdienst erhalten, und zwar. 1) von dem Rheinisch-Thüringischen Verbande 565; 2) von der Berlin-Hamburger 465; 3) von dem Süddeutschen V. 1269; 4) von der Stettiner 450, und 5) von dem Norddeutschen Verbande 540 Waggons. Ausserdem haben sich noch verpflichtet: 1) die Sächsische östl. Staatsbahn zu wöchentlich zwei Zügen mit 30 Waggons; 2) die Leipzig-Dresdner zu wöchentlich vier Zügen mit 30 Waggons; 3) die Oberschlesische zu 50 Waggons täglich; 4) die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn wöchentlich zu einem Zug mit 30 Waggons; 5) die Sächsische westl. Staatsbahn wöchentlich zu einem Zug mit 30 Waggons. Diese Waggons stehen jedoch im Sinne der Verträge nur dann der Staatsbahn zur Disposition, wenn der Bedarf constatirt ist. Dieses geschah auch zu Anfang October, und in diesem Momente ist dieser ganze Park im Verkehr begriffen.

Was den für die Getreidetransporte so wichtigen Punct der gedeckten Magazine betrifft, so beziffert sich die tägliche Exportfähigkeit der Staatsbahn auf 75 000 Centner. Die 91 Stationen der Staats-, der Theiss- und der Ungar. Nordbahn, die am meisten gegen Marchegg hin exportiren, besitzen zusammen Lagerräume für 1 600 000 Centner, also für 21mal so viel als für den je eintägigen Export erforderlich ist. Zieht man hiervon ein Drittel für den localen Verkehr ab, so bleibt noch immer eine Zahl, die der 15tägigen Transportfähigkeit entspricht. Das ist ein so günstiges Verhältniss, wie es anderwärts nicht leicht zu finden ist, da in der Regel bei der Anlegung der Magazine nur ein 4—5tägiges Transportsquantum als Basis angenommen zu werden pflegt.

⊙ Bayern. (Ingolstadt-Treuchtlingen-Gunzenhausen und Pleinfeld.) Die Rohbauten der seit dem Herbste 1866 in Angriff genommenen, sehr interessanten Altmühlbahn schreiten rasch der Vollendung entgegen. Die sehr bedeutenden Bauobjecte, als: die Bahnbrücke über die Donau, die 7 Brücken über die Altmühl, die 2 Tunnels, wovon der grössere bei Essling 634^m = 2200′ misst, sind theilweise vollendet. Auch die Erdarbeiten, u. a. der 112′ hohe Bahndamm zunächst Wasserzell bei Eichstädt, sowie die Felsen-

sprengungen sind in der Ausführung schon weit vorgerückt. Die Hochbauten der Stationen sind in Accord gegeben, der aus strategischen Gründen in Ingolstadt situirte Localbahnhof — der Centralbahnhof muss später behufs der Einmündung weiterer Linien südlicher zu stehen kommen — wurde mit einem Kostenvoranschlage von 66 092 fl. 27 kr. am 29. Octbr. in Accord gegeben. — Die Eisenbahnbrücke über die Donau bei Ingolstadt ist nunmehr bis zum Auflegen des Eisenwerks vollendet. Hierdurch ist zum achten Male ein Uebergang der modernen Verkehrswege über den genannten Strom geschaffen, nachdem die Bauten bei Erbach von der Württemb. Staatsbahn, in Ulm gemeinschaftlich von der Württemb. und Bayer. Staatsbahn, in Donauwörth von der Bayer. Staatsbahn, in Regensburg von der Bayer. Ostbahn, in Linz, Wien und Pest vorausgegangen. In nächster Zeit werden auch für die Württemb. Donaubahn auf der obern Strecke weitere 3, ebenso auf der untern Strecke für die Alföldbahn ein weiterer Uebergang nachfolgen. Wenn auch die Donauübergänge nicht so gross als die Brückenbauten des Rheins sind, so können diese Bauwerke doch gerechten Anspruch darauf machen, zu den bedeutendsten Bauten dieser Art in Süddeutschland und Oesterreich zu zählen. — Die Ingolstädter Brücke wurde im Herbst v. J. in Angriff genommen und zum Theil noch in demselben, zum Theil im heurigen Jahre fundirt, nachdem durch die sehr naheliegende Gefahr des Eisstosses die Bauarbeiten während der Wintermonate unterbrochen waren. Im heurigen Sommer wurden die Arbeiten über Wasser ausgeführt, die Strompfeiler sind aus der bedeutenden Tiefe von 15' unter dem niedrigsten Wasserstande trocken ausgemauert worden und diese Arbeit bildete offenbar den schwierigsten Theil der bei dieser Bauausführung zu lösenden Aufgabe. Durch die bedeutenden Fortschritte, die der „eiserne Brückenbau" in der Neuzeit gemacht hat, war es ermöglicht, sich in der Zahl der äusserst kostspieligen Pfeiler auf zwei zu beschränken, demnach den 560' breiten Stromlauf in 3 Oeffnungen à 53^m zu überbrücken und hierdurch die Kosten des Bauwerks auf das möglichste Minimum zurückzuführen, und es dürfte in letzterer Beziehung wohl der Vergleich mit irgend einem, gleichviel ob kleinerer oder grösserer der oben genannten Bauwerke an der Donau mit grosser Entschiedenheit zu Gunsten der Ingolstädter Brücke sich gestalten. Der Bau zeigt in seiner Ausführung den Aufwand grosser Sorgfalt, sowohl in der Wahl der verwendeten Materialien als in deren Bearbeitung und macht in Folge dessen den Eindruck grosser Solidität. Alle seine Formen erscheinen kräftig und gefällig zugleich. Bei dem so günstigen Wasserstande der Donau ist es nunmehr sicher, dass diese Brücke nächstes Frühjahr vollendet sein wird, da das eiserne Sprengwerk, welches die Maschinenbaugesellschaft Nürnberg (Cramer-Clett) zur Ausführung erhalten hat, sicher geliefert werden wird. — Stationen sind auf der $10_{,5}$ Meilen langen Strecke Ingolstadt-Treuchtlingen-Gunzenhausen im Bau: Geimersheim 1 Ml.; Adelschlag 3; Eichstädt $3_{,5}$; Dollnstein 5; Solnhofen 6; Pappenheim $6_{,5}$; Treuchtlingen $7_{,5}$; Wettelsheim (Haltestelle) 8; Berolzheim $8_{,5}$; Windsfeld $9_{,5}$ und Gunzenhausen $10_{,5}$ Ml. · Die Entfernung von Reichertshofen zum Ingolstädter Bahnhof vorm Feldkirchner Thor beträgt $1_{,50}$ Ml. — Auf der $2_{,5}$ Meilen langen Abzweigung Treuchtlingen-Pleinfeld befinden sich Stationen: Grönhard (Hltst.) $0_{,5}$ Ml.; Weissenburg 1; Ellingen $1_{,5}$; Pleinfeld $2_{,5}$ Ml. — Es ist gegründete Hoffnung vorhanden, die Bahn bis Herbst 1869 dem Verkehr zu übergeben. — Im Allgemeinen vergleiche man noch No. 20, S. 255 d. Z. 1868.

⊙ **Pfälzische Eisenbahnen.** Die Pfälzische Maximilianbahngesellschaft ist wegen Uebernahme der Bergzabern-Windener Eisenbahn auf den 1. December d. J. zu einer Generalversammlung einberufen (s. off. Bek. S. 682). Bekanntlich hat die Staatsregierung nach dem Antrage beider Landtagskammern sich bereit erklärt, für diesen Fall auf die sofortige Rückzahlung ihres Guthabens an die „Maxbahngesellschaft" (für Zinsvorschüsse) zu verzichten. Nach der Concession für die Bahn nach Winden hat diese Bahnstrecke einen integrirenden Bestandtheil der Maxbahn zu bilden, dieselbe soll nun acceptirt und die sofortige Bauausführung beschlossen werden. — Die Grunderwerbungen für die erste Hälfte der Alsenzbahn von Hochspeyer bis Rockenhausen haben zum grössten Theile auf gütlichem Wege zu dem Angebote der Direction bereits stattgefunden.

* **Hessen-Darmstadt. Ludwigsbahn-Bauten.** Die Richtung der speciellen Bahnlinien sowohl in Rheinhessen als auch der Provinz Starkenburg (Odenwaldbahn) war bis jetzt unentschieden und hat erst durch die in den letzten Tagen erfolgte landesherrliche Genehmigung den Abschluss gefunden.

Die Odenwaldbahn wird demnach an der Nord- und Ostseite von Darmstadt vorbeigeführt werden. An der „Rosenhöhe" (Grossherzoglicher Lustgarten) wird eine Personenstation errichtet; von da führt die Bahn nach Traisa, Nieder-Ramstadt, Ober-Ramstadt, Reinheim, Lengfeld, Wiebelsbach-Heubach, von wo eine Abzweigung nach Gross-Umstadt, Kleestadt, Langstadt, bis Babenhausen an der Linie Darmstadt-Aschaffenburg stattfindet; von Wiebelsbach-Heubach führt dann die Hauptbahn weiter nach Höchst, König, Zell, Michelstadt bis Erbach.

Die Hauptlinie von Mainz nach Alzey geht durch das sogenannte „Gartenfeld" über Gonsenheim, Klein-Winternheim, Nieder-Olm, Nieder-Saulheim, Wörrstadt, Armsheim — (von der Zweigbahn nach Flonheim) — Albig, Alzey und Wahlheim nach Kirchheimbolanden in der Bayerischen Rheinpfalz. Die Linie Alzey-Bingen führt von Alzey bis Armsheim gemeinschaftlich mit der Mainz-Alzeyer Linie, von da über Wallertheim, Gau-Bickelheim, Sprendlingen, Genzingen, Büdesheim nach Kempten, wo sie in die Mainz-Binger Linie einmündet.

Die Worms-Alzeyer Bahn endlich erhält in Monsheim eine Abzweigung in der Richtung nach Grünstadt und Dürkheim und eine zweite über Wachenheim nach Marnheim (Pfälzer Projecte) zum Anschluss an die Rheinpfälzischen Bahnen.

* **Albertsbahn.** (Vertrag mit der Kgl. Sächs. Staatsregierung, betr. Uebergang der Bahn in das Eigenthum der letzteren.) Schon seit längerer Zeit waren Verhandlungen über den Ankauf der Albertsbahn Seitens des Staats im Gange, auf welche wir bereits in No. 19 S. 407 aufmerksam machten. Diese Verhandlungen, welche in der neuesten Zeit wieder aufgenommen waren, haben dahin geführt, dass zwischen dem Directorium der Albertsbahn und dem Kgl. Sächsischen Finanzministerium ein Vertrag über den Ankauf der Bahn durch den Staat vereinhart wurde, welchen die am 3. November d. J. zu Dresden abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre mit 1347 gegen 186 Stimmen genehmigt hat. Der fragliche Vertrag, nach welchem die Albertsbahn bereits mit dem 1. Juli 1868 Eigenthum des Staats wird, lautet:

1. Die Albertsbahn mit den dazu gehörigen Zweigbahnen und Zweiggeleisen, nebst sämmtlichen der Gesellschaft gehörigen Immobilien und dem gesammten Inventar an Transportmitteln, Materialien und Ausrüstungsgegenständen aller Art, sowie mit allen der Gesellschaft zustehenden Rechten und obliegenden Verbindlichkeiten gehen, vom 1. Juli 1868 an gerechnet, in das Eigenthum des Staates über.

2. Der Königlich Sächsische Staatsfiscus gewährt dagegen für eine jede der emittirten 9000 Actien der Gesellschaft einen Kaufpreis im Nominalwerthe von Einhundert Acht und Fünfzig Thalern — in Ziffern 158 Thalern — in nachstehender Weise:

a) 100 Thlr. durch Abstempelung der Actien, wodurch dieselben in Kgl. Sächs. Staatspapiere umgewandelt werden,
b) 50 Thlr. durch Aushändigung eines Kgl. Sächs. Staatsschuldscheines der Anleihe von 1869, und
c) 8 Thlr. baar, welche bei Abstempelung der Actie dem Inhaber derselben ausgezahlt werden.

Die abgestempelten mit Zinsleisten und Coupons zu versehenden Actien werden vom 1. Juli dieses Jahres ab mit 4 vom Hundert verzinst und nach Höhe von 1 vom Hundert und unter Zuschlag der durch die Tilgung ersparten Zinsen vom Jahre 1869 an im Wege der Ausloosung zurückgezahlt. Im Uebrigen leiden alle hinsichtlich der Kgl. Sächs. 4% Staatsanleihe von 1869 gültigen gesetzlichen Bestimmungen auch auf die abgestempelten Actien der Albertsbahn Anwendung.

Die unter b erwähnten Staatsschuldscheine der Anleihe von 1869 können den Actionären erst nach dem 1. Januar 1869 ausgehändigt werden. Es werden denselben daher bei Abstempelung ihrer Actien Seiten der Finanz-Hauptcasse au porteur lautende Anwartscheine ausgestellt, gegen deren Zurückgabe der Inhaber vom 2. Januar 1869 an die Schuldscheine nebst 2% Zinsen auf die Zeit vom 1. Juli bis 31. December 1868 ausgezahlt werden.

3. In Bezug auf die gegenseitige Auseinandersetzung der beiderseitigen Rechte und Verbindlichkeiten ist der unter ... anliegende als „Stand der Hauptcasse der Albertsbahn-Gesellschaft ultimo Juni 1868" bezeichnete Abschluss gefertigt worden, wonach die Gesellschaft am 30. Juni 1868 an Betriebsüberschüssen und sonstigen Einnahmen nach Abzug der sämmtlichen, von ihr bis dahin zu bestreitenden Ausgaben einen disponiblen Bestand von 68 637 Thlr. 14 Ngr. — Pf. hatte. Die Richtigkeit dieses Abschlusses, welcher einen integrirenden Theil des gegenwärtigen Vertrages bildet, wird von beiden contrahirenden Theilen durch Abschluss des Letzteren ausdrücklich anerkannt.

4. In Gemässheit dieses Abschlusses hat die Gesellschaft die in den Beilagen unter ... aufgeführten Materialien und Vorräthe aller Art dem Staate entweder in natura, oder durch Nachweis der Verwendung in den Nutzen der Bahn seit dem 1. Juli 1868 zu übergeben.

5. In Verfolg der Bestimmung in § 1 übernimmt der Staatsfiscus die von der Gesellschaft contrahirten Prioritäts-Anleihen nach ihrem Stande vom 30. Juni 1868, also insbesondere die Anleihe A mit 734 900 Thlr., die Anleihe B mit 293 900 Thlr., die Anleihe C mit 297 000 Thlr. und die Anleihe D mit 100 000 Thlr. nicht minder das für den Bau der Zweigbahn nach dem Seegen-Gottes-Schachte aufgenommene Capital und tritt den Gläubigern gegenüber in alle Verbindlichkeiten der Gesellschaft ein.

Dagegen werden die bei dem Stadtrathe allhier deponirten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 100 000 Thalern bei Unterzeichnung dieses Vertrages dem Finanz-Ministerium ausgehändigt.

6. Da mit Abschluss gegenwärtigen Vertrags die Albersbahn-Gesellschaft nach § 8 ihrer Statuten aufgelöst wird, so erklärt sich das Kgl. Finanz-Ministerium bereit, die noch uneingelösten Coupons (Dividendenscheine) auf das Jahr 1867 und das erste Halbjahr 1868 durch Auszahlung der nach dem Beschlusse der Generalversammlung darauf zu gewährenden Dividenden einzulösen, dafern und insoweit ihm von dem Directorium die dazu nöthigen Geldmittel aus dem in § 3 erwähnten disponiblen Cassenbeständen überwiesen werden.

7. In Bezug auf die Angestellten der Gesellschaft tritt das Finanz-Ministerium in alle der Gesellschaft denselben gegenüber zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten ein.

8. Da die Verwaltung der Albertsbahn auch nach dem 1. Juli d. J. von den Organen der Actiengesellschaft, jedoch auf Rechnung des Staatsfiscus, fortgeführt worden ist, so ist von denselben dem Kgl. Finanz-Ministerium be-

sondere Rechnung abzulegen und der Betrag der erzielten Betriebsüberschüsse zu übergeben. Die Mitglieder der Gesellschafts-Organe, sowie die Beamten der Bahn sind für alle ihre Handlungen und Unterlassungen während dieser Zeit der Staatsregierung gegenüber ebenso verantwortlich, wie sie es bis dahin der Gesellschaft gegenüber waren.

Dagegen erkennt die Staatsregierung die von den Gesellschaftsorganen während dieser Zeit in gutem Glauben abgeschlossenen Verträge und abgegebenen Erklärungen als für sie verbindlich an.

9. Die Vertreter der Actiengesellschaft genehmigen hierdurch ausdrücklich, dass das gesammte Grundeigenthum derselben auf den betreffenden Grund- und Hypothekenbuch-Folien auf den Staat übertragen wird und verzichten auf eine Benachrichtigung hiervon.

Sie machen sich auch verbindlich, sofort nach Vollziehung des Vertrags die Firma der Gesellschaft in dem Handelsregister löschen zu lassen.

10. Alle durch Ausführung dieses Vertrages erwachsenden Kosten, Stempelabgaben u. s. w. übernimmt der Kgl. Staatsfiscus zur alleinigen Vertretung.

11. Endlich verzichten beide Theile auf alle weitern gegenseitigen Ansprüche und erklären sich durch gegenwärtigen Vertrag hinsichtlich derselben für befriedigt.

tz. — **Albertsbahn.** (Geschäftsbericht über das erste Betriebshalbjahr 1868.) Das Directorium hat gleichzeitig mit der Vorlegung des mit der Staatsregierung über den Ankauf der Bahn vereinbarten vorstehend mitgetheilten Vertrags der am 3. Novbr. c. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung über die Betriebs-Ergebnisse für das erste Halbjahr 1866 Bericht erstattet, welchem wir Folgendes entnehmen:

Die Baurechnung erhöhte sich gegen das Jahr 1867 um 10199 Thlr. und schloss mit 2 514 925 Thlrn. ab.

Von den Locomotiven wurden 18755 Meilen, von den Wagen 348 171 Achsmeilen auf der eigenen und 275 287 Achsmeilen auf fremden Bahnen zurückgelegt.

Befördert wurden 308 556 Personen, 1 234 170 Ctr. verschiedene Güter und 3 011 864 Ctr. = 817 412 Tonnen Kohlen und Coaks.

Die Einnahmen betrugen 33656 Thlr. für Personen-Beförderung, 376 Thlr. Neben-Einnahmen aus dem Personenverkehre, 36354 Thlr. für Güter, 67602 Thlr. für Kohlen und an Neben-Einnahmen aus dem Güterverkehre und sonstigen Quellen 8738 Thlr., zusammen 146 726 Thlr.

Gegen das Halbjahr 1867 zeigt sich sowohl beim Personen-, wie beim Güterverkehre eine Mehr-Einnahme, welche überhaupt 7163 Thlr. beträgt.

Aber auch die Ausgaben waren höher als im Halbjahre 1867. Sie betrugen für die Hauptverwaltung 3223 Thlr., für die Bahnunterhaltung 15829 Thlr., für die Zugkraft 15423 Thlr., für Betriebskosten 30 980 Thlr., für Wagenreparatur 4048 Thlr., an Druckkosten 430 Thlr., Bekleidungskosten 1155 Thlr. und an Zinsen 32 228 Thlr., zusammen 103317 Thlr., d. i. 3427 Thlr. mehr als 1867. Der Rechnungs-Abschluss stellte sich wie folgt:

Aus dem Betriebs-Ueberschusse des Jahres 1867 waren auf die Rechnung pro 1868 übertragen	3 557 Thlr.
nebst der zur Vertheilung gestellten Dividende, welche in Folge Einspruchs des Kgl. Finanzministeriums nicht zur Auszahlung gelangte, von	63 000 „
Von diesen	66 557 Thlr.
sind in Abzug zu bringen 600 Thlr., welche durch die letzte Generalversammlung dem Gesellschafts-Ausschusse bewilligt sind, und 34 Thlr. in Folge eines Revisions-Monitums, zusammen	634 „
Es verbleiben	65 923 Thlr.
disponibler Ueberschuss, welchem die Ueberschüsse des Halbjahres 1868 mit	43 694 „
hinzutreten, so dass eine Summe von	109 617 Thlr.

zu verwenden ist. Die Verwendung dieser Summe ist Seitens des Königl. Finanzministeriums beanstandet und darauf in dem prälimirten Kaufvertrage folgende Berechnung aufgestellt:

Von der vorhin aufgeführten Summe von	109 617 Thlr.
sollen abgeschrieben werden die für uneinbringlich erachteten Aussenstände mit	753 „
verbleiben	108 864 Thlr.
Dagegen sollen zugeschrieben werden der Werth der vorräthigen Wirthschafts-Inspectionsgegenstände von	729 „
Von diesen	109 593 Thlr.
sollen die bei Uebernahme der Bahn Seitens des Staats aus den verschiedenen Conti's ungedeckt gebliebenen	43 835 „
in Abzug gebracht und vertheilt werden	65 758 Thlr.
zu welcher die Tantième des Verwaltungsraths pro 1867 mit . . . . 2880 Thlr. hinzugerechnet werden soll.	

Seitens des Directoriums ist vorgeschlagen: zur Dividende pro 1867 pro Actie 5 Thlr. = 45 000 Thlr. und für das erste Halbjahr pro 1868 pro Actie 2 Thlr. = 18 000 Thlr. zu vertheilen, 1735 Thlr. Tantièmen pro 1868 (neben der obigen von 2880 Thlr. pro 1867), 350 Thlr. der Pensionscasse und 64 Thlr. den bei Abschluss des Geschäfts thätig gewesenen Beamten zu bewilligen und über den Rest von 608 Thlrn. später Bestimmung zu treffen. Soviel bekannt sind diese Anträge von der Generalversammlung genehmigt worden.

+ **Grossenhainer Zweigbahn.** (Jahresbericht für die Generalversammlung vom 15. October 1868.) Im 5. vollen Betriebsjahr vom 1. Juli 1867 bis 30. Juni 1868 wurden befördert 108 136 Personen und 732 074 Ctr. Güter, mithin 18 583 Personen oder 20,7% und 133 180 Ctr. oder 22,2% mehr als im Vorjahre. Auf den Localverkehr kommen 33% aller Personen und nur 2,6% aller Güter. Die Einnahmen betrugen für Personen 8204,4 Thlr. (1500 Thlr. oder 22,4% mehr), für Güter 10 198,3 Thlr. (1768 Thlr. oder fast 21% mehr), ausserdem 765,3 Thlr., zusammen 19 159 Thlr., mithin im Vergleich zum Vorjahre 2756 Thlr. oder fast 17% mehr. Die Gesammtausgaben betrugen 12 328,5 Thlr. (64,3% der Einnahme), mithin 1141 Thlr. oder 10% mehr, folglich der Betriebs-Ueberschuss 6830,5 Thlr. oder 6¼% des Baucapitals von 109 450 Thlr. (gegen 5215,1 Thlr. im Vorjahre). Mit Hinzurechnung des vom Vorjahre gebliebenen Saldo's von 152,65 Thlr. sind jedoch 6983,2 Thlr. disponibel, die auf folgende Weise verwandt werden sollen: 5½% Dividende 5123¼ Thlr., Zinsen für unbezahlte Kaufgelder und Darlehne 1067,5 Thlr., zum Reservefonds 550 Thlr., Uebertrag auf neue Rechnung 242,4 Thlr. Der Erneuerungsfonds ist auch diesmal ganz unverändert geblieben und beträgt 3374 Thlr., der Reservefonds aber erreicht durch den gedachten Zuschuss die Höhe von 2004,4 Thlr. — Vergleicht man die Resultate der bisher verflossenen 5 vollen Betriebsjahre, so ergibt sich, dass sowohl die Personenfrequenz als die Centnerzahl, sowohl die Brutto- als die Nettoeinnahme im verflossenen Jahre am grössten gewesen ist. — In naher Aussicht steht allem Anschein nach der Uebergang der Bahn in das Eigenthum einer der Anschlussbahnen, vermuthlich der Cottbus-Grossenhainer Bahn. Dieser Gegenstand ist bereits auf die Tagesordnung der Generalversammlung gesetzt, um wenigstens vorläufig die Geneigtheit der Gesellschaft darzulegen, den Verkauf der Bahn unter billigen Bedingungen schon jetzt beschliessen zu wollen, wo über den Betrieb der Anschlussbahn nach Cottbus feste Beschlüsse noch nicht gefasst sind. Definitive Beschlussfassung über die Verkaufsbedingungen bleibt einer späteren ausserordentlichen Generalversammlung vorbehalten

tz. — **Hannoversche Staatseisenbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Rechnungsperiode der Hannoverschen Staatsbahnen umfasste im Jahre 1867 zum ersten Male die Periode des Kalenderjahres, es sind deshalb Vergleichungen der Betriebs-Ergebnisse dieses Jahres mit denjenigen der vorhergehenden Betriebsjahre nicht thunlich.

Das Bahngebiet umfasste ult. 1867 die Strecken: Hannover-Braunschweigische Grenze (5,670 M.), Hildesheim-Lehrte (3,390 M.), Lehrte-Harburg (20,625 M.), Hannover-Minden (8,661 M.), Wunstorf-Bremen (13,720 M.), Hannover-Nordstemmen-Hildesheim (5,150 M.), Nordstemmen-Cassel (18,783 M.), Löhne-Rheine (12,705 M.), Rheine-Emden (18,976 M.), Bremen-Geestemünde (8,260 M.), Geestemünde-Bremerhafen (0,530 M.) Burg-Lesum-Vegesack (0,830 M.), Lüneburg-Hohnstorf (2,202 M.) und die am 1. August 1868 eröffnete Strecke Göttingen-Arenshausen (2,710 M.), zusammen 122,432 Meilen, zu welchen noch die im Betrieb der Braunschweigischen Bahnverwaltung befindliche Bahn von Goslar nach Vienenburg von 1,78 Meilen hinzukommt.

Das für diese Linien, welche für den Betrieb zu 122,89 Meilen gerechnet werden, verwendete Anlagecapital beträgt 56 550 970 Thlr.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres vorhanden: 238 Locomotiven, 194 Tender, 365 Personenwagen mit 15351 Plätzen, 1745 bedeckte, 3178 offene Güterwagen und 306 Erdtransportwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 771 440 Centnern. Die Locomotiven legten 792 795 Meilen zurück, eigene und fremde Wagen 30 428 525 Achsmeilen.

Die Frequenz war im Personen- und Güterverkehre steigend. Befördert wurden 2 829 736 Personen, darunter 60 810 Auswanderer und 184 514 Militärs, von welchen durchschnittlich 7,46 Meilen durchfahren und pro Person und Meile 3 Sgr. 4,95 Pfge. vereinnahmt sind. Im Güter- und Gepäckverkehre kamen 53 606 281 Ctr. zur Beförderung und zwar 489 137 Ctr. Gepäck, 594 501 Ctr. Eilgüter, 17 919 155 Ctr. Frachtgüter und 34 603 488 Ctr. Producte. Durchschnittlich hat jeder Centner 12,64 Meilen durchfahren, bei einer Einnahme von 2,04 Pfge. pro Centner und Meile. Ausserdem wurden noch befördert: 1148 Equipagen, 3380 Stück, 1940 Wagenladungen und 8197 Militär-Pferde, 9037 Hunde, 14 748 Stück und 15 066 Wagenladungen sonstige Thiere.

Die Einnahmen haben betragen: für Fahrbillets nach dem Tarif 2 245 073 Thlr., für Auswanderer 83 399 Thlr., für Militärs 126 630 Thlr., für Reisegepäck 101 420 Thlr., für Güter 4 307 945 Thlr., für Equipagen und Thiere 282 090 Thlr., für Truppen-Transporte (Pferde etc.) 43 027 Thlr., für sonstige Transporte 103 871 Thlr., aus sonstigen Quellen 114 381 Thlr., zusammen 7 430 053 Thlr., pro Meile Bahnlänge 60 461 Thlr. (gegen 57 582 Thlr. im Jahre 1865/66) und 9 Thlr. 9 Sgr. pro Nutzmeile. Auf den Personenverkehr einschliesslich des Reisegepäcks kommen 2 597 436 Thlr. und auf den Güterverkehr 4 736 933 Thlr.

Ausgegeben wurden 1 354 984 Thlr. (32 064 Thlr. pro Meile) für die Bahnverwaltung, 2 306 832 Thlr. (4 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf. pro Locomotivmeile) für die Transportverwaltung, 28 839 Thlr. für die Telegraphenverwaltung und 249 665 Thlr. für die allgemeine Verwaltung, zusammen 3 940 320 Thlr., welche gegen die Einnahme verglichen 47,92 Proc. ergeben.

Die Herauszahlungen an die Eigenthümer von Strecken, welche

sich im Hannoverschen Betriebe befinden, haben betragen: an Braunschweig 9045 Thlr., an Kurhessen 98 188 Thlr., an Schaumburg-Lippe 237 450 Thlr., an Köln-Minden für Hannover-Minden 21 098 Thlr. und für Minden-Löhne 40 000 Thlr., an Bremen 420 508 Thlr. und an Preussen für Osnabrück-Rheine 119 257 Thlr.

Der Reinertrag hat betragen: für das ganze Bahnnetz 3611886 Thlr. = $6_{,41}$ Proc. des verwendeten Anlagecapitals (gegen $6_{,71}$% im Jahre 1865/66) und für den Hannoverschen Antheil 2 666 340 Thlr. = $5_{,95}$ Proc. des verwendeten Anlagecapitals (gegen $6_{,48}$% i. J. 1865/66).

Mit dem 1. Januar 1868 sind die Etats-, Rechnungs- und statistischen Einrichtungen in die Formen der übrigen Preuss. Staatsbahnen übergeleitet und werden demgemäss auch in Zukunft die Geschäftsberichte nach Form und Inhalt sich denjenigen jener Verwaltungen anschliessen.

tz. — Ostpreussische Südbahn. (Betriebs-Ergebnisse pro 1867.) Im Betriebe der Ostpreussischen Südbahn-Verwaltung standen ult. 1867 die Linien Pillau-Königsberg-Bartenstein-Rastenburg in einer Ausdehnung von $19_{,82}$ Meilen*, welche, da die Strecke Bartenstein-Rastenburg während des Jahres 1867 nur 2 Monate im Betriebe war, einen mittleren Jahresdurchschnitt von $14_{,84}$ Meilen ergaben.

Die Baurechnung war noch nicht abgeschlossen, es kann also nur das concessionirte Anlagecapital angegeben werden, welches 13 Mill. Thlr. beträgt.

Betriebsmittel waren vorhanden: 14 Locomotiven mit Tender, 43 Personenwagen mit 2562 Plätzen, 9 Gepäck- und 373 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 68 445 Ctrn. und 10 Bahnmeisterwagen. Die Locomotiven legten 29 864 Nutzmeilen zurück. Die Achsen-Frequenz umfasste 839 999 Achsmeilen.

Frequenz. Im Personenverkehre kamen zur Beförderung 327 542 Personen (1013 in der I., 30 880 in der II., 106 065 in der III., 181 633 in der IV. Classe und 7951 Militärs), 15075 Centner Gepäck (darunter 3902 Ctr. Gepäcküberfracht), 823 Hunde, 42 Equipagen und 365 Pferde. Jede Person legte im Durchschnitte $4_{,14}$ Meilen zurück und brachte pro Person und Meile $2_{,21}$ Sgr. ein.

Der Güterverkehr schloss mit einer Summe von 1 973 067 Ctrn. ab, welche sich wie folgt vertheilt: 3850 Ctr. Eilgüter, 7295 Ctr. Postgüter, 162 108 Ctr. der Normalclasse und sperrige, 1 747 378 Ctr. der ermässigten Classe und 52 436 Ctr. Kohlen.

Hauptsächlich zur Beförderung gelangten Getreide und andere Felderzeugnisse (994 522 Ctr.), Holz (290 645 Ctr.), Colonialwaaren (227 640 Ctr.) und Eisen- und Stahlwaaren (168 959 Ctr.).

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich $6_{,14}$ Meilen durchfahren und pro Centner und Meile $3_{,82}$ Pfge. eingebracht.

Ausserdem sind noch 210 934 Ctr. tarifirte und 56 386 Ctr. frachtfreie Betriebsdienst- und Baugüter, sowie 16 257 Stück Thiere befördert worden.

Die specifische Personenfrequenz umfasste 91 292 Personenmeilen, die Güterfrequenz 816 275 Centnermeilen.

Finanz-Ergebnisse. Die Einnahmen betrugen für Personenbeförderung 99 717 Thlr., für Reisegepäck 1658 Thlr., für Hunde 112 Thlr., für Equipagen 224 Thlr., für Pferde 436 Thlr., für Eil- und Frachtgüter 121 957 Thlr., für Thiere 2490 Thlr., Lagergeld etc. 2696 Thlr., aus sonstigen Quellen 6587 Thlr., zusammen 235 877 Thlr., pro Meile Bahnlänge 15 895 Thlr. und pro Nutzmeile $7_{,90}$ Thlr.

Ausgegeben wurden 50 080 Thlr. für die Bahnverwaltung (3375 Thlr. pro Meile), 70 592 Thlr. für die Transportverwaltung ($2_{,36}$ Thlr. pro Nutz- und $2_{,52}$ Sgr. pro Achsmeile) und 18 394 Thlr. für die allgemeine Verwaltung (1239 Thlr. pro Meile). Die Gesammt-Ausgaben betrugen 139 066 Thlr. überhaupt, 9371 Thlr. pro Meile und $4_{,66}$ Thlr pro Nutzmeile. Sie betragen $58_{,96}$ Proc. der Brutto-Einnahme.

Der Ueberschuss betrug 96811 Thlr. überhaupt und 6524 Thlr. pro Meile. Derselbe ist mit Ausnahme der noch nicht festgestellten Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds in den Baufonds geflossen.

Die Pensionscasse schloss mit einem Bestande von 11 011 Thalern ab.

△ Die Saarbrücker Eisenbahn-Direction hat kürzlich, einestheils zu bessern Sicherung des Betriebes, welcher durch Uebermüdung der Weichensteller und Bahnwärter häufig gefährdet wird und anderntheils zur Erleichterung der desfallsigen Beamten, für ihren Bahn-Rayon von Bingerbrück bis Trier, Luxemburger und Forbacher Grenze, die tägliche Dienstzeit der Weichensteller auf höchstens 12 Stunden und die der Bahnwärter auf höchstens 14 Stunden begrenzt und zu dem Ende bestimmt, dass

1) fortan die Bahnwärter durchschnittlich nicht über 14 Stunden und die Weichensteller durchschnittlich nicht über 12 Stunden täglich als Maximum Dienst haben sollen.

2) die Vertheilung des Dienstes auf die einzelnen Tage darf thatsächlich nicht der Art sein, dass eine übergrosse Anstrengung mehrere Tage hintereinander dem Beamten zugemuthet wird, vielmehr muss die freie Zeit abwechseln mit dem Dienst-Maximum ad 1 und auf die einzelnen Diensttage vertheilt werden.

3) Diese Vertheilung muss strenge inne gehalten und darf dem Privatinteresse der Beamten dabei keine Rechnung getragen werden, da diese, um einen ganz freien Tag zu erlangen, sich meist mehr zumuthen, als sie nachher beim besten Willen zu leisten vermögen und schliesslich durch lange Anstrengung erschöpft den Dienst, unter Gefährdung des Betriebes, vernachlässigen.

* Einschliesslich der Verbindungsbahn in Königsberg von $0_{,11}$ Meile.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Durch den seit 15. Octbr. durch Uebereinkommen der Bayerischen Ostbahn, der betheiligten Oesterreichischen Bahnen und der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft eingeführten directen Personenverkehr mit directer Gepäcksexpedition nach St. Petersburg wird die Reise von München dorthin in 90 Std. 45 M. zurückgelegt; denn wenn man von München um 4_{45} Abds. nach Eger fährt, so geht von dort der Zug in der genannten Richtung ab um 5_{30} früh, kommt am dritten Tag Abds. um 8_{50} nach Warschau und am fünften Tage um 11_{30} Vorm. nach St. Petersburg. — Von St. Petersburg zurück beträgt die Fahrzeit 99 Std. 35 M. Der betreffende Zug geht von dort um 6 Abds. ab, kommt am dritten Tag um 6_{30} Vorm. in Warschau an, am fünften Tag um 7_{50} früh in Eger, von wo man Abds. um 9_{35} in München eintrifft. Von Eger ab betragen die Personenfahrbillete nach St. Petersburg I. Cl. 60 Rubel 81 Kop., II. Cl. 45 R. 72 Kop., für 10 Zollpfd. Uebergewicht beim Gepäck werden 1 Rubel 35 Kop. berechnet. Kinderbillete kosten die Hälfte. (2 Rubel = 2 Thlr = 3 fl. Oesterr. Währ.) —

Vom 1. Novbr. sind für den Deutsch-Holländischen Verbandsgüterverkehr, an welchem betheiligt sind: die Hessische Nord- und die Bebra-Hanauer, die Bergisch-Märkische und die Westfälische Bahn einerseits und die Niederländische Staatseisenbahn andererseits via Hamm, Rheine-Salzbergen neue Gütertarife in Kraft getreten.

Die Sätze des directen Tarifs vom 15. März c. für den Transport von Steinkohlen und Coaks von den Kohlenstationen der Köln-Mindener Bahn nach Trompet finden hinfort auch auf derartige Sendungen nach der Bergisch-Märkischen Station Homburg Anwendung.

Im Norddeutschen Eisenbahnverband wurde zum Gütertarif vom 1. April 1868 ergänzend declarirt: 1) Unter der zu den Classen A bezw. II Tarif gehörigen „Australische Wolle" werden nur solche Sendungen dieser Wolle verstanden, welche in (würfelförmig) gepressten Ballen zur Auflieferung gelangen. Bei loser Verpackung wird die Tarifclasse I zur Anwendung gebracht. 2) Von dem Artikel „Düngesalz" gehören nur diejenigen Sendungen zum Specialtarif I, welche lose oder in Säcken vorkommen, bei anderer Verpackung wird Düngesalz als ein Gegenstand der Tarifclasse C behandelt. — Ferner hat im Norddeutschen Eisenbahnverband der § 3 des Güter-Reglements folgende Ergänzungen erhalten: 1) Vom Transporte sind gänzlich ausgeschlossen: das unter dem Namen „Dynamit" vorkommende neue Patentsprengpulver, der Artikel „Natron-Coaks" (Braunkohlencoaks), ein Nebenproduct der Paraffinfabriken. 2) Der Artikel „Zeitzünder" wird zwar zum Transporte zugelassen, jedoch nur unter Beobachtung der bei den Expeditionen zu erfahrenden, in dem Reglement wegen entzündlicher militärischer Munition für Zündspiegel etc. vorgeschriebenen Bedingungen. 3) Im Verkehre nach Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn über Oberhausen oder über Salzbergen werden die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen ätzenden und feuergefährlichen Gegenstände bei Quantitäten unter 50 Ctr. nur dann zum Transport übernommen, wenn im Frachtbriefe ausdrücklich erklärt ist, dass die Fracht für 50 Ctr. gezahlt werden soll. Andernfalls müssen die derartigen Sendungen an eine Mittelsperson zu Emmerich bezw. Arnheim adressirt sein.

Die mit dem 1. November a. c. neu eröffnete Station Herzogenbusch der Niederländischen Staats-Eisenbahn ist in den directen Tarif für den Transport von Steinkohlen, Coaks und Briquets in Wagenladungen von den Stationen der Rheinischen Bahn: Mühlheim a/R., Heissen, Essen und Wattenscheid via Rheinhausen, Venlo nach Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn vom 24. December 1867 aufgenommen worden. Exemplare gratis.

Mit dem 1. November ist für den Verkehr via Hamm-Rheine-Salzbergen zwischen Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Holländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits ein neuer Verbandsgütertarif in Kraft getreten. Exemplare 5 Sgr. — Mit demselben Tage wurde der Specialtarif nebst Nachträgen für die Steinkohlen- und Coakstransporte via Hamm-Rheine-Salzbergen aufgehoben und kommen fortan für diese Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifs III des neuen Deutsch-Holländischen Verbandstarifs zur Anwendung.

Am 15. November wird die neu eingerichtete Station Pommelsbrunn der Bayerischen Ostbahnen zwischen den Stationen Hersbruck und Hartmannshof belegen für den Personen- und unbeschränkten Güterdienst eröffnet, wogegen vom gleichen Tage an die seitherige Halt-Station Happurg als solche aufhört und für Abfertigung jeder Art geschlossen bleibt. — Die Station Pommelsbrunn ist in den Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Bayer. Bahn getreten.

Vom 1. December d. J. ab findet eine directe Beförderung von Salz im Verkehr der Thüringischen Eisenbahn - Station Dürrenberg mit den Stationen der Sächs. westl. Staatsbahnen statt. Der Tarif wird von der Güterexpedition Dürrenberg unentgeltlich ausgegeben.

Personalnachrichten.

Bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ist die Abtheilungs-Baumeisterstelle zu Jüterbog vacant. Weiteres s. off. Bekm. S. 683.

Ausland.

✝ Französische Nordbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1867.) Im Betriebe waren im Jahre 1867 auf dem alten Netze 1066 Kilom., auf dem neuen Netze 276 Kilom., von welchen letzteren jedoch nur im Durchschnitt 119 Kilom. den Betriebs-Resultaten zu Grunde zu legen sind.

Im Bau begriffen waren 1867 zum grossen Theile noch: 1) vom alten Netze: die Linie von Valenciennes nach Aulnoye; 2) vom neuen Netze: a) die Linie von Amiens nach Tergnier (eröffnet am 1. Juli 1867); b) die Linie von Lâon bis zur Grenze; c) die Linie von Aulnoye nach Anor; d) die Linie von Senlis nach Crépy; e) die Linie von Beauvais-Gournay; f) die Nordbelgischen Linien.

Die Bau- und Unterhaltungskosten betrugen pro 1867: für das alte Netz 16 666 471 fr. 72 c., für das neue Netz 15 877 659 fr. 34 c. Hierzu an Baukosten für das neue Netz bis ult. 1866: 134 911 607 fr. 3 c., so dass die Gesammt-Baukosten für dasselbe betragen: 150 789 266 fr. 37 c.

Betriebs-Resultate: 1) Auf dem alten Netze. Die Einnahmen betrugen pro 1867: 87 127 386 fr. 73 c., 1866: 81 110 036 fr. 88 c., mithin 1867 mehr 6 017 349 fr. 85 c. oder 7,40%.

Die Ausgaben betrugen 1867 36 630 667 fr. 40 c., 1866 32 986 706 fr. 12 c., mithin 1867 mehr 3 643 961 fr. 28 c.

Die kilometrische Einnahme betrug 1867 81 733 fr. gegen 76 088 fr. pro 1866, gleich einem Plus von 4645 fr. pro Kilometer.

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personen-Verkehre gegen 1866 betrug 7 418 181 fr. 40 c., wärend die Einnahme aus dem Güter-Verkehre gegen 1866 um 1 400 831 fr. 55 c. sich vermindert hatte.

Directe Billets nach England waren 268 312 gegen 154 957 pro 1866 ausgegeben worden, also 113 355 = 73% mehr.

Personen nach Deutschland, Holland und dem Norden Europa's wurden 1867 283 246 für 4 528 020 fr. 15 c. gegen 113 445 für 2 601 193 fr. 80 c. pro 1866 befördert. Die Vermehrung betrug hiernach 169 801 Personen = 150% und 1 916 826 fr. 35 c. der Einnahme = 74%. Die Zahl der im Ganzen beförderten Personen belief sich auf 13 196 806 gegen 11 676 415 Personen pro 1866 = Plus 1 520 391 Personen.

Tonnen Güter wurden befördert 1867 3 189 615, 1866 3 331 259, mithin 1867 weniger 141 624 Tonnen. Der Durchschnitts-Frachtsatz pro Kilom. und Tonne Frachtgut betrug 5,99 c. gegen 5,93 c. pro 1866.

2) Auf dem neuen Netze betrugen die Einnahmen a) auf den Linien von Boulogne nach Calais, von Tergnier nach Amiens und von Soissons nach Lâon 2 107 000 fr., die Betriebsausgaben 1 358 000 fr., mithin Ueberschuss 749 000 fr. Die Durchschnitts-Einnahme pro Kilometer bezifferte sich auf 19 694 fr.

b) Auf den Linien von Amiens nach Rouen stellten sich die Einnahmen, an welchen die Französische Westbahn participirt, auf 1 575 000 fr., die Ausgaben auf 1 220 000 fr., Ueberschuss 355 000 fr., Durchschnitts-Einnahme pro Kilom. 17 027 fr.

c) Auf den Linien von Paris nach Soissons, von Chantilly nach Senlis und von Ermont nach Argenteuil, mit 131 Kilometern, betrugen die Einnahmen 3 867 000 fr., die Ausgaben 1 869 000 fr., Ueberschuss 1 998 000 fr., Durchschnittseinnahme pro Kilom. 29 522 fr.

d) Das Netto-Erträgniss der Nord-Belgischen Linien belief sich auf 614 059 fr. pro 1867, 585 370 fr. pro 1866, mithin mehr 28 688 fr. pro 1867.

Von diesem Netto-Erträgniss entfielen auf die Linie von Lüttich nach Namur und Givet 319 059 fr., Charleroi-Erquelines 271 275 fr., Mons-Hautmont 23 724 fr., Summa 614 059 fr.

Die Dividende betrug pro 1867 pro Actie 56 fr. excl. der bereits gezahlten 16 fr. Interessen pro Actie, so dass die ganze Dividende 72 fr. betrug. Behufs Regulirung der Baukosten für das erste Etablissement (altes Netz) pro 1867 wurde Seitens des Verwaltungsraths ein Credit von 16 666 471 fr. 72 c. eröffnet.

Dem Betriebs-Materiale der Gesellschaft traten 1867 neu hinzu: 112 Locomotiven, 10 Tender, 115 Personenwagen und 907 Güter- und Gepäckwagen.

Italien. Die östliche Eisenbahn von Genua nach Chiavari, deren Bau die grössten Schwierigkeiten bot, ist am 31. October auf der ganzen Linie dem Verkehr übergeben worden. Die Fahrt dauerte 1 Stunde und war die leichte Senkung des Viaducts von Recco von keiner Bedeutung.

Italien. Die Regierung hat dem Bau einer Eisenbahn von Mantua nach Modena mit einer Pobrücke bei Borgoforte zugestimmt; es ist dies die directe Fortsetzung der Brennerbahn in der Richtung auf Florenz; es wird mit dem Bau dieser Bahn sofort, nachdem die Kammer ihre Genehmigung ertheilt hat, vorgegangen werden.

(Nat.-Ztg.)

Die Schweizer Centralbahn-Gesellschaft kündigt ihre 5procentigen Obligationen von 1864 und 1865, und zwar das Anlehen von 8 Millionen Fr. vom 29. April 1864 auf den 31. Juli 1869, das Anlehen vom 27. Februar 1865 von 2 160 000 Fr. auf den 10. October 1869, das Anlehen vom 3. Mai 1864 von 5 Mill. Fr. auf den 31. December 1869, indem sie den Besitzern der Obligationen freistellt, an dem dagegen neu zu emittirenden 4½ %igen Anlehen von 15 160 000 Fr. sich zum Course von 99 Procent zu betheiligen, wenn sie sich darüber vor dem 14. d. M. erklären. Für den Theil dieses Anlehens, der durch diese Conversion nicht beansprucht werden sollte, wird eine Subscription vom 4. bis 14. d. M. zum Course von 99¼ Procent in Basel eröffnet.

Russland. Nach Mittheilung des Correspondenten der „Nat.-Z." aus St. Petersburg vom 1. Novbr. c. soll auf Grund eines im Ministerrath, welcher am 30. v. M. unter Vorsitz des Kaisers abgehalten wurde, vorgelegten Berichts des Finanzministers und zwar Dank der kräftigen Unterstützung des Kaisers an Stelle des als rein technisches Militär-Ingenieur-Departements dastehenden Bautenministeriums fernerhin der Ministerrath diejenigen Strecken bezeichnen, welche vor Allem in Bau zu nehmen sind und auch bestimmen, ob denselben eine staatliche Zinsgarantie oder ein Capitalzuschuss zu gewähren sei; sodann aber soll dem Finanzminister die Wahl der Concessionäre selbst überlassen werden, da dieser Minister am sichersten in der Lage ist, die Beziehungen des betreffenden Bewerbers zum Geldmarkte u. s. w. zu beurtheilen. Um die Concurrenz nicht abzuschrecken, sondern vielmehr zu provociren, soll der definitive Concessionär, falls er nicht selbst die Vorstudien gemacht, gehalten sein, diejenigen zu entschädigen, welche dieselben ausgeführt haben. Was die in Angriff zu nehmenden Linien betrifft, so schätzt man auf mehr als 7000 Werst (1000 Meilen) die Ausdehnung der nachgesuchten Linien; als die wichtigsten Strecken sind zu bezeichnen: Moskau-Smolensk-Brest, die Verbindung Sebastopols mit dem südlichen Bahnnetze; die Linie Borissoglebsk nach dem Asowschen Meere (wahrscheinlich nach Rostow), die Strecke Libau-Kowno oder Libau-Brest, ferner Jassy-Kistemero, Tiflis-Baku, Penza-Samara. Im fraglichen Ministerrathe soll beschlossen worden sein, dass vor Allem die Linie Moskau-Smolensk in Angriff zu nehmen sei; es sind fünf Bewerber für dieselbe vorhanden, und sobald diese concessionirt, soll die Sebastopoler Linie vergeben werden. Für jetzt kommen die Obligationen der Asowschen Bahn (Charcow-Taganrog-Rostow) im Auslande zur Emission. Die Concession zum Bau dieser Bahn ist am 1/13. März 1868 erfolgt, durch welche das Anlagecapital auf 36 244 000 Rubel Metalliques festgestellt wurde, wovon 9 061 000 Rbl. Metall in Actien und 27 183 000 Rbl. Metall in Obligationen ausgegeben werden. Diese innerhalb 85 Jahren al pari rückzahlbaren Obligationen geniessen 5 Proc. Zinsen und 1/12 Proc. Amortisation per annum; die Russische Regierung hat absolute Garantie der Zinsen vom Tage der Emission und für die jährliche Amortisation vom 1. Decbr. 1870 anfangend, übernommen. Der Petersburger gegenseitige Creditverein kündigt eine Subscription auf die mit Zinsgarantie ausgestatteten Actien der Tambow-Saratow'schen Eisenbahn an; letztere sollen zum Preise von 82 Rubel Papiergeld für die Actie von 100 Rbl. Metall aufgelegt werden.

D. — **Russland.** (Aus der Concession der Eisenbahn von Charkow nach Krementschug.) Nach der Concession vom 24. August d. J. verpflichtete sich der Hofmeister Abasa und der Geheimrath Baron Ungern-Sternberg, innerhalb dreier Monate vom Tage der Concessionsertheilung an eine Gesellschaft von Actionären zur Erbauung einer Eisenbahn von Charkow über Pultawa nach Krementschug zu gründen, welche den Namen Charkow-Krementschuger Eisenbahn-Gesellschaft führen soll. Die Erddämme und steinernen Theile der Brücken werden für 2 Geleise gebaut, doch wird der Schienenweg in einem Strang angelegt; sobald aber der Reinertrag pro Werst 9000 Rubel im Jahr übersteigt, kann die Regierung die Legung eines zweiten Schienenstranges verlangen. Die Bahn wird mit einem rollirenden Inventar von 50 Locomotiven, 78 Passagierwagen, 4 Gepäck- und 650 Güterwagen und Lowrys versehen. Nicht später als 6 Monate nach dem Tage der Concessionsertheilung sind die Begründer verpflichtet, ein detaillirtes Project für den Bau einzureichen, wobei denn auch die Directionslinie von Charkow nach Krementschug festgestellt wird. Dabei muss die Station in Pultawa hart neben der Stadt angelegt werden und eine bequeme Communication mit ihr haben. Die Ausdehnung der Bahn, die nach dem vorgelegten Plan und der Abschätzung der Arbeiten auf 247 Werst veranschlagt ist, kann erforderlichen Falls auf 250 Werst (unter Einhaltung des zum Bahnbau bestimmten Capitals) verlängert werden. Der Bau einer Brücke über den Dnjeper in der Stadt Krementschug zur Verbindung der Charkow-Krementschuger Bahn mit der Balta-Krementschuger gehört nicht zu den Verpflichtungen der Gesellschaft.* Die Arbeiten müssen innerhalb 8 Monaten vom Tage der Concessions-Ertheilung begonnen und die ganze Linie für den Betrieb bis zum Ablaufe von 4 Jahren eröffnet werden. Beim Bau der Bahn geniesst die Gesellschaft alle Rechte, welche Staatsbauten zukommen, wozu auch das Recht der gesetzlichen Expropriation und Inbesitznahme von Privatländereien und Gebäuden, welche für die Bahn und ihren Zubehör erforderlich sind, gehört. Nach Eröffnung des Verkehrs auf der Bahn ist die Gesellschaft verpflichtet, sie beständig in solcher Weise in Stand zu halten, wie sie dem Bedürfniss des Verkehrs und der Sicherheit entspricht. Die Schnelligkeit der Züge wird nach Maassnahme des Ministers der Wege-Communication festgestellt.

Die Concession für diese Bahn wird auf 81 Jahre — vom Tage der Eröffnung des Verkehrs auf der ganzen Linie ab gerechnet — ertheilt. Das Capital der Gesellschaft repräsentirt 14 300 000 Metall-Rubel, wovon ein Viertel durch Ausgabe von Actien und drei Viertel durch Ausgabe von Obligationen gebildet wird. Für das Nominal-

* Doch hat sie ein detaillirtes Project dieser Brücke — nach Verlauf eines Jahres nach der Concessionsertheilung — zu entwerfen und der Regierung unentgeldlich als Eigenthum zu übergeben. Bei diesem Project muss die Anfahrt der Charkow-Krementschuger Bahn zum Dnjeper der Art ausgewählt sein, dass in der Folge diese Brücke leicht gebaut werden kann.

capital von 10 725 000 Rubel Metall, welches durch Emission von Obligationen geschaffen wird, gewährt die Regierung der Gesellschaft eine Garantie von 5% des Reinertrages und $\frac{1}{10}$% zur Amortisation dieses Capitals. Diese Garantie tritt in Kraft mit dem Tage der Emission der Obligationen. Die Gesellschaft hat das Recht, ihre Actien und Obligationen, welche das Nominalcapital repräsentiren, zu emittiren in £, Holländischen fl., Preussischen Thalern und frcs. nach dem Cours: 6 Thlr. 24 Sgr. Preuss. = 11 fl. 80 Cent. Holländ = 25 frcs. = 1 £. — Die Arbeiten sowohl beim Bau der Bahn als auch diejenigen, welche späterhin während des Betriebes geschehen sollten, und gleichermaassen der Betrieb selbst sind beständig der Oberaufsicht des Ministers der Wege-Communication, von welchem auch zu diesem Zweck eine Inspection errichtet wird, untergeordnet. Der Jahresbericht der Gesellschaft wird jährlich gedruckt. Zur Verwaltung der Angelegenheiten während des Bahnbaues und während des Betriebes als wie auch zur Führung der Bücher und des Rechnungswesens, wird von der Gesellschaft eine Direction aus 3 Directoren bestehend ernannt. Als Sitz dieser Direction wird entweder eine der Hauptstädte oder eine der an dieser Bahn gelegenen Städte bestimmt. Die Verwaltung der Bahn wird einem Betriebs-Chef übertragen, der von der Direction gewählt wird, von dem Minister der Wege-Communication aber zu bestätigen ist. Die Gesellschaft ist berechtigt als Beamte sowohl Russ. Unterthanen, als Ausländer anzustellen, letztere sind aber den — in Russland allgemein in Bezug auf Ausländer giltigen Gesetzen — unterworfen. Für Stellen, in welchen der Beamte mit dem Publicum in Berührung kommt, müssen Personen gewählt werden, welche der Russischen Sprache mächtig sind. Nach Verlauf von 20 Jahren vom Tage des Ablaufes der 4jährigen Frist, — welche zur Vollendung der Arbeiten bestimmt ist — ab, hat die Regierung das Recht, jeder Zeit die Eisenbahn zu kaufen. Nach Ablauf der Concessionsfrist tritt die Regierung unverzüglich unentgeltlich in Besitz der Bahn, mit allen ihr zugehörigen stabilen und mobilen Appertientien, indem sie der Gesellschaft nur den Werth des rollirenden Besitzthums, — (Locomotiven, Wagen, Maschinen, Meubles und Instrumente), welches von der Gesellschaft von vornherein bedingungsweise ihrem Besitzthum hinzugefügt — zurückzahlt.

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Staats- und Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. August 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. August 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Minder-einnahme beträgt in Proc.
Staatsbahnen:					
Odessa-Olwiopol nebst Zweigbahnen	368	692867	906509	+213642	+30,7%
Nicolai	604	6304264	7448138	+1143874	+18,1%
Moskau-Kursk	501	—	916804	—	—
	1473				
Privatbahnen:					
Rjäsan-Koslow	197,5	1021704	1819237	+797533	+78%
Dünaburg-Witebsk . .	243	402977	603753	+200776	+49,8%
Wolga-Don	73	161017	226678	+65661	+40,7%
Moskau-Rjäsan	196,4	1645533	2276058	+630525	+38,3%
Riga-Dünaburg	204	533448	716771	+183323	+34,4%
Zarskoje-Selo	25	199804	254028	+54224	+27,1%
Moskau - Nischni - Nowgorod	410	2360947	2956010	+595063	+25,2%
Moskau-Jaroslaw . . .	66,1	327501	399309	+71808	+21,9%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	3953220	4709531	+756311	+19,1%
Lodz	26	36663	43695	+7033	+19,1%
Warschau-Wien . . .	325	1366155	1546120	+179965	+13,1%
Peterhof	50,9	220155	240951	+20797	+9,4%
Warschau-Bromberg . .	131	290312	296261	+5949	+2,1%
Warschau-Terespol . .	193	—	321614	—	—
Koslow-Woronesch . .	170	—	276880	—	—
Rjäschsk-Morschansk .	121,35	—	259664	—	—
Gruschew-Aksaisk . .	72	—	110682	—	—
	3711,25				
	5184,25.				

Literatur.

t. — **Die Sammlung von Erfahrungen über Eisenbahn-Pensionscassen.** Der in wissenschaftlichen Kreisen rühmlichst bekannte Director der Lebens-Versicherungs-Gesellschaft Iduna zu Halle, Dr. Wiegand, von dem bekanntlich im Jahr 1859 eine Schrift unter dem Titel „Mathematische Grundlagen für Eisenbahn-Pensions-Cassen" (Halle, bei H. W. Schmidt) erschienen ist, hat in einer an das Kgl. Preuss. Handelsministerium gerichteten Eingabe seine Wünsche in Betreff der Sammlung von statistischen Angaben zur Feststellung einer allgemeinen Mortalitäts- und Invaliditäts-Tabelle der Eisenbahn-Beamten dargelegt. Das Kgl. Handelsministerium hat in Folge dessen die Kgl. Eisenbahn-Directionen beauftragt und die Directionen der Privatbahnen im Königreich Preussen auffordern lassen, so viel als möglich die gewünschten Angaben, deren Sammlung den Eisenbahn-Verwaltungen nur wenig Arbeit machen wird, am Schluss eines jeden Jahres dem Dr. Wiegand zukommen zu lassen, eine Aufforderung, der hoffentlich sämmtliche Verwaltungen sich beeilen werden nachzukommen, da es im allgemeinen Interesse liegt, aus einem möglichst weiten Kreise Erfahrungen zu sammeln, um danach die Principien, worauf die Eisenbahn-Pensions-Cassen zu basiren sind, festzustellen. Wie auch von dem Director Albert zu Schwerin, der bekanntlich durch Berechnung von Hülfstafeln für Eisenbahn-Pensions-Cassen (Leipzig, bei J. C. Hinrichs) sich um Förderung dieser Angelegenheit verdient gemacht hat, anerkannt wird, so entbehren alle Hypothesen, die bisher über den Eintritt der Invalidität bei den Eisenbahn-Beamten gemacht sind, eines genügenden Fundamentes, und es ist daher an der Zeit, denselben ein auf Erfahrungen begründetes wissenschaftliches Fundament zu geben.

Zu dem Ende soll nach dem Vorschlag des Dr. Wiegand von den Eisenbahnverwaltungen am Schluss eines jeden Jahres für jede Altersclasse die Zahl der im Dienst befindlichen Beamten, ferner der im Lauf des Jahres entlassenen Beamten, der im Lauf des Jahres eingetretenen Beamten und der im Lauf des Jahres gestorbenen (nicht-invaliden) Beamten, ferner die Zahl der vorhandenen Invaliden, der im Lauf des Jahres gestorbenen und der neu hinzugekommenen Invaliden angegeben werden. Alle diese Angaben sollen überdies für das Fahrpersonal besonders gemacht werden, da im Allgemeinen das Fahrpersonal durch den Dienst schneller abgenutzt wird als das übrige Beamtenpersonal der Eisenbahnen. Demzufolge beabsichtigt Dr. Wiegand nicht allein für den Eintritt der Invalidität, sondern auch für die Mortalität der Eisenbahnbeamten Gesetze abzuleiten, was allerdings sehr zu wünschen ist, da man nicht annehmen darf, dass die Sterblichkeit der Eisenbahnbeamten genau denselben Gesetzen folge, wie nach den von Brune u. A. angestellten Berechnungen die Sterblichkeit der Staatsbeamten, Geistlichen, Lehrer u. s. w. Ebenso ist sehr zu wünschen, dass ein besonderes Gesetz für die Mortalität und Invalidität der Eisenbahn-Fahrbeamten abgeleitet werden möge, wie Dr. Wiegand solches beabsichtigt.

Atlas zu M. M. Freih. v. Weber's Schrift „das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen."

Unter diesem Titel ist vom Baurath und Professor Sonne zu Stuttgart eine höchst schätzenswerthe Sammlung von Zeichnungen herausgegeben, welche die wichtigsten der gebräuchlichen Signalvorrichtungen für Eisenbahnen darstellen, gezeichnet von den Studirenden der Stuttgarter Polytechnischen Schule und zunächst für die Zwecke des Unterrichts bestimmt. Unzweifelhaft muss diese Sammlung von Zeichnungen, als Vervollständigung und Verdeutlichung des Textes der v. Weber'schen Schrift, einem Jeden, der diese interessante Schrift studirt, sehr willkommen sein, wie denn auch Herr v. Weber in der Vorrede jener Schrift bemerkt, dass der Zweck seines Werkes durch Beigabe eines darstellenden Atlas vielleicht vollkommener sich hätte erreichen lassen, und dass er nur gefürchtet hätte, dadurch den Herstellungs- und Verkaufspreis des Buches ungebührend zu erhöhen.

Der vorliegende Atlas enthält, wie mit besonderer Anerkennung hervorgehoben werden muss, nur die Darstellung von neueren Constructionen, die sich grösstentheils schon als zweckmässig bewährt haben. Blatt 1 des Atlas enthält die neueren Weichensignale der Badischen und der Hannoverschen Bahnen, Blatt 2 Weichensignale Englischer und Französischer Bahnen, sowie ein von Herrn Heusinger v. Waldegg erfundenes, transparentes Weichensignal, Blatt 3 und 4 die bekannten Bender'schen Weichensignale älterer und neuerer Construction, Blatt 5 einen complicirten optischen Telegraphen der älteren Art (von den Braunschweigischen Bahnen) und einen Treutler'schen Tag- und Nacht-Telegraphen mit Spiegelarmen. Blatt 6 zeigt einen einflügligen optischen Telegraphen (der Ruhr-Sieg-Bahn) und einen Französischen Semaphor (von der Lyoner Bahn), Blatt 7 einen optischen Telegraphen und ein Stationssignal der Vorpommerschen Bahn, Blatt 8 einen Englischen Semaphor, ein Englisches Distanz-Signal und die Semaphoren der Sächs. östlichen Staatsbahn. Blatt 9 zeigt einen auf Deutschen Bahnen gebräuchlichen doppelten Flügeltelegraphen und Französische Wendescheiben mit unbeweglichen Laternen, von der Lyoner Bahn und der Französischen Ostbahn, Blatt 10 ähnliche Wendescheiben von der Orleansbahn, Blatt 11 Wendescheiben mit horizontaler Drehachse von der Rheinischen Bahn. Blatt 12 zeigt eine Compensations-Vorrichtung, um bei den Drahtzügen der Distanzsignale die Temperaturveränderungen unschädlich zu machen, und ein (zwischen Stuttgart und Feuerbach angewandtes) automatisches Tunnelsignal, Blatt 13 und 14 zeigen ebenfalls einige solche Compensations-Vorrichtungen und die Anordnung eines aus der Ferne zu bewegenden Knallsignals, Blatt 15 zeigt verschiedene Anordnungen von Repetitionsscheiben, Rollen und Stellhebeln bei den Drahtzügen der Wendescheiben, Blatt 16 und 17 zeigen die in England gebräuchlichen Vorrichtungen, wodurch Weichen- und Signalzüge in Wechselwirkung mit einander gebracht werden, Blatt 18 zeigt einige ähnliche Constructionen auf Französischen Bahnhöfen. Blatt 19 enthält die Darstellung verschiedener Läutevorrichtungen für Drahtzugbarrieren, Blatt 20 und 21 zeigen electrische Controlapparate (Klingelwerke) für Distanz-Signale, Blatt 22 einen electrischen Cooke-Wheatstone'schen Nadel-Apparat, Blatt 23 und 24 Glockenhäuser nebst Läutewerken für Bahnwärter, Blatt 25

electrische Signalvorrichtungen zur Communication in den Eisenbahnzügen (nach den Systemen Prudhomme und Achard). Die vorstehende Uebersicht wird genügen, um die Vollständigkeit der vorliegenden Sammlung von Zeichnungen erkennen zu lassen.

Es darf daher diese Sammlung von Zeichnungen den Eisenbahn-Technikern und sonstigen Fachgenossen, welche sich für das Signalwesen der Eisenbahnen interessiren, bestens empfohlen werden.

H. T.

An Drucksachen sind weiter eingegangen:

Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Güterwagen Deutscher und anschliessender fremdländischer Eisenbahnen. Zum Gebrauche für die mit der Controle und Rapportirung über die Wagenbewegung betrauten Eisenbahnbeamten. In III. Auflage herausgegeben vom Büreauvorsteher König. Erfurt 1868. Preis 2 Sgr. Zu diesem von uns in No. 13 besprochenen namentlich für Eisenbahnbeamte wichtigen Werkchen erhalten wir vom Verfasser desselben folgenden Nachtrag:

No.	Bahnbezeichnung	Grundfarbe der Wagen	Eigenthumsmerkmale	Bemerkungen.
37 a.	Kaiser Franz-Josefs-Bahn	Grau	K. F. J. B.	
84 a.	Ungarische	Grau	Cz. Kir. Srab. M. E. V.	Die Wagen führen ausser der Nummer auch Serienbuchstaben und zwar. E. für gedeckte Lastwagen, F. „ Kohlenwagen, G. „ offene (Plateau-) Wagen.

Hinsichtlich des kürzlich erwähnten Meilenzeiger des Herrn Verfassers tragen wir noch nach, dass bei directem Bezug dasselbe künftig auch für das Publicum zu dem Preis von 24 Sgr. abgelassen wird.

Zeitschrift für Capital und Rente. Fünfter Band, 1. Heft, enthaltend eine Abhandlung über die Mansfeld'sche Kupferschieferbauende Gewerkschaft, die Warschau-Terespoler Eisenbahn etc.

Die Rheinische Schifferzeitung, redigirt von G. Schirges, erscheint in Mannheim (Verlag von J. Schneider) seit 1. October d. J., und zwar monatlich eine Nummer zum jährlichen Preis von $1^1/_2$ Thlr. Für die kräftige Durchführung des in der ersten uns vorliegenden Nummer aufgestellten Programms bürgt der vortheilhaft bekannte Name des mit der Oberinspection der Rheinschifffahrt betrauten Herrn Herausgebers.

Volkswirthschaftliches.

Einen nachträglichen Rückblick sind wir noch dem Handelstage schuldig, anlangend die Debatte in der Frachtfrage. Es ist der grosse Fortschritt zu constatiren, den die Herren, wie in der Münzfrage, so auch in dieser Frage gegen die frühere Zeit in ihren Ideen gemacht haben. Auf dem Frankfurter Handelstage schwankte man noch unentschieden zwischen dem Verlangen nach einer freien Entwickelung des Eisenbahntarifwesens und nach dem Verlangen, dass die Staatsgewalt in das so schon durch den Staat beschränkte Selbstbestimmungsrecht der Bahnen weiter eingreifen solle. Jetzt hat er sich entschieden auf die erstere Seite gestellt, indem er für seine Forderungen an die Eisenbahnverwaltungen nicht mehr die Gewalt des Staats anruft, sondern nur seine Meinung in Form eioer Resolution dem Bundeskanzleramt überreicht, in welcher Fracht- und Fahrverkehr unterschieden, das Geschäft der Spedition also von dem des Eisenbahn-Unternehmers getrennt wissen will. In der Resolution, welche allerdings in anderen Beziehungen das Eingreifen der Staatsgewalt anruft, liegt indirect schon eine Erklärung gegen jeden Eingriff der staatlichen Gewalt in die Normirung der Frachtsätze. Dieser Standpunct, den nicht etwa wir erst in die Resolution hineintragen, wurde offen bekannt, als Moll-Mannheim die Verallgemeinerung des Einpfennigtarifs, gleichmässige Regelung des Tarifs auf allen Deutschen Eisenbahnen und möglichste Beseitigung der Differentialtarife beantragte. Der Handelstag lehnte diesen Antrag mit grosser Majorität ab. Diese Ablehnung verdient sowohl aus concreten Gründen, als auch allgemein gewürdigt zu werden, denn durch sie kam der seither unklar in den Köpfen verwirrte Grundsatz der vollen Verkehrsfreiheit wiederum zur Anerkennung. Bisher hatten sich die Anschauungen allmälig dahin umnebelt, dass man, etwa nach Französischer Manier, die vermeintlichen oder wirklichen Uebelstände nicht mehr auf Grund freier Entschliessungen oder Vereinbarungen geregelt, sondern bequem und allerdings sehr einfach durch staatlichen Zwang zurechtgestellt wissen wollte. Wir begrüssen es also, dass der Handelstag wieder zur Fahne der Freiheit, fern von jeder staatlichen Vergewaltigung, zurückgekehrt ist, und hätten nur gewünscht, dass man consequenter Weise auch darauf verzichtet hätte, in Betreff der gesetzlich bestehenden Haftpflicht, auf welche wir später zurückkommen werden, den Arm der Staatsverwaltung in Anspruch zu nehmen, und so den Standpunct der vollen Verkehrsfreiheit vollkommen festgehalten hätte.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen*) = ausserordentl. Gl.-Vers.)

30. Novbr. *Klosterburg-Schleswiger Eisenb.-Gesellschaft zu Schleswig. Zur Berathung kommen die Fragen: 1) ob das von der Direction der Schleswigschen Eisenbahn-Actien-Gesellschaft für die Uebertragung der Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn cum pert. zum Eigenthum gethane Gebot anzunehmen sei, und 2) ob, im bejahenden Falle, die Gesellschaft sich nicht sofort beim Empfang des festgesetzten Kaufschillings und event. unter den von der Versammlung oder der Direction näher zu bestimmenden Bedingungen, eo ipso für aufgelöst erklären wolle, unter Wegfall einer zu dem Zweck abzuhaltenden ferneren General-Versammlung.

1. Decbr. *Pfälzische Maximiliansbahn-Gesellschaft zu Ludwigshafen a/Rh. cfr. off. Bekm. S. 682.

Einzahlungen.

Bis 17. Novbr., 23. Novbr., 28. Novbr., 3. Decbr., 8. Decbr., 14. December, 19. Decbr., 23. Decbr., 30. Decbr. d. J. je 10% auf Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Actien.

31. Decbr. d. J. 10 Thlr. (abzüglich von 3 Thlr. 22 Ngr. 5 Pf. Zinsen auf die neuen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Actien.

Am 2. Januar 1869 die 2. Rate im Betrage von 15%
„ 1. März 1869 die 3. Rate im Betrage von 15%
„ 1. Mai 1869 die 4. Rate im Betrage von 15%
} auf neue Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Actien]

Auszahlungen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. In Folge der von der Generalversammlung am 15. v. M. beschlossenen und von der hohen K. K. Regierung genehmigten Statuten-Aenderungen wird der am 1. Novbr. 1868 fällige Actien-Coupon mit Sieben Gulden Ö. W. in Silber ausbezahlt.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Der am 2. d. M. in Elberfeld stattgehabte Zuschlag für die Construction der eisernen Brücke, welche die Bergisch-Märkische Bahn zur Verbindung ihrer links- und rechtsrheinischen Linien bei Düsseldorf (Hamm) über den Rhein baut, wurde ministeriell dem Unternehmer J. Kaspar Harkort genehmigt. Dieselbe wird im Hochfeld hergestellt, muss bis Ende 1869 fertig gestellt werden, und erfordert nahezu 60000 Ctr. Blech-, Flach- und Winkeleisen, die von den Walzwerken der Besitzer Leon Mayis u. Comp. in Duisburg, Hochfeld, Styrum (Oberhausen) und Steinhauserhütte (Witten) geliefert werden.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
16. Nov.	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Werkhölzer	—
17. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. Bahn	Schreibmaterialien	—
19. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. Bahn	Betriebs- u. Werkstätte-Materialien	—
23. „	zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	Werkhölzer pro 1870.	—
23. „	zu Wiesbaden	Nassauische Bahn	Gussstahl-Bandagen	683
23. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Schienen	683
24. „	zu Frankfurt a/O.	Niederschles.-Märk. E.	Betriebsmaterialien etc.	683
28. „	zu Ratibor	Wilhelmsb.	Betriebsmaterialien etc.	682
30. „	zu Wiesbaden	Naussauische E.	Erdarbeiten, Baumaterialien etc. (Zwgb. Diez-Zollhaus)	—
30. „	zu Berlin	Berlin-Hamburg	Spitzpfähle u. Rostschwellen	—
30. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Schienen	683
30. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Güterzug-Locomotiven etc.	684
1. Dec.	zu Köln	Rheinische E.	16 Mill. Pfd. 9" hoher Schienen	684
1. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Locomotiven	683
15. „	zu Dortmund	Köln-Mindener Bahn	Dampfkesselaufstellung zu Dortmund	—

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen

im Monat September und im Jahre 1868.

Nachtrag zur Uebersicht in No. 44 S. 581.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Einnahme für Güter und Vieh	Einnahme für in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. September 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Sächs. westl. Stsb. .	142599	334233	476832	—	—	—
Sächs. östl. Stsb. . .	76112	162626	238738	—	—	—
Privatbahnen . . .	14876	32570	47446	—	—	—
Zusammen	233587	529429	763016	+57663	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Fünfkirchen-Barcs*						
Mohács-Fünfkirchen						
Oesterr. Südb. u. zw.						
a. Südösterr. Netz . .	698092	1 669 180	2 367 272	+1292	20 070 288	+3761431
b. Italienisches Netz	966126	866406	1 832 532	+226124	15 856 856	+640863
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen . .	194714	506779	701493	—31085	6054283	+934210
Bayer. Staatsbahnen	694785	1 639 584	2 334 369	+484777	17 558 407	+4 468 619
Badische Staatsb.	578446	1 055 671	1 634 117	—461519	14 542 634	+1 985 944

* Eröffnet am 6. Mai 1868.

Berichtigungen.

In dem Aufsatze über die Sächsischen Industriebahnen in der Beilage zu No. 45 bitten wir S. 665 Sp. 2 einen unliebsamen Druckfehler zu verbessern. In Zeile 32 v. u. ist „producirt" statt „fabricirt" zu lesen. — Zugleich erlauben wir uns eine Unvollständigkeit der mit Nr. 44 ausgegebenen Karte, und zwar auf dem Kärtchen, die Eisenbahnen des Zwickauer Kohlenbassins betreffend, zu verbessern. Das Geleis, welches von Bahn 2 bei der List'schen Fabrik nach dem Etablissement von Hering laufend eingezeichnet ist, hört bei diesem Etablissement nicht auf, sondern führt (während verschiedene Ladegeleise längs der Mulde beim Hering'schen Etablissement ausstrahlen) mittelst einer Brücke über die Mulde und mündet nicht weit von der Stelle, wo der Fluss eine kleine Insel bildet, in die nach Zwickau führende Bahn, so dass die Boekwaer Kohlenbahn in directer Geleisverbindung mit dem Bahnhofe Zwickau steht.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königliche Preussische Ostbahn.

Auf der Strecke **Danzig-Neufahrwasser** tritt vom **5. November** d. Js. ab bis auf Weiteres in Stelle des gegenwärtigen, der nachstehende **Fahrplan** in Kraft:

Richtung: **Danzig-Neufahrwasser.**

Stationen.	Gemischte Züge mit Personenbeförderung in allen vier Wagenclassen.									
	No. I.		No. V.		No. VII.		No. XXXI.		No. XXXIII.	
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Abfahrt	Vorm.		Nachm		Morg.		Nachm		Abends	
Danzig Lege Thor	10	4	4	16	7	41	1	29	9	15
Danzig Hohe Thor	10	18	4	32	7	57	1	45	9	31
Neufahrwasser	10	30	4	47	8	12	2	—	9	46

Richtung: **Neufahrwasser-Danzig.**

Stationen.	Gemischte Züge mit Personenbeförderung in allen vier Wagenclassen.									
	No. II.		No. VI.		No. XXX.		No. XXXII.		No. XXXIV.	
	U.	M.	U.	U.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Abfahrt	Abends		Vorm.		Vorm.		Nachm		Abends	
Neufahrwasser	6	11	11	—	9	—	3	15	10	15
Danzig Hohe Thor	6	28	11	14	9	17	3	32	10	32
Danzig Lege Thor	6	42	11	26	9	31	3	46	10	46

Bromberg, den 31. October 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Pfälzische Maximiliansbahn.
(Neustadt-Weissenburg, Winden-Maxau.)

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Maximilians-Bahn werden in Gemässheit der §§ 26 und 40 der Gesellschafts-Satzungen zu einer

Dienstag den 1. December 1868, Morgens 10 Uhr
zu Ludwigshafen a/Rh. im Stationsgebäude

abzuhaltenden

Ausserordentlichen Generalversammlung

hierdurch ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1) Vorlage der Allerhöchsten Concessionsurkunde d. d. Schloss Berg, den 21. September 1868 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winden nach Bergzabern als integrirender Bestandtheil der Pfälzischen Maximiliansbahn unter Ausdehnung der $4^1/_2$procentigen Zinsengarantie des Staates auf die hierdurch veranlasste Capitals-Vermehrung.

2) Antrag der Verwaltung
   a) auf Anerkennung und Annahme dieser Concession durch die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn.
   b) auf Genehmigung der der dessfalls erforderlichen Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales um den Maximalbetrag von 275 000 fl. unter mit den Kgl. Staatsministerien der Finanzen und des Handels näher zu vereinbarenden Modalitäten.
   c) auf Ermächtigung zur sofortigen Ausführung der Zweigbahn Winden-Bergzabern.

Diejenigen Herren Actionäre, welche dieser ausserordentlichen Generalversammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 24. November l. Jrs. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz, entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Ludwigshafen, den 30. October 1868.

Der Vorstand
des Verwaltungs-Rathes der Pfälzischen Eisenbahnen:
Mahla.

K. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.

Vom 1. November d. J. angefangen bis auf Weiteres wird auf der Strecke Pilsen-Budweis bei dem Personen- und Sachen-Transporte sowie bei dem Militär-Tarife

ein Agio-Zuschlag von 13%

eingehoben.

Von diesem Agio-Zuschlage sind jene Artikel und Nebengebühren befreit, welche in dem Placat-Tarife:

„Ausnahmen vom jeweiligen Agiozuschlage"

verzeichnet sind.

Wien, am 1. November 1868.

Die General-Direction.

Wilhelmsbahn.

Die Lieferung der pro 1869 erforderlichen Betriebs-, Werkstatts- und Uniforms-Materialien, sowie die Anfertigung der für die Beamten der Wilhelmsbahn pro 1869 erforderlichen Uniformsstücke, sollen im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, welchen die Nachweisungen der zu liefernden Materialien und anzufertigenden Uniformsstücke beigefügt sind, liegen in unserem Central-Bureau zur Einsicht aus, von welchem sie auch gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden können.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Betriebs-, Werkstatts- etc.-Materialien"

versehen, bis zum Submissions-Termine

Sonnabend, den 28. November cr., Vormittags 9 Uhr,

an die unterzeichnete Königliche Direction portofrei und versiegelt einzureihen.

Die den Bedingungen beigefügten Material-Nachweisungen sind als Formulare für die abzugebenden Offerten zu benutzen. — Offerten, zu denen das Formular nicht benutzt wird, bleiben unberücksichtigt.

Ratibor, den 7. November 1868.

Königliche Direction der Wilhelmsbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zum 1. Januar 1869 ist **die Abtheilungs-Baumeister-Stelle** für die Linie Berlin-Jüterbog-Röderau mit Wohnsitz auf Bahnhof Jüterbog, einem Einkommen von 1000 Thlr. Gehalt, Reisevergütigung resp. Diäten, Dienstwohnung und Brennmaterial zu besetzen.

Baumeister, **welche die vorgeschriebenen Staatsprüfungen bestanden haben** und **zur Annahme der bezeichneten Stelle** bereit sind, werden ersucht, **Anträge unter Beifügung der Prüfungs- und anderweitiger Zeugnisse bis spätestens den 26. d. Mts.** bei uns einzureichen.

Berlin, den 8. November 1868. **Die Direction.**

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von 11 550 Stück gewalzten Eisenbahnschienen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung:

„Offerte zur Schienenlieferung"

bis zu dem auf

Montag, den 23. November d. J. früh 10 Uhr

in unserm Geschäftslocale hier anberaumten Submissionstermine an uns einreichen.

Die Lieferungsbedingungen, von welchen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, am 4. November 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von

4 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven und
2 Stück dreigekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und Reservestücken

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Dieselben müssen bis zum 1. Juni 1869 abgeliefert sein, die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven" bis zu dem

am Dienstag den 1. December cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau unseres Obermaschinenmeisters Franck zu Berlin stattfindenden Submissions-Termine versiegelt und portofrei an den Genannten einzureichen und können von demselben auch die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen zu den Maschinen und Tendern gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Görlitz, am 7. November 1868.

Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 20 342 741 Pfd. Eisenbahnschienen für das Jahr 1869 im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Termin hierzu ist auf **Montag, den 30. November cr. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des c. Ober-Betriebs-Inspectors Wex hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Eisenbahnschienen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch daselbst auf portofreie Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 3. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 1910 Centner Gussstahl-Bandagen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf **Montag den 23. l. M. Vormittags 11 Uhr** in dem Büreau der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe zu Wiesbaden anberaumt und sind bis zu diesem Termine die Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf die Lieferung von Gussstahl-Bandagen"

versehen, an die Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden einzureichen.

Die bis dahin eingegangenen Offerten werden in dem gedachten Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen sind auf dem Directions-Büreau zu Wiesbaden zur Einsicht aufgelegt, und können gegen Erstattung der Copial-Gebühren auch von da bezogen werden.

Wiesbaden, den 5. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung der erforderlichen eisernen Brücken-Constructionen zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke von Heidelberg nach Meckesheim und von Durlach nach Wilferdingen vergeben wir im Wege schriftlicher Angebote.

Die Gewichte der zu liefernden Eisenconstructionen betragen:

für die Strecke von Heidelberg nach Meckesheim
beiläufig 3295 Centner Schmied- und Walzeisen und
200 „ Gusseisen,

für die Strecke von Durlach nach Wilferdingen
beiläufig 2095 Centner Schmied- und Walzeisen und
241 „ Gusseisen.

Die Angebote, welche auf die ganze oder theilweise Lieferung gemacht werden können, sind **spätestens bis zum 16. November d. J. Vormittags 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebote auf die Lieferung eiserner Brückenconstructionen"

versehen bei unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst auch die bezüglichen Pläne, Gewichtsverzeichnisse und Bedingnisshefte eingesehen und von Letzteren auch einzelne Exemplare bezogen werden können.

Carlsruhe, den 27. October 1868.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten
B. V. d. D.
Poppen.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1869 erforderlichen

Werkstatts-Materialien und Utensilien

als Kupfer, Zinn, Zink, Antimonium, Blei, Bleche, Stahl, Eckeisen, Eisenguss, Drath, Schrauben, Nägel, Niete, Feilen, Material- und Farbe-Waaren, Posamentier-, Leder-, Manufactur- und Seiler-Waaren, Gummi-Fabricate, Glas, Holzkohlen, Bürsten, Pinsel, Stuhlrohr und sonstige kleine Geräthe und Werkzeuge im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 24. November 1868 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, die Bedarfs-Nachweisung, Proben und Zeichnungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 5. November 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
A. Wöhler.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

6 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 30. November d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 7. November 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 16 Millionen Pfund 9 Zoll hoher Eisenbahnschienen für die Neubauten soll verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf unserem Central-Bau-Büreau — Trankgasse 23 — einzusehen, auch von dort auf francirte Gesuche zu beziehen.

Die Offerten sind francirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung 9 Zoll hoher Schienen“

versehen, daselbst **bis 1. December d. J.** einzureichen.

Cöln, den 3. November 1868. **Die Direction.**

Werkstätten-Materialien und Vorrathsstücke.

Die Lieferung der für die Königlich Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn im Jahre 1869 erforderlichen Werkstätten-Materialien und Vorrathsstücke als:

8 Ctr. Antimonium-regulus,
60 „ Blockblei,
3700 „ Schmiedeeisen,
63 „ Drahtstiften,
1500 „ Eisenguss nach Modell,
115 „ Lehmguss,
450 „ Steinkohlenblech,
325 „ Holzkohlenblech,
4500 □F. Eisendrahtgewebe,
130 Ctr. Englisch Blockzinn,
105 „ Englischer Gussstahl,
85 „ geschmiedete Gussstahlstücke,
850 „ Gussfederstahl,
10 „ Deutscher Stahl,
10 „ Kupferabschnitte,
35 „ Stangenkupfer,
90 „ Tafelkupfer,
7 „ Messingblech,
12 „ Zinkblech,
12 Kisten Weissblech,
5 Ctr. Englischer Gussstahldraht,
750 Gros Holzschrauben,
60 Ctr. Kesselnieten,
75 Mille geschmiedete Schlossnägel,
12800 Cbkfuss Eichenholz,
14000 „ Kiefernholz,
5000 „ Pappelholz,
3500 Körbe Holzkohlen,
23000 Blatt Schmiergelleinen,
8 Ctr. Englischer Lack,
20 „ Asphaltlack,
120 „ Holländisches Leinöl (rohes),
110 „ Soda,
15 „ Pottasche,
$8^1/_2$ „ gereinigtes Terpentinöl,
3 „ Borax,
50 „ Eisenmennig,
40 „ Mastix,
12 „ rother Mennig,
27 „ Bleiweiss,
50 „ Kesselsteinpulver,
11000 Stück Gummiringen,
53 Ctr. Leder,
60 „ Spanisch Rohr,
3 „ Gummiplatten,
700 Stück Wasserstandsgläser,
100 Tafeln Glas für Signalscheiben,
2150 „ Fensterglas,
14 Ctr. Dampffilzplatten,
420 Ellen Tuch für Personenwagen I. Classe,
75 „ Seidendamast 45″ breit,
400 „ Seidenzeug von 28″ Breite, blaues u. braunes,
500 „ Tybet,
160 „ Sammet (Pelûche),
900 „ Segeltuch,
80 „ Cocusläufer,
30 „ wollene Fussteppiche für Coupees I. Classe,
60 „ „ „ für Wärmflaschen,
225 „ Wachsparchend,
100 „ gewichste Fussbodenteppiche,
120 „ Borten (zu Fensteraufziehriemen und Armschlingen),
75 Stück Wagenquäste (zu Fensterzügen),
1000 Ellen Nath- und Plattschnur,
600 lfd. Fuss Spritzenschläuche, hänferne,
85000 Stück Splinter,
9000 „ Patentschrauben,
1800 „ Hammerstiele,
80 „ Spiralfedern,
300 „ Bastardfeilen,
500 „ Schlichtfeilen,
50 „ Schmelztiegel,
40 „ Lampenglocken,
140 „ Lampenschaalen,
20 „ grosse Locomotiv-Signallaternen,
20 „ kleine „ „
3000 „ Stahlguss-Siederohrringe,
1000 „ Siederohre für Locomotiven,
18 „ Gussstahlachsen,
70 „ schmiedeeiserne Achsen,
845 „ Puddelstahlbandagen,
207 „ Gussstahlbandagen,
100 „ Gussstahltragfedern

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, denen das Verzeichniss de sämmtlichen Gegenstände beigefügt ist, können im Büreau de Unterzeichneten hierselbst, sowie in den Stationsbüreaus zu Trie Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch vo mir auf portofreie Anträge in Abschrift bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden daher eingeladen, ihre O ferte mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien un Vorrathstücken für die Königliche Eisenbahn-Direction zu Saa brücken pro 1869“

bis spätestens den 23. November cr. Vormittags 10 Uhr unt Beifügung gehörig bezeichneter Proben portofrei an mich einz senden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Be sein etwa erschienener Submittenten erfolgen wird.

Nicht rechtzeitig eingehende Offerten und Nachgebote bleib unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 26. October 1868.

Der Königliche Maschinen-Director.

Kirchweger.

Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Saarbrücker- und die Rhein-Nahe-Eisenbahn pro 1869 erforderlichen **Betriebs-Materialien** soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen das Verzeichniss sämmtlicher Materialien beigefügt ist, können im Bureau der Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, sowie in den Stations-Bureaux zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von Ersterer auf portofreie Anträge in Abschrift bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden daher eingeladen, ihre Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Betriebs-Materialien für die Königliche Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken pro 1869"

bis spätestens den 24. November c. Vormittags 9 Uhr unter Beifügung gehörig bezeichneter Proben portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection einzusenden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Beisein etwa erschienener Submittenten erfolgen wird.

Nicht rechtzeitig eingehende Offerten und Nachgebote bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 28. October 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
gez. Bensen.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von 1500 Ctr. **Zinkchlorid** für die Schwellen-Präpariranstalten zu Leer und Oberhausen beabsichtigen wir im Wege der Submission zu vergeben. — Die maassgebenden Lieferungsbedingungen sind auf portofreies Ansuchen von uns zu beziehen. Offerten mit der äusseren Bezeichnung

„Submission auf Lieferung von Zinkchlorid"

werden **bis zum 17. November Abends** von uns entgegengenommen.

Submittenten bleiben bis zum 21. November an ihre Offerte gebunden.

Köln, den 31. October 1868. **Die Direction.**

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung und Aufstellung eines **Dampfkessels** für die Maschinen-Werkstätte zu Dortmund soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten, nach Vorschrift der speciellen und allgemeinen Bedingungen, welche in unserm hiesigen Geschäftslocale, sowie im Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters zu Dortmund ausliegen, auch auf portofreies Ersuchen verabfolgt werden, sind **spätestens bis zum 20. November d. J.** mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Lieferung eines Dampfkessels" versiegelt und portofrei an uns einzusenden. Die Submittenten bleiben bis zum 15. December d. J. an ihre Offerten gebunden.

Köln, 30. October 1868. **Die Direction.**

PRIVAT-ANZEIGEN.

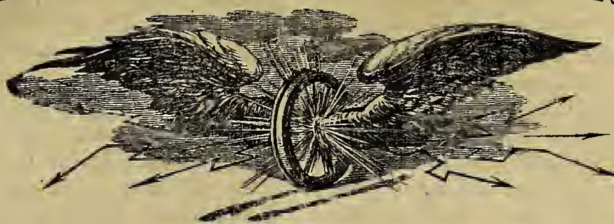
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº. 47.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 20. November 1868. (Schluss der Nummer: Wegen des auf den 19. fallenden Busstags bereits am 18. November Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen sind

1) von der nördlichen Linie die $1{,}_{74}$ Pr. Meilen lange Strecke **Winschoten-Nieuwe-Schans** mit den gleichnamigen Stationen,

2) von der südlichen Linie

a) die $4{,}_{26}$ Pr. Meilen lange Strecke **Utrecht-Waardenburg** mit den Stationen
Houten, Schalkwyk, Kuilenburg und Geldermalsen,

b) die $0{,}_{76}$ Pr. Meilen lange Strecke **Vught-Herzogenbusch** mit den gleichnamigen Stationen

am 1. November d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 13. November 1868.

Nach der Mittheilung der Direction der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft (bisher Oppeln-Tarnowitzer) ist die $16{,}_{92}$ Meilen lange Strecke dieser Bahn von **Breslau bis Vossowska** mit den Stationen

Breslau, Hundsfeld, Wolfkretscham, Bohrau, Oels, Gr. Zöllnig, Bernstadt, Namslau, Noldau, Konstadt, Kreuzburg, Kl. Lassowitz, Chudoba, Kaminietz, Zembowitz, Mischline und Vossowska

am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Mit diesem Tage ist die bisherige Firma „Direction der **Oppeln-Tarnowitzer** Eisenbahn-Gesellschaft" erloschen und an deren Stelle die folgende getreten:

Direction der **Rechten-Oder-Ufer**-Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Sitz der Verwaltung ist nach wie vor in **Breslau**.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Organe hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 16. November 1868.

Nach der Mittheilung des Directoriums der **Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger** Eisenbahn-Gesellschaft wird die an der Halle-Nordhausen-Casseler Flügelbahn neu eingerichtete, zwischen Bleicherode und Gernrode belegene Station **Sollstedt am 20. d. Mts.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 14. November 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation.

Die bisher bekannt gewordenen October-Einnahmen zeigen mit geringer Ausnahme wieder eine zum Theil sogar sehr bedeutende Steigerung der Güterbewegung gegen die im Vormonat. Diese Bewegung ist so gut wie ganz innerhalb des vereinsländischen Gebiets geblieben, was die entscheidenden Summen anlangt. Die grossen Fruchttransporte für Frankreich und England, wie sie das vorige Jahr aufwies, sind bisher noch ganz ausgeblieben und nur Sachsen und die Schweiz haben in Getreide von Stettin und bezw. Pest aus einige Sendungen von im Ganzen nicht grosser Erheblichkeit veranlasst. Die Bankausweise spiegeln auch den Mangel an regerem Leben im internationalen Verkehr sehr gut ab. Nur Metalle machen hier eine Ausnahme. Die Versendungen in Eisenfrachten nehmen noch immer zu und in der ganzen Branche der Hüttenproducte ist eine Regsamkeit, wie seit langer Zeit nicht mehr. Die rapide Progression der südöstlichen und der Russischen

Bahnen ist wohl der mächtigste Hebel für diese Erscheinung, genügt aber doch nicht ganz zur Erklärung. Nach den Hütten- und Eisenmarktberichten erkennt man, dass die Verwendung des Eisens im Bauwesen und Hausbedarf seit letzter Zeit in sehr rasche Zunahme an Stelle des Holzes und theilweise des Steines tritt. Die Summen, welche aus diesem rationellen Umschlage der Technik und des practischen Sinnes der Menschen resultiren, sind weit höher, als sie der Einzelne, dessen Blick immer nur einen engen Kreis umspannt, gewöhnlich zu veranschlagen pflegt. Die von uns früher gegebene Statistik der metallurgischen Production zeigt dieses klar. Eine weitere schon jetzt erkennbare bedeutende Zukunft haben unsere Schlesischen und Sächsischen Kohlenfrachten nach Oesterreich und die Eisenbahnprojecte für directere Verbindungen der letzteren mit Böhmen gehen aus dieser richtigen Erkenntniss hervor. Für die ersteren sind diese Aussichten um so wichtiger, als der neue Russische Kohlenzoll zunächst den Schlesisch-Polnischen Export drücken muss.

Es ist wahrscheinlich, dass wir noch längere Zeit auf den inneren Verkehr hauptsächlich angewiesen sein werden. Wenn auch die Preussische Thronrede friedliche Aussichten eröffnet und England und selbst Frankreich sympathisch in officiösen Aeusserungen geantwortet hat, so wird doch das internationale Geschäft von der Speculation nicht eher wieder in Schwung gesetzt werden, als von Frankreich bestimmt erklärt wird, dass es das „Germania farà da se" rückhaltslos anerkennt. Man mag uns vorrechnen, dass die gesammten Bahnen der Erde täglich 27 Millionen Centner Fracht und 3 Millionen Personen transportiren, die normale Fortentwicklung im Transit-, Export- und Import-Verkehr ist gebremst. Der steigende innere Verkehr zeigt, wie die Gütermassen später nach langer Stauung emporschnellen werden, sobald der Alp, der auf dem grossen, auf dem Weltverkehr liegt, gelösst sein wird.

Die schon für November gehoffte grössere Frachtbewegung in Getreide ist nicht eingetreten. Wir zweifelten schon früher an der Realisirung dieser Erwartung und die neuesten Ausweise der Productenbörsen von der Donau bis an die Ostsee besagen in ihrem Hauptinhalte, dass diese Bewegung wahrscheinlich erst mit dem Neujahr beginnen wird. Die Zufuhren zum Markte sind unbedeutend und es war hierfür der Grund nicht etwa blos im niedrigen Wasserstande der Flüsse zu suchen, wie theilweise angegeben wurde. Die Situation ist einfach die. Die Ernte in Europa ist auch nach den nachträglichen Berichten fast durchgängig eine gute Mittelernte gewesen.* Nur Russland und England haben Ausfälle, welches letztere seinen Cerealienbedarf auf 10 Mill. £ schätzt, vorläufig aber hauptsächlich noch von der eigenen Ernte zehrt. Für beide Länder haben jedoch einige Bezüge schon begonnen, wenn auch noch schwach. Russland hat, um seinen Ostseeprovinzen etwas zu Hülfe zu kommen, die Küstenschifffahrt freigegeben. Zunächst sind denn auch bereits vom Petersburger Hafen aus Versendungen gemacht worden. Die dortigen Vorräthe dürften, bei der mangelhaften Ernte des mittleren und nördlichen Russlands nicht lange anhalten. Die Ungarischen Stapel werden also später zum Succurs herangezogen werden. Kaufsordres von daher wie aus dem Westen für das Frühjahr liegen bereits vor und ihre Vermehrung ist sicher. Die durchschnittliche Festigkeit der Preise auch gegenüber den Manoeuvres der Speculation harmonirt vollständig mit der entworfenen Situation. Die Eisenbahnzusendungen werden also vorläufig klein bleiben. Die grösseren Zufuhren zu den Märkten in voriger Woche befriedigen die locale Nachfrage und ehe die Preise nicht anziehen, ist an Beginn des grossen Versandes für die am Ungarischen Export betheiligten Bahnen nicht zu denken. Eine schlimme Wendung der Dinge vollzieht sich für den früher sehr belangreichen Versand von Zucker nach dem Osten. Die von uns mitgetheilten statistischen Zahlen des I. Semesters des Import-Verkehrs Russlands zeigen evident, dass diese Frachten für den Osten wahrscheinlich für immer verloren gehen. Die Ziffern für das nördliche Russland sind schon ganz zusammengeschrumpft, die nach Südrussland kaum mehr nennenswerth. Die Russische Zuckerindustrie hat jedenfalls bedeutende Ausdehnung gewonnen und deckt den Consum schon fast gänzlich allein. Auch die Fabricate aus der Webewaaren-Industrie nehmen in den Importziffern für Russland ab. Dafür heben sich wieder andere Waarenclassen sehr bedeutend; wir werden später für die östlichen Bahnen diesen Punct wieder aufnehmen, um ihn mit Hülfe der Russischen Statistik zu beleuchten. Die gestiegenen Wollfrachten zeigen das wieder animirtere Leben in der Textilbranche, womit auch das Steigen des Imports in America zusammenzuhalten ist. Alles in Allem werden wir vorläufig in der Hauptsache noch auf unsere eigenen wirthschaftlichen Kräfte angewiesen sein und diese zeigen sich denn auch so spannkräftig, dass trotz aller zuwartenden Haltung der Speculation die vereinsländischen Frachten in fast ununterbrochenem Wachsen geblieben sind.

* Der Ausfall im Sommergetreide und Futterkräutern lässt sich somit leicht decken. Das Stroh ist kleiner als andere Jahre, die Körner selbst aber sind schwerer ausgefallen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Aufnahme der Kronprinz - Rudolfsbahn sowie der Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn in den Verein.) Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Kronprinz-Rudolfsbahn zu Wien hat seine Aufnahme in den Verein beantragt. Die Hauptbahn umfasst folgende Strecken:

	Im Betriebe. Meilen.	Im Bau. Meilen.	Noch zu bauen. Meilen.
St. Valentin-Steyer	2,68	—	—
Steyer-Weyer	—	5,97	—
Weyer-Rottenmann	—	—	11,70
Rottenmann-St.-Michael	—	8,09	—
St. Michael-Neumarkt-Villach	23,09	—	—
Villach-Pontebba	—	—	7,68
Pontebba-Udine	—	—	11,54
	25,77	14,06	30,92

zusamm. 70,75 Meilen.

Dazu die im Bau begriffenen Zweigbahnen

St. Michael-Leoben	1,56 Meilen
Launsdorf-Mösel	3,21 „
St. Veit-Klagenfurt	2,43 „

Ueberhaupt 77,95 Meilen.

Die Strecke St. Valentin-Steyer wurde am 15. August cr. und die Strecke St. Michael-Villach am 19. October d. J. eröffnet. Die Zweigbahn St. Michael-Leoben wird am 1. December d. J. und die Strecke St. Veit-Klagenfurt im Laufe k. Mts. in Betrieb gesetzt werden. Die noch im Bau begriffenen Strecken werden in der ersten Hälfte des Jahres 1869 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Rudolf-Bahn hat in St. Valentin Anschluss an die Kaiserin Elisabeth-Bahn und in Villach und Leoben (demnächst auch in Klagenfurt) an die Oesterreichische Südbahn.

Desgleichen hat der Verwaltungsrath der K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn zu Pest seine Aufnahme in den Verein beantragt. Die Bahn ist 8,97 Meilen lang und seit dem 6. Mai d. J. im Betriebe.

Die Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn verbindet die Oesterreichische Südbahn, deren Zweigbahn (Kanizsa) Keresztur-Barcs am 1. Septbr. d. J. eröffnet wurde, mit der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn. Beide Anschlussbahnen gehören seit Jahren dem Vereine an.

Da sowohl die Kronprinz-Rudolfsbahn als die Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn in einem Lande gelegen ist, welches „unter einer früheren Deutschen Bundesregierung" steht, auch die Verwaltungen dieser Bahnen ihr Domicil in einem solchen Lande haben, so steht dem Aufnahme-Antrage nach § 2 des Vereins-Statuts nichts entgegen, und wurden daher die genannten Bahn-Verwaltungen resp. Verwaltungsräthe von der geschäftsführenden Direction des Vereins im Laufe dieses Monats vorläufig vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der nächsten Generalversammlung des Vereins in denselben aufgenommen.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, den 17. November. Die steigende Bewegung, von welcher ich in der letzten Woche berichten konnte, hat eine Unterbrechung erfahren. Paris und Wien waren tonangehend, von beiden Plätzen wurden in den letzten Tagen aber niedrigere Course gemeldet und das Facit war, dass Berlin denselben folgen und ebenfalls seine Hausse-Neigungen zügeln musste. Ich spreche hier allerdings nur von dem speculativen Theile des Geschäfts, aber derselbe ist für die Stimmung entscheidend, und dieser müssen sich alle Zweige des Geschäfts unterordnen. Am meisten gilt das vom Eisenbahn-Actien-Markte, weil auf diesem die Speculation ebenfalls eine Rolle spielt und diese immer von der augenblicklichen Stimmung souflirt wird. Gegen diese Wechselwirkung erklärt sich zwar der Verstand, denn es

giebt keine genügenden Gründe, welche für eine Baisse der Köln-Mindener Eisenbahn-Actien sprechen, wenn „Credit" aus Wien matt gemeldet wird. Die Börse ist aber ein ganz eigenartiges Institut, sie hat nicht blos ihre besonderen Usancen, sondern auch ganz exclusive Lehrsätze, und zu diesen gehört auch jene Wechsel-Wirkung. Im gewöhnlichen Leben gilt der Satz „man merkt die Absicht und wird verstimmt"; an der Börse das Gegentheil. So erschien vor einigen Tagen in Paris eine Brochure, welche die Oesterr. Staatsbahn- auf Kosten der Südbahn- und und aller Französischen Eisenbahn-Actien glorificirte. Die Brochure wurde gratis den Speculanten ins Haus geschickt, das, Inhalt und Ton des Buchs, Alles hatten die Absicht des Verfassers, Agiotage zu treiben, verrathen; die Börse fand in derselben Motive, sich für Staatsbahn- und gegen Südbahn-Actien zu interessiren, jene stiegen und diese fielen, ungeachtet sich Jeder sagte, „die Brochure ist das Werk, ist das Product eines Speculanten". Man setzte aber voraus, dass dieser zur Verwirklichung seiner Zwecke noch anderweite Anstrengungen machen würde, man wollte also von diesem profitiren und so entwickelte sich eine Strömung, welche dem Pariser Herrn ausserordentlich zu Statten kam. Gegen Südbahn-Actien wirkte freilich auch die Krankheit des Herrn v. Rothschild in Paris, der das Unternehmen seit Jahren unter seine Fittige genommen hatte. Gestern wurde der Tod des alten Herrn gemeldet, und wider alles Erwarten waren Südbahn-Actien fester, als seit langer Zeit. Die Börse hat auch diesmal der Praxis gehuldigt, kommende Ereignisse im Voraus zu escomptiren und die Wirkung ihres Eintritts dadurch abzuschneiden. Für die weitere Cours-Entwickelung wird Paris bestimmend sein, nicht allein, weil man gespannt ist zu erfahren, wie die Börse den Tod Rothschilds aufnehmen wird, sondern auch weil man voraussetzt, dass die Verstimmung der letzten Tage den von Pariser Blättern producirten Verschwörungs-Gerüchten ihre Entstehung verdanke. Jene Gerüchte sind dementirt worden, es ist also kein Grund für die Baisse vorhanden. Das ist Börsen-Praxis, dass sie aber Erfolg hat, beweist die seit acht Tagen für Staatsbahn-Actien eingetretene Hausse von 2 Thlr., während Südbahn-Actien ebenso viel rückwärts gingen.*

Mit weniger Ausnahme habe ich auch für andere Eisenbahnactien weichende Course zu verzeichnen, die Baisse übersteigt durchschnittlich nicht 1 Proc., neben derselben ist aber auch wieder eine Geschäftsstille zu signalisiren, die ich auf lange Zeit quittirt glaubte. Die October-Einnahmen bleiben, ungeachtet sie meist gut sind, wirkungslos, weil die Theilnahme der Speculation und des Capitals fehlte, das letztere floss überhaupt nur schwach zur Börse und hat so wenig den Actien- wie den Prioritätmarkt unterstützt. Auch Russische und Oesterreichische Prioritäten waren still und verkehrten, von sehr wenigen Ausnahmen abgesehen, ohne Anregung. Trotz dieser Thatsache hat die Zeichnung auf die Rudolfbahn-Prioritäten ein so grosses Resultat ergeben, dass sie auf 6 Proc. reducirt werden musste. Darin liegt ein Widerspruch, der nur seine Erklärung in der speculativen Theilnahme an den Zeichnungen oder darin findet, dass das Capital sich solchen neuen Erscheinungen zuwendet, oder endlich, dass andere Märkte sich eines stärkeren Capitalszuflusses erfreuen, als Berlin. Für die letztere Alternative sprechen einige Symptome, nicht aber ist die Voraussetzung berechtigt, dass in der Erwartung einer starken Reduction viel mehr gezeichnet worden ist, als die Subscribenten zu erhalten erwarteten.

Den Rudolfsbahn-Prioritäten folgen jetzt 7 800 000 Gulden „Lemberg-Czernowitz-Jassyer-Prioritäten", welche zu 69 % in Silber aufgelegt sind und werden hierbei noch die Zinsen auf einen Monat zu Gunsten der Subscribenten laufen. Ueber das Resultat wage ich kein Urtheil, die bedeutende Reduction durch Zeichnungen bei den Rudolfsbahn-Prioritäten hat verstimmt, weil man die Gefahr übernimmt grosse Beträge zu erhalten und doch wegen der Möglichkeit einer abermals starken Reduction in den Dispositionen bis zum Bekanntwerden der Vertheilung gestört ist.

Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft hat die Anträge der Direction auf Erweiterung des Unternehmens vorläufig abgelehnt. Er fordert eine definitive Entbindung von dem Bahnbau „Landesgrenze-Wildenschwert" und will in Betreff der von dem Herrn Minister proponirten Berechnung der Eisenbahn-Steuer eine Modification erwirken. Während nämlich die neu zu emittirenden Stamm-Actien mit Beginn der auf die Vollzahlung folgenden Jahres gleich den alten Stamm-Actien dividendenberechtigt sein sollen, soll die Steuer so berechnet werden, als wenn bis zu dem auf die Eröffnung des Betriebes auf den neuen Bahnen folgenden Jahre nur das gegenwärtige Stamm-Actien-Capital an der Dividende participirte. Mit anderen Worten der Herr Minister will während der Bau-Periode keine Einbusse an der Steuer tragen. Das Actien-Capital würde während der Bau-Periode, wenn der Bau der Strecke „Landesgrenze-Wildenschwert" definitiv aufgegeben wird, successive um 8 000 200 Thaler, also auf 20 606 200 Thaler steigen. Nehme ich den Gesammt-Ueberschuss mit 4 500 000 Thaler (gegen 3 940 000 Thaler in 1867) an und bringe ich die Mehrverzinsung von circa 900000 Thlr. für das laufende Jahr in Ansatz, dann würde die Steuer bei 2 Mill. Thlr. zutretendem Actien-Capital 316 244, bei 8 Mill. Thlr. Actien-Capital Plus 259 244 Thlr., in beiden Fällen nach den Vorschlägen des Herrn Ministers aber 343 733 Thlr. betragen. Die Differenz fällt in dem auf die Betriebs-Eröffnung folgenden Jahre fort und ist in keinem Falle so gross, um wegen derselben die Erweiterungsbauten fallen zu lassen.

Die Verwaltung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn hat mit dem mehrerwähnten Consortium abgeschlossen, die betreffenden Nachrichten sind noch zu unklar, um ein Urtheil zu formuliren. Für den Bau Rothenburg-Altdamm werden 11—12 Mill. Thaler gebraucht, das Consortium hat aber nur 3 400 000 Thlr. Stamm-Actien zu 102 2/5 Proc. und 3 100 000 Thlr. 4 1/2 Proc. Prioritäten zu 84 1/4 Proc. übernommen. Auf welchem Wege der Rest aufgebracht werden soll, ist ebenso unbekannt, wie es die „bestimmten Bedingungen" sind, von denen die betreffenden Mittheilungen sprechen. Es liegt nahe, dass zunächst weitere Veröffentlichungen abzuwarten sind, namentlich über die Bedingungen, unter denen das Consortium auf die Bau-Enterprise verzichtet und dieselbe an die Eisenbahn-Direction zurückgegeben hat. Uebrigens liegt in der Sicherstellung des Baues der Bahn Rothenburg-Altdamm (Stettin) ein neues drängendes Motiv für die Verbindung zwischen Cosel-Neisse und Frankenstein.

* Die Hausse der Staatsbahn-Actien stützt sich darauf, dass die projectirten Anschlussbahnen bei Bazias der Staatsbahn einen bedeutenden Transitverkehr von der Türkei und den Donaufürstenthümern durch ganz Oesterreich sichern. Die Redact.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn. Die am 14. d. M. zu Breslau abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung beschloss eine Reorganisation der Verwaltungseinrichtungen und Verwaltungsorgane der Gesellschaft, speciell auch bezüglich der bisherigen Zusammensetzung, Befugnisse und Obliegenheiten der Direction und des Aufsichtsrathes, insbesondere aber durch Aufnahme besoldeter Mitglieder in die Direction und autorisirte den Verwaltungsrath, alle zur Durchführung der beschlossenen Reorganisation der Verwaltungseinrichtungen und Verwaltungsorgane von ihm für erforderlich zu erachtenden Abänderungen des Gesellschaftsstatuts mit der Königlichen Staatsregierung zu vereinbaren und endgültig festzustellen.

tz. — Niederschlesisch-Märkische Staatseisenbahn. (Jahresbericht pro 1867.) Unter der Verwaltung der Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stehen zwei, dem Preuss. Staate gehörige Eisenbahnlinien, nämlich

1) die Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, bestehend aus der Hauptbahn Berlin-Frankfurt a/O., Liegnitz-Breslau ($47{,}_{55}$ Meilen), der Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz ($3{,}_{75}$ M.) und der Verbindungsbahn in Breslau ($0{,}_{31}$ M.), zusammen $51{,}_{62}$, von welcher die Haupt- und Zweigbahn mit $51{,}_{31}$ Meilen doppelgeleisig sind.
2) die Schlesische Gebirgsbahn mit den Strecken: Kohlfurt-Lauban-Hirschberg ($9{,}_{79}$ Meilen), Görlitz-Lauban ($3{,}_{40}$ M.) und Hirschberg-Dittersbach-Waldenburg ($6{,}_{88}$ M., eröffnet am 15. August 1867), zusammen $20{,}_{07}$ Meilen, die einen mittleren Jahresdurchschnitt von $15{,}_{81}$ Meilen repräsentiren und durchweg eingeleisig sind.

Das Anlage-Capital beträgt für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn 37 085 433 Thlr. überhaupt und 718 431 Thlr. pro Meile Bahnlänge und für die Schlesische Gebirgsbahn 10 365 213 Thlr. überhaupt und 516 453 Thlr. pro Meile. Ausserdem sind aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bis Ende 1866 5 221 009 Thlr. und pro 1867 239 244 Thlr. zu Meliorationen und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet.

Die Betriebsmittel sind für beide Linien gemeinschaftlich, ebenso sind die Ergebnisse des Betriebes in einer Summe aufgeführt.

Nachdem im Jahre 1867 den Verkehrs-Verhältnissen entsprechend 29 Locomotiven, 34 Personenwagen und 800 diverse Lastwagen angeschafft waren, bestanden die Betriebsmittel in 206 Locomotiven, 194 Tendern, 295 Personenwagen mit 14 336 Plätzen, 58 Gepäck-, 4526 Güter- etc. und 112 Arbeitswagen mit einer Ladefähigkeit von zusammen 893 954 Ctrn., sowie 65 Bahnmeisterwagen. Die Leistungen derselben waren correspondirend mit denen im Vorjahre, nämlich 574 721 Nutzmeilen und 34 981 052 Achsmeilen.

Frequenz. In Folge des Ausfalls der Truppen-Transporte zeigt der Personenverkehr einen Ausfall von 88 858 Personen = $3{,}_{46}$ Proc., während der Güterverkehr um 3 996 601 Ctr. = $10{,}_{84}$ Proc. gegen das Vorjahr gestiegen ist.

Befördert sind: 25 095 Personen in der I., 271 546 in der II., 797 789 in der III. und 1 384 747 in der IV. Classe, sowie 89 831 Militärs und Personen zu ermässigten Fahrpreisen (gegen 390 763 im Vorjahre), zusammen 2 569 008 Personen, welche 20 149 564 Meilen zurückgelegt haben. Im Durchschnitte hat jede Person $7{,}_{84}$ Meilen durchfahren und es sind pro Person und Meile $2{,}_{58}$ Sgr. eingekommen.

Wie in mancher anderen Beziehung, so zeichnet sich der Bericht der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn auch dadurch aus, dass derselbe eine Berechnung der Selbstkosten pro Person und Meile und pro Centner Gut und Meile enthält, welche man in jedem anderen Geschäftsberichte vergeblich suchen wird.

Nach dieser Berechnung haben die Selbstkosten pro Person und Meile, jedoch ohne Berücksichtigung der Summen, welche Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals erforderte, 1 Sgr. $10{,}_{426892}$ Pf. betragen, gegen 1 Sgr. $4{,}_{205807}$ Pf. im Jahre 1866.

Von der Gesammtzahl der Reisenden wurden $87{,}_{8}$ Proc. im Binnenverkehre befördert. Die specifische Personen-Frequenz betrug 298 822 Personenmeilen.

An Neben-Transporten wurden 201 194 Ctr. Gepäck, 798 Equipagen, 7621 Pferde und 6423 Hunde befördert.

Im Güterverkehre kamen zur Beförderung 288 104 Ctr. Eilgüter, 9739 Ctr. Postgüter, 3 183 131 Ctr. der Normalclasse und sperrige Güter, 17 848 557 Ctr. der ermässigten Classen und 15 534 045 Ctr. Kohlen und Coaks, zusammen 36 863 576 Ctr., welche 991 635 Mille Centnermeilen (jeder Centner also $26{,}_{53}$ Meilen) zurückgelegt haben, bei einer Einnahme von $1{,}_{628}$ Pfgn. pro Centner und Meile. Die Selbstkosten pro Centner und Meile berechneten sich auf $1{,}_{086708}$ Pfge. gegen $1{,}_{044559}$ Pfge. im Vorjahre.

Während der Personenverkehr überwiegend localer Natur ist, bewegte sich der Güterverkehr mit $81{,}_{46}$ Proc. in directer Expedition. Die specifische Frequenz umfasste 14 706 148 Centnermeilen.

Ausser den oben aufgeführten Gütern wurden noch befördert: 2 350 314 Ctr. Baugüter, 1785 Eisenbahn- und 20 638 sonstige Fahrzeuge, sowie 814 266 Stück Thiere aller Art.

Einnahmen. Sowohl diejenigen aus dem Personen-, als auch die aus dem Güterverkehre sind niedriger als im Vorjahre und es hat sich die Gesammt-Einnahme um 82232 Thlr. = $1{,}_{08}$ Proc. vermindert. Die Ursachen dieser Verminderung sind hauptsächlich in der Herabsetzung der Tarife zu suchen.

Betragen haben die Einnahmen: für Personen 1 735 163 Thlr., für Gepäck 49 850 Thlr., für Hunde 2100 Thlr., für Equipagen 10 793 Thlr., für Pferde 22 219 Thlr., für Eilgüter 150 538 Thlr., für Postgüter 4356 Thlr., für Frachtgüter der Normalclasse etc. 946 719 Thlr., für Frachtgüter der ermässigten Classen 2 364 521 Thlr., für Kohlen und Coaks 1 569 745 Thlr., für Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge 21 755 Thlr., für Thiere 120 838 Thlr., Neben-Erträge 69 271 Thlr. und aus verschiedenen Quellen 572 170 Thlr.

Hiernach beträgt die Gesammt-Einnahme 7 640 038 Thlr. überhaupt, 113 303 Thlr. pro Meile-Bahnlänge und $13{,}_{29}$ Thlr. pro Nutzmeile.

Die Ausgaben sind in Folge grösserer Erneuerungskosten der Bahn und der Betriebsmittel um 554 032 Thlr. = $11{,}_{76}$ Proc. gegen diejenigen des Vorjahres gestiegen und betragen in specie: für die Bahnverwaltung 1 588 039 Thlr., d. i. 23 551 Thlr. pro Meile, resp. $34{,}_{34}$ der Gesammt-Ausgaben, für die Transportverwaltung 2 881 456 Thlr. = $5{,}_{01}$ Thlr. pro Nutz-, $2{,}_{47}$ Sgr. pro Achsmeile, resp. $62{,}_{30}$ Proc. und 155 620 Thlr. für die allgemeine Verwaltung = 2308 Thlr. pro Meile = $3{,}_{36}$ Proc. Demnach betragen die Ausgaben überhaupt 4 625 115 Thlr., 68 591 Thlr. pro Meile und $8{,}_{05}$ Thlr. pro Nutzmeile, sie absorbirten $37{,}_{71}$ Proc. der Brutto-Einnahme.

Der Ueberschuss ist gegen den vorjährigen um 626 264 Thlr. = $20{,}_{77}$ Proc. zurückgeblieben. Er betrug 3 014 923 Thlr. überhaupt, 44 712 Thlr. pro Meile und gegen das verwendete Anlagecapital verglichen = $8{,}_{13}$ Proc.

Die Niederschlesisch-Märkische Bahn wurde von einer Privatgesellschaft erbaut und es hat der Staat die von der Gesellschaft emittirten Prioritäts Obligationen und Actien übernommen. Die Verzinsung der Prioritäts-Anleihen erforderte im Jahre 1867 569 554 Thlr., die Amortisation 188 825 Thlr., die Verzinsung der Actien 291 710 Thlr., alsdann wurden dem Conto des Reservefonds 6795 Thlr., demjenigen des Erneuerungsfonds 736 285 Thlr., dem Pensionsfonds 8787 Thlr. überwiesen, 228 350 Thlr. auf den Rest-Etat übertragen, 207 701 Thlr. zu Erweiterungen der Bahnanlagen verwendet und 1 930 690 Thlr. an die Staatscasse abgeführt. In Händen von Privaten würde die Rente der Actien $23{,}_{20}$ Proc. betragen haben. Die Pensionscasse hatte bei 2747 Theilnehmern 491 282 Thlr. Bestand.

Neue Lemberg-Czernowitzer Prioritäten. Seitens der Anglobank wird die Subscriptions-Einladung auf die dritte Emission von Prioritäten der Lemberg-Czernowitzer Bahn für die Strecke Suczawa-Jassy veröffentlicht. Es gelangen zur Emission Prioritäten im Betrage von 7 800 000 fl. in Stücken zu 300 fl. Ö. W. in Silber oder 300 £ oder 750 Frcs. etc. Der Emissionspreis beträgt in London und Bukarest 67⅔ % in Gold, an allen andern Plätzen 69 % in Silber, wobei die Obligationszinsen von 1 November bis 1. December d. J. zu Gunsten der Subscribenten laufen. Diese neuen Prioritäten werden mit jährlichen 5 % effectiver Währung ohne irgend einen Steuerabzug verzinst, tragen Mai- und November-Coupons und werden zum vollen Nennwerthe innerhalb 70 Jahren im Wege jährlicher Verloosung zurückgezahlt. Die erste Verloosung findet im Jahre 1871 statt. Für die pünctliche Verzinsung und Amortisation haftet nicht allein das gesammte bewegliche und unbewegliche Vermögen der ganzen Bahn, sondern auch die von der k. Oesterreichischen und Fürstl. Rumänischen Regierung gewährte Zinsengarantie. Die Subscription selbst findet am 23. und 24. d. M. in Wien und London bei der Anglo-Oesterreichischen Bank, bei deren Filialen in Lemberg, bei der Anglo-Hungarian-Bank in Pest, ausserdem in Bukarest, Leipzig, Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt, Stuttgart, München und Amsterdam statt.

Personalnachrichten.

Oesterreich. Dem General-Inspector der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Regierungsrathe Wilhelm Eichler Ritter von Eichkron, ist der Titel und Character eines k. k. Hofrathes verliehen worden. Der bisherige Betriebs-Director der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn, Emanuel Ziffer wurde zur General-Direction nach Wien einberufen und an dessen Stelle der Ober-Ingenieur Heinrich Ginte zum verantwortlichen Betriebsleiter in Lemberg ernannt.

Preussen. Dem Kgl. Eisenbahn-Bau-Inspector Köpke zu Hannover ist die erste Bau-Inspector-Stelle im technischen Eisenbahn-Büreau des Kgl. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verliehen worden.

Sachsen. Zum Vorsitzenden des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ist Professor Dr. Otto Linné Erdmann, zu dessen Stellvertreter Banquier Wilhelm Seyfferth, und an Stelle des verstorbenen Advocat Dr. Einert ist der bisherige stellvertretende Director Paul Bassenge als wirkliches Mitglied in das Directorium gewählt. S. off. Beken. S. 695.

Württemberg. Der Assistent Bayer bei dem Grundbuchsbüreau der Eisenbahndirection wurde zum Grundbuch-Commissär und die Sections-Ingenieure Heigelin in Leonberg, Gmelin in Rottweil und Wagner in Stuttgart wurden zu Bauinspectoren ernannt.

Ausland.

t. — **Der Unfall bei Abergele.** Bei näherer Untersuchung der Ursachen des zu trauriger Berühmtheit gelangten Eisenbahn-Unfalls von Abergele gelangt man bald zu der Ueberzeugung, dass die Ursachen dieses Unfalls, abgesehen von den Fehlern, welche von einzelnen Unterbeamten begangen sind, zum grossen Theil der mangelhaften Betriebsleitung jener Bahn zuzuschreiben sind. Dass überhaupt auf der kleinen Station Llandulas, kurz vor Ankunft des Schnellzugs, noch ein Güterzug auf den Hauptgeleisen rangirt werden durfte, ist der erste grosse Fehler, zumal da jene Station am oberen Ende einer starken Steigung liegt, so dass die vom Zuge abgehängten Wagen dort nur mit Hülfe von starken Bremsen am Rückwärtslaufen hätten verhindert werden können. Ausser 2 Nebengeleisen, welche in der Nähe von Kalköfen liegen und am Tage des Unfalls mit Wagen grösstentheils besetzt waren, besitzt die Station Llandulas gar keine Nebengeleise zum Rangiren und Aufstellen von Wagen, welcher Mangel ebenfalls unter den vorliegenden Umständen als ein grosser Fehler der Betriebs-Leitung anzusehen ist.

Dass die letzten Wagen des Güterzugs, welche mit angezogener Bremse auf dem Hauptgeleis am Ende der Station Llandulas standen, von dem dazu gehörigen Bremser verlassen waren und sich nach Abergele zu in Bewegung setzten, als beim Rangiren einige andere Wagen dagegen geschoben wurden, ist eben nicht zu verwundern, weil durch einen solchen Stoss die angezogenen Bremsen sehr leicht sich lösen. Dass ferner jene letzten Wagen des Güterzugs, welche nun mit stets wachsender Geschwindigkeit auf dem starken Gefälle nach Abergele zu abwärts liefen und dort mit dem entgegenkommenden Schnellzug zusammenstiessen, mit Petroleum beladen waren und dass eben durch die Entzündung dieses Petroleums der entsetzliche Unfall hauptsächlich herbeigeführt wurde, ist ein besonderer Unglücksfall, der sich nicht voraussehen liess und nur dem Zusammentreffen unglücklicher Zufälle zuzuschreiben ist. Die bei Abergele gemachten traurigen Erfahrungen fordern aber im Allgemeinen zu ganz besonderer Vorsicht bei dem Transport des Petroleums auf, und es ist anzuerkennen, dass Seitens des Königl. Preuss. Handelsministeriums alle demselben untergebenen Eisenbahnverwaltungen zu besonderer Vorsicht in dieser Hinsicht aufgefordert sind.

In dieser Hinsicht dürfte es sich empfehlen anzuordnen, dass die Aufstellung oder das Rangiren von Wagen, die mit Petroleum oder ähnlichen feuergefährlichen Substanzen beladen sind, auf einem Bahnhofs-Hauptgeleis, wo ein ankommender Zug zu erwarten ist, nicht mehr stattfinden darf, sobald dieser Zug die vorhergehende Station passirt hat und solches per Telegraph gemeldet ist. Auch dürfte es sich empfehlen, die in den technischen Vereinbarungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, Abth. III, § 55 vorgeschriebenen Zwischenräume für 2 auf einander folgende Züge für den Fall, dass einer dieser Züge mit Petroleum oder ähnlichen feuergefährlichen Substanzen beladene Wagen enthält, mindestens zu verdoppeln.

† **Französische Südbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.)

Länge der Bahn ult. 1866: Altes Netz 798 Kilometer, neues Netz 838 Kilometer. Durch Eröffnung der Section zwischen Pau und Montrejeau und durch die Inbetriebnahme der Strecke von Collioure nach Port-Vendres wurde das neue Netz auf 982 Kilom. verlängert, so dass die Gesammtlänge der Bahnen ult. 1867 1730 Kilom. betrug.

Betriebs-Resultate. Die Gesammt-Betriebs-Einnahmen betrugen 46 903 035 fr. 24 c.

Hiervon kamen auf das alte Netz 37 454 424 fr. 28 c.
„ „ neue „ 9 448 610 „ 96 „

Die Gesammt-Einnahmen des Vorjahres betrugen nur 45 510 958 fr. 26 c. und zwar war die Einnahme des alten Netzes im Jahre 1867 gegen die des Vorjahres um 1 000 039 fr. 61 c. = $4{,}_{56}$% gestiegen.

Das kilometrische Erträgniss stellte sich auf 46 935 fr. gegen 46 327 fr. 18 c. pro 1866.

Die kilometrischen Ausgaben beliefen sich auf 15380 fr. 9 c. gegen 16 015 fr. 88 c. pro 1866.

Die Zahl der beförderten Personen betrug auf dem alten Netze:
im Jahre 1866: 3 323 277 mit einem Ertrage von 10 659 724 fr. 85 c.
„ „ 1867: 3 365 369 „ „ „ „ 11 269 360 „ 68 „

Tonnen Güter wurden befördert 1866: 2 058 282; 1867: 2 097 240 mit einem Durchschnitts-Ertrage von 10 fr. 71 c. pro Tonne.

Auf dem neuen Netze betrug die durchschnittliche Betriebslänge 889 Kilometer.

Die Einnahmen auf denselben ergaben 9 448 610 fr. 96 c. oder 10 629 fr. pro Kilom. gegen 10 664 fr. pro 1866.

Die Ausgaben betrugen 6 883 162 fr. 79 c. oder 7743 fr. pro Kilometer gegen 7311 fr. pro 1866.

Von den Einnahmen kommen auf den Personenverkehr für 2 861 853 Personen 5 022 591 fr.; auf den Güterverkehr für 1 062 277 Tonnen 3 451 948 fr.

Die durch den Betrieb der Canäle erzielte Einnahme stellte sich auf . . . . 1 734 665 fr. 98 c.
die Ausgaben betrugen 855 022 „ 10 „
mithin Netto-Ertrag . . 879 643 fr. 88 c.
Hiervon ab an Pacht für die Canäle . . . . 960 736 „ 24 „
verbleibt ein Deficit von 81 092 fr. 36 c.

Die Baukosten betrugen während des Jahres 1867: 26 706 898 fr. 27 c., wovon 1 686 482 fr. 79 c. auf das alte Netz und 25 020 415 fr. 48 c. auf das neue Netz kommen.

Die Gesammt-Baukosten betrugen:
I. für das alte Netz (nach Abzug der Subventionen) 300 394 298 fr. 2 c.
II. „ „ Netz der Pyrenäen* . . . . 216 501 458 „ 50 „
III. „ die zur Vervollständigung der Netze dienenden Zweigbahnen . . . . 59 491 289 „ 95 „

Das zur Vervollständigung dienende Bahnnetz hat einen Umfang von 614 Kilom., wovon 139 Kilom. seit 1866 bereits im Betriebe sind.

Von den Linien dieses Netzes befinden sich:

1) im Bau: Port-Vendres nach der Grenze (11 Kilom.), Montpellier-Paulhan (41 K.), Paulhan-Milhan (93 K.), Milhan-Rodez (74 K.), Castres-Albi (74 K.), Carcassonne-Quillan (51 K.). Montpellier-Paulhan soll im Laufe des Jahres 1869, Castres-Albi bis Ende 1869 eröffnet werden.

Ausserdem sind durch den Staat noch auszuführen 167 Kilom., nämlich Lourdes-Pierretite (19 Kilom.), Montrejeau-Luchon (35 Kil.), Toulouse-Auch (80 Kilom.)

2) Im Betriebe: Boussens-St. Girons, Graissessac-Beziers, Carmaux-Albi, Castres-Mazamet, Langon-Bazas und Perpignan-Port-Vendres.

An Betriebsmaterial wird die Gesellschaft nach Fertigstellung des in Bestellung gegebenen Materials besitzen: 347 Locomotiven, 1089 Personenwagen, 508 Wagen für Gepäck- und Eilgut, 9037 Güterwagen und 602 Dienstwagen und diverse.

Die Dividende wurde pro 1867 auf 40 fr. pro Actie festgesetzt und hierbei gleichzeitig eine Summe von 348 573 fr. 43 c. dem Reservefonds überwiesen.

× Römische Eisenbahnen. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsberichte der Gesellschaft der Röm. Eisenbahnen wurde zwischen der Römischen Eisenbahngesellschaft und der Italienischen Regierung am 30. September eine Uebereinkunft abgeschlossen, wonach die Linie von Florenz am rechten Ufer des Arno über Pistoja, Lucca und Pisa nach Massa 142 Kilom. gegen einen Kaufpreis von 35 Mill., in jährlich zu zahlenden Raten von 9 Mill. Lire an den Staat übergeben wird. Ebenso werden die im Bau befindlichen Ligurischen Linien von dem Staat zurückgenommen, d. h. der Betrieb soll nicht auf die Römische Eisenbahn-Gesellschaft übergehen. Die Linien der Römischen Eisenbahn-Gesellschaft umfassen danach künftig noch ein Netz von 1481 Kilom. Zugleich werden bis dahin, dass diese Uebereinkunft durch das Italienische Parlament in gesetzlicher Form genehmigt wird, für alle Fälle auf die nächsten 3 Jahre die betriebfähigen Strecken Genua-Savona und Genua-Chiavari dem Staat (resp. der Norditalienischen Eisenbahn-Gesellschaft) zum Betriebe überlassen. Bezüglich der rückständigen Zinsgarantie für die Bahnstrecke Bologna-Ancona findet eine billige Ausgleichung statt und der Gesellschaft wird ein Betrag von 10 Mill. Lire, die eine Hälfte in 1868, die andere in 1869 mit 6 % Zinsen herausbezahlt. Diese 10 und die obigen 35 Millionen zusammen 45 Millionen, werden also binnen 2 resp. 4 Jahren entrichtet und die Gesellschaft enthält dadurch mehr als genügende Mittel zur Tilgung ihrer schwebenden Schuld, welche fast 42 Mill. Lire beträgt und zum Ausbau ihrer Linien. Bis alle Ansprüche der Gesellschaft liquidirt sind, wird der ihr zugutkommende Saldo zur Heimzahlung ihrer früheren Schuld an den Staat verwendet. Die Zinsen dieser Schuld werden mit 6 % capitalisirt bis zum Jahre 1872, wo die Gesellschaft wieder in den vollen Genuss der Subvention für die Linien Orvieto-Orte eintritt (gegenwärtig ist diese Subvention noch für die Deckung der Baukosten dieser noch zu vollendenden Linie verpfändet). Von 1872 an verzinst die Gesellschaft dem Staat dessen Guthaben mit 6 %, während die Capitalheimzahlung mittels Theilung der nach Verzinsung der Prioritäten und bevorzugten Actien verbleibenden Reinertrags erfolgt. Die durch das neue Uebereinkommen erlangte Subvention von $2\frac{1}{2}$ Mill. läuft 99 Jahre lang. In der am 19. October zu Paris abgehaltenen Generalversammlung wurde diese Uebereinkunft vom 30. September genehmigt. Mit der Päpstlichen Regierung hat die Gesellschaft einen Vertrag auf 5 Jahre geschlossen, wonach statt der bisherigen Zinsen-Garantie, eine jährliche Subvention von 2 500 000 Francs von ersterer gezahlt wird. Nach Ablauf der 5 Jahre tritt die Gesellschaft in ihre früheren Zins-Garantie-Rechte wieder ein, oder es wird ein neues Abkommen getroffen. Zu gleicher Stunde mit der Pariser fand auch in Florenz eine Generalversammlung statt. Auch dort wurden die Anträge der Regierung und natürlich auch die Verlegung des Gesellschaftssitzes und der Generalversammlungen nach Florenz einstimmig angenommen, ebenso dass der Verwaltungsrath künftig aus 10 Italienern und 6 Ausländern bestehen soll.

D. Russland. Aus der Concession zum Bau einer Eisenbahn von Baltischport nach Petersburg. —

§ 1. Die Ritterschaft der Provinz Estland übernimmt die Verpflichtung im Laufe von 8 Monaten eine Actien-Gesellschaft zu gründen zum Bau einer Eisenbahn von Baltischport über Reval, Wesenberg, Narva nach einer Station der St. Petersburg-Warschauer oder der Peterhofer Eisenbahn. — Die Gesellschaft erhält die Benennung „Gesellschaft der Baltischen Eisenbahn.“ —

§ 2. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtung wird bei der Reichsbank ein Depôt von 400 000 Rubel in Werthpapieren niedergelegt.

§ 4. Die ganze Linie muss für den Betrieb eröffnet sein im Laufe von 4 Jahren.

§ 5. Von Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie verbleibt die Gesellschaft 85 Jahre im Besitz der Bahn.

§ 6. Die Erddämme werden für ein Geleis hergestellt. Die Brücken über die Flüsse Narowa und Luga müssen Steinbauten für zwei Geleise und Metallbauten für ein Geleis haben. Die Durchlässe werden entweder von Stein oder Gusseisen ausgeführt. Die kleinen Brücken müssen steinerne Pfeiler haben, der obere Bau kann aber aus Holz aufgeführt werden. Die Stationsgebäude, Beamtenhäuser, Wagenschuppen können von Holz aufgeführt werden, jedoch auf Steinfundamenten. Die Locomotivschuppen aber und Werkstätten müssen aus Stein aufgeführt werden. Die Entfernungen zwischen den Stationen dürfen nicht 25 Werst übersteigen. Der kleinste Radius der Curven wird auf 300 Faden und die grösste Steigung auf $^{8}/_{1000}$ festgestellt. Das rollirende Material hat zu bestehen aus 50 Locomotiven, 90 Passagierwagen, 10 Bagagewagen, 800 Güterwagen und Lowrys. Die ganze Linie darf nicht 377 Werst übersteigen. Ausweiche- und Reserve-Geleise sind nicht weniger als $^{1}/_{7}$ der ganzen Bahnlänge anzulegen. —

§ 7. Während des Baues hat die Gesellschaft das Recht, alle zum Bau erforderlichen Gegenstände zollfrei aus dem Auslande einzuführen.

§ 8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine electro-magnetische Telegraphen-Leitung längs de rganzen Linie herzustellen. In den Zügen aber müssen transportable Telegraphen-Apparate vorhanden sein. —

§ 9. Wenn die Regierung es für nothwendig findet, so ist der Endpunct der Baltischen Bahn mit einer Station der Nicolaibahn zu verbinden.

§ 10. Während des Baues geniesst die Gesellschaft alle Rechte, die den Staatsbauten zustehen. Der Krone zugehörige Ländereien werden der Gesellschaft unentgeltlich überlassen. — Desgleichen ist derselben gestattet, von Kronländereien Baumaterial, und zwar: Steine, Sand, Lehm und Kalk ohne Zahlung zu entnehmen.

§ 13. Das Capital der Gesellschaft wird auf 26 390 000 Metall-Rubel oder 70 000 Metall-Rubel pro Werst festgestellt. Das erwähnte Capital wird gebildet durch Ausgabe von Actien.

§ 14. Zur Tilgung der Actien im Laufe von 85 Jahren wird jährlich aus der Einnahme $^{1}/_{12}$% vom ganzen Actien-Capital abgelegt und ausserdem wird annoch zum Tilgungsfonds zugeschlagen 5% von allen getilgten Actien.

§ 15. Die Zahlung der Dividende geschieht 2 Mal im Jahr. Die Auslosung der Actien behufs deren Tilgung beginnt mit dem ersten Betriebsjahre.

§ 16. Behufs Bildung eines Reservecapitals bis zum Betrage von 1 000 000 Rubel sind im Laufe der ersten 10 Jahre 5, und späterhin 2% den Betriebsüberschüssen zu entnehmen. Zur Unterhaltung der Regierungs-Inspectionen hat die Gesellschaft während des Baues 35 Rbl. pro Werst, und nach der Eröffnung des Betriebes $^{1}/_{2}$% der Brutto-Einnahme zu zahlen.

§ 19. Für den Sitz der Direction wird entweder Petersburg oder Reval bestimmt.

§ 24. Militairtransporte haben mit einer Ermässigung von 75% stattzufinden.

§ 25. Die Post und die dieselbe begleitenden Personen werden unentgeltlich befördert.

§ 26. Wenn die Brutto-Einnahme 9000 Rbl. pro Werst beträgt, so ist die Gesellschaft verpflichtet ein zweites Geleise zu legen.

§ 32. Nach Verlauf von 20 Jahren hat die Regierung zu jeder Zeit das Recht, die Baltische Bahn zu kaufen.

D. — Russland. (Aus der Concession für den Bau der Rybinsk-Osetschenkaer Eisenbahn vom 12. Juli 1868.) Der Garde-Oberst Alex. Alexijew. Kirejew & Comp. übernimmt in Eigenschaft des

* Das Netz der Pyrenäen besteht aus den Linien: von Mont-de-Marsan nach Tarbes, von Bayonne nach Irun, von Agde nach Lodève, von Dax nach Ramoux, von Agen nach der Tarbeser Linie, von St. Simon nach Foix, von Castelnaudary nach Castres, von Toulouse nach Bayonne, von Tarbes nach Bagnères, von Perpignan nach Port-Vendres. Bis 15. Januar cr. waren hiervon 326 Kilometer, welche Bayonne und Toulouse in directe Verhindung brachten, im Betriebe. Im Bau ist ferner: die Linie Auch-Tarbes (Mont-de-Marsan) über Mirande und Villecomtal.

Begründers die Verpflichtung, innerhalb 6 Monaten nach der Concessionsertheilung eine Actiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Rybinsk zur Station Osetschenka der Nicolaibahn ins Leben zu rufen. Als Garantie für die Bildung der Gesellschaft und zur Sicherheit für den Bau vorliegender Bahn ist der Begründer verpflichtet, innerhalb 4 Monaten nach Ertheilung der Concession in der Reichsbank ein Depôt von 500 000 Rbl., bestehend aus Kaiserl. Russischen zinsentragenden Papieren oder von der Regierung garantirten Actien und Obligationen, zu deponiren. Die Rückzahlung dieses Depôts an die Gesellschaft wird nach Maass der fortschreitenden Arbeiten so bewerkstelligt, dass der nicht abgelöste Theil des Depôts beständig nicht geringer als 5% von dem Werthe der zur Vollendung nachgelassenen Arbeiten ist. Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf eigene Rechnung und Gefahr die Eisenbahn zwischen Rybinsk und der Station Osetschenka zu bauen und dieselbe sowohl mit dem rollirenden als auch mit allem übrigen zu ihrem Betrieb erforderlichen Inventar zu versehen. Die ganze Linie wird für den Verkehr innerhalb $2^1/_2$ Jahren eröffnet und innerhalb $3^1/_2$ Jahren vollständig beendigt sein, gerechnet von dem Tage dieser Concessionsertheilung ab. Die Gesellschaft besitzt die Bahn für die Dauer von 85 Jahren, gerechnet von dem Tage der Eröffnung der ganzen Linie für den beständigen Verkehr ab. Die Erddämme, die steinernen Theile der Brücken und Durchlässe müssen für 2 Geleise gebaut sein, doch werden Schienen nur für 1 Geleis mit der erforderlichen Anzahl Nebengeleise, die zusammengenommen im Ganzen nicht weniger als ein Fünftel von der ganzen Bahnlänge betragen müssen, — gelegt. Die Brücken müssen eisern, auf steinernen Pfeilern und Trägern, die Durchlässe von Stein, Ziegelsteinen oder Gusseisen sein. Die Stationsgebäude, Wohnhäuser, an der Bahn gelegene Baulichkeiten und Wagenschuppen dürfen aus Holz, müssen jedoch auf Steinfundamenten oder zum Wenigsten auf Steinpfeilern erbaut sein. Die Locomotiv- und Werkstattsschuppen müssen aus Stein, die Wasserstationen hingegen dürfen zum Theil aus Holz und zum Theil aus Stein sein. Die Zahl der Ueberfahrten, die auf gleichem Niveau mit der Bahn liegen, müssen dem örtlichen Bedürfniss einer ungehinderten Communication Genüge leisten. Das Gewicht und die Form der Schienen muss denen auf der Nicolaibahn gleich sein. Der Erddamm muss in seinem Querdurchschnitt um einen Fuss breiter sein als der Damm der Nicolaibahn. Zum erstanfänglichen Verkehr bei Eröffnung der Bahn hat die Gesellschaft ein rollirendes Inventar zu erwerben, in Anzahl von 42 Locomotiven, 22 Personenwagen und 1000 Güterwagen und Lowrys. Während des Betriebes auf der Bahn ist die Gesellschaft verpflichtet, beständig das rollirende Inventar in einem dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechendem Maasse zu besitzen. Die nach dem vorgestellten Plane und der Arbeits-Abschätzung veranschlagte Ausdehnung der Linie Rybinsk-Osetschenka von 240 Werst kann nöthigenfalls um 2% verlängert werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nicht weniger als $^1/_3$ der ganzen Quantität dem Geldwerthe nach von Schienen und Wagen in Russland anfertigen zu lassen. In Betreff der Locomotiven hat die Gesellschaft in Russland nur auf eine so grosse Anzahl Bestellungen zu machen, als die Russischen Fabricanten zu dem gegebenen Termin zu liefern im Stande sind, oder eine so grosse Anzahl, als die Regierung von der Zahl der von ihr schon in Russland bestellten Wagen der Gesellschaft giebt; hierüber muss aber die Regierung die Gesellschaft spätestens nach 2 Monaten, vom Tage der Concessionsertheilung ab gerechnet, in Kenntniss setzen. Deshalb hat der Begründer das Recht, aus dem Auslande einzuführen als zollfrei: a) Schienen, ihre Verfestigungen, Drehscheiben, Weichen, Röhren zum Wasserpumpen und Wasserleiten, Stationssignale; b) Gusseisen und Eisen und selbige verarbeitet zum Bau der Brücken, Stationen, Werkstätten und anderen Bauten; c) rollirende und stabile Dampfmaschinen, Krahne, Waagen und anderweitiges nothwendiges Zubehör für die Stationen: d) Locomotiven, Tender, Wagen, Räder, Rädertheile, Achsen und alle übrigen Attribute, gleichwie Rohmaterial zum Bau des rollirenden Inventars; e) Arbeitsmaschinen, Instrumente, Apparate und ähnliches Zubehör aus Metall, die erforderlich zur Einrichtung der Werkstätten, und f) Apparate zum electro-magnetischen Telegraphen. Alle diese werden zollfrei in der Ausdehnung durchgelassen, wie sie von dem Minister der Wege-Communication als durchaus nothwendig zum Bau und zur erstanfänglichen Thätigkeit der Eisenbahn und für das rollirende Inventar bis völliger Beendigung der Bahn erkannt werden. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die ganze Linie entlang einen electromagnetischen Apparat mit 2 Leitungen zur Regulirung und Sicherheit des Verkehrs aufzustellen. Auf dem Vereinigungspunct der Eisenbahnen, auf Station Osetschenka, ist der Begründer verpflichtet, alle erforderlichen, beim Dienst zweier sich vereinigenden Bahnen in Anwendung kommenden Gebäude aufzuführen. Die Bahn geniesst das Recht der gesetzlichen Expropriation und der Inbesitznahme von Privat-Ländereien und Gebäuden, welche für die Bahn und ihren Zubehör erforderlich sind etc. Kronländereien im Urzustande und nicht einem Obrokverhältniss unterworfen, werden der Gesellschaft unentgeltlich in solcher Ausdehnung übergeben, als zum Bau der Bahn und ihrem Zubehör erforderlich ist. Gleicherweise ist der Gesellschaft gestattet, aus allen in der Nähe der Bahn liegenden, noch nicht urbar gemachten Kronländereien, die unbewaldet und in keinem Obrokverhältniss stehen, sich unentgeltlich das zum Bahnbau erforderliche Material zu verschaffen, wie: Steine, Sand, Lehm und Kalk. — Das Capital der Gesellschaft repräsentirt 16 560 000 Metall-Rubel und wird durch Actienemission beschafft. Die Gesellschaft hat das Recht, Actien auszugeben, welche den bezeichneten Nominalbetrag des Capitals in Rubel Metall, sowie auch in £, Holländischen fl., Preussischen Thalern und Französischen frcs. zu nicht höherem Cours als: 6 Rbl. 25 Kop. — 6 Thlr. 24 Sgr. — 11 fl. 80 Ct. und 25 frcs. pro £ — darstellen. Zur Amortisirung aller Actien innerhalb 85 Jahren wird jährlich von dem Reinertrag der Gesellschaft $^1/_{12}$% vom ganzen obenbenannten Capital von 16 500 000 Rbl. Metall abgezogen und überdies nach Verhältniss der Actientilgung dem Tilgungsfonds zugezählt, wie auch 5% vom Nominalwerth der schon amortisirten Actien. Die Auszahlung der Dividende auf die Actien wird jährlich 2 mal stattfinden. Die Amortisation des Capitals, welches in den Actien nach ihrem Nominalwerth enthalten ist, beginnt nach Ablauf des ersten Jahres nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie und geschieht durch öffentlich stattfindende Ziehung in Gegenwart des Inspectors der Bahn einmal im Jahr. Die Gesellschaft muss vor Ausscheidung der Dividende und des Tilgungsfonds von dem Reinertrag des Unternehmens während der ersten 10 Jahre 5, späterhin aber 2% zur Bildung eines Reservecapitals in Abzug bringen bis zu der Zeit, dass dieses Capital den Gesammtbetrag von 800 000 Rubel haben wird; es vertheilt sich auf Bestreitung unvorhergesehener und ausserordentlicher Ausgaben bei Reparatur der Bahn, bei Vermehrung des rollirenden Inventars oder der Vorräthe u. s. w., und ebenso schnell wie diese Ausgaben stattfinden, muss der bezeichnete Geschäftsgang unverzüglich gehandhabt werden. Bei Ablauf der Frist oder einer anderweiten Beendigung dieser Concession wird der Rest dieses Capitals zur Deckung der Schulden der Gesellschaft, falls solche vorhanden sein sollten, benutzt oder er wird unter die Actionäre vertheilt. Oberaufsicht des Ministers der Wege-Communication, Direction von 3 Mitgliedern zur Verwaltung der Angelegenheiten des Bahnbaues und Betriebs. Besonderer Betriebs-Chef, der von der Direction nach vorheriger Bestätigung Seitens des Ministers ernannt wird. Unentgeltlicher Uebergang der Bahn nach Ablauf der Concession au die Regierung mit allem ihren Inventar. Wenn nach Ablauf der Concessionsfrist das Capital der Gesellschaft nach oben auseinandergesetzten Bedingungen vollständig getilgt ist, tritt die Regierung sofort unentgeltlich in den Besitz der Bahn mit allen zu ihr gehörigen mobilen und immobilen Besitzlichkeiten, indem sie der Gesellschaft nur den Werth des rollirenden Inventars (Locomotiven, Wagen, Maschinen, Meubles und Instrumente), welche von der Gesellschaft zum anfänglichen Bestand des Vermögens hinzugefügt worden, bezahlt. Ausserdem hat sie nach Ablauf von 20 Jahren das Recht, die Bahn anzukaufen, nach dem Durchschnitt der Reineinnahme der letzten 7 Jahre. Der Tarif oder die Fracht, welche für Beförderung von Passagieren oder Gütern erhoben wird, muss nach Classen für die Passagiere und Classificirungen für die Fracht eingetheilt sein und von Zeit zu Zeit von der Gesellschaft zur Durchsicht und Bestätigung des Ministers der Wege-Communication vorgestellt sein, jedenfalls darf der Maximal-Tarif nicht höher angesetzt werden, als der auf der Nicolaibahn, oder daher nach dem Erfolg, welchen er auf dieser Bahn haben wird. Wenn aber der Reinertrag auf die Actie 15% ergeben sollte, so behält die Regierung sich das Recht vor, von der Gesellschaft einen verhältnissmässig geringeren Frachtsatz für die Bahn zu fordern. Die Gesellschaft verpflichtet sich, Landtruppen und Marinemilitär zu befördern, mögen sie einzeln oder in Partien expedirt werden, wie auch Pferde und Bagage, Munition, Artillerie und Kriegsrüstung, sowie Arrestanten für den vierten Theil der Zahlung, welche durch den Maximaltarif festgestellt ist. Die Beförderung der Post-Correspondenz und der zu ihrer Begleitung erforderlichen Beamten geschieht auf der Bahn unentgeltlich. Ein Transport oder eine Person, Seitens der Regierung beordert, hat das Recht, laut Ordre" Extrazüge zu verlangen.

Technisches.

* **Beschlüsse der Münchner Techniker-Versammlung auf die Fragen der technischen Commission des Vereins.** Vom 28—30. September 1868 tagte in München die Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, nachdem auf Anregung der in 1865 zu Dresden abgehaltenen Techniker-Versammlung die vorjährige Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beschlossen hatte, dass die nächste Versammlung ihrer Techniker im Jahre 1868 (also 3 Jahre nach der Dresdner Versammlung) stattzufinden habe. Aehnlich wie zu der Dresdner Versammlung beschloss die technische Commission des Vereins zur Vorbereitung der abzuhaltenden Versammlung eine Reihe von Fragen aufzustellen, deren Beantwortung zum Theil ausgedehnte Vorarbeiten, statistische Nachweisungen etc. nöthig machten. Es wurden im Ganzen 54 solcher Fragen aufgestellt und durch die geschäftsführende Direction des Vereins sämmtlichen zum Verein gehörigen Bahnverwaltungen mitgetheilt, welche von 54 Bahnverwaltungen beantwortet worden sind. Auf Grund dieser schriftlichen inhaltsvollen Referate, welche wohl demnächst durch die Redaction des technischen Vereins-Organs in Hannover veröffentlicht werden, und auf welche wir die Interessenten aufmerksam machen wollen, hat die Techniker-Versammlung die sämmtlichen 54 gestellten Fragen beantwortet. Da die

meisten dieser Fragen rein technische sind, so müssen wir es unseren Lesern, welche solches interessirt, überlassen, im technischen Vereins-Organ über dieselben Auskunft zu erlangen. Nur die Fragen, welche die Einrichtungen der Personen-Wagen betreffen (Einrichtung für ein sanfteres, geräuschloses Fahren, Beleuchtung und Erwärmung), haben ein allgemeines Interesse für Jedermann, und liegt es daher in der Aufgabe unserer Zeitung, die Resultate der Techniker-Versammlung wenigstens in dieser Richtung demnächst mitzutheilen.

K. — **Das Bergbahnsystem Marsh** ist eine verbesserte Methode der Constructionsart, welche auch Fell bei seiner Uebergangsbahn am Mont-Cenis anwendet.

Der Americanische Ingenieur Marsh baut gegenwärtig auf den höchsten Berg der Weissen Berge in New Hampshire eine solche Eisenbahn nach eigenem System. Der Grund dieses Baues ist in letzter Linie die Erfindung eines brauchbaren Bergbahnsystems für die Gebirgsterritorien von Dacotah, Idaho, Colorado u. s. w., die nur auf diese Weise der Wohlthat von Eisenbahnen theilhaftig werden können.

In erster Linie ist es jedoch keineswegs als ein blosses Versuchsexperiment angelegt, wie man glauben könnte, wenn man liest, es baue einer eine Eisenbahn einen steilen Berg hinauf. Dieser Berg, Mount Washington, ist eine Art Rigi in den neuen England-Staaten und wird alljährlich von Tausenden von Touristen besucht. Diese hinauf zu befördern ist bereits eine stark befahrene Fahrstrasse mit Fahreinrichtung den Berg hinauf angelegt, und eben dieser Fahrstrasse will nun Marsh Concurrenz machen. Der Bau der Bahn wird von dem Erfinder selbst in Verbindung mit einigen Bostoner Capitalisten ausgeführt.

Vorauszuschicken ist der näheren Beschreibung des Systems Marsh, dass der Mount Washington 5285 Fuss hoch ist und dass die Länge der Bahn 1 Stunde betragen soll.

Der Berg entspricht in seinem Klima dem der Alpen, indem es auf ihm häufig sogar noch im Juni schneit.

Der Ingenieur Marsh kam nach verschiedenen Versuchen mit dem System Fell, an welchem ihn die allzu starke Reibung nicht befriedigte, auf die Idee, eine leiterartige Kammschiene aus geschmiedetem Eisen zu verwenden. Er verminderte dadurch die Reibung des an der Locomotive angebrachten Kammrades in hinreichendem Grade und erzweckte, dass sich in der Kammschiene keine fremden Substanzen mehr anhäufen und dass das Kammrad sowie dessen Zähne um so stärker gebaut werden konnten.

Die mit dieser Vorrichtung gemachten Proben lieferten hinlänglichen Beweis, dass mit der so construirten Locomotive sich Steigungen bis zu 30 Procent überwinden lassen.

Im Frühling 1866 fing man am nördlichen Abhange des Berges und ungeachtet anhaltender Schnee- und Regenwetter mit den Arbeiten an; es wurde eine Locomotive sammt Fracht- und Passagierwagen erbaut, zu dem eine Bahnstrecke von 20 Minuten Länge fahrbar gemacht und so das System in Betrieb gesetzt. Auf dieser Strecke, welche ein Drittel des ganzen Weges den Berg hinauf ausmacht, werden Steigungen von 8 bis 33 Procent überwunden.

Die Art und Weise des Baues ist so recht Americanisch. Es wird nach Feststellung der Traçe der im Weg stehende Wald niedergehauen, etwaige kleinere Felsen werden weggesprengt, grössere umgangen, dann aus rohen Baumstämmen das Schwellengerüst gelegt und mittelst Sperrbalken gehörig gestützt und befestigt. Das Bahngerüst ruht manchmal auf Felsen, manchmal schwebt es, auf Pfosten gelegt, 5 bis 20 oder mehr Fuss über Vertiefungen hinweg.

Durchgängig hält es sich 1 bis 3 Fuss über dem Boden, um die Wegräumung des Schnees zu erleichtern.

Die Steigungen sind weder genau nivellirt, noch hält man sich mit krummen, starken Windungen auf.

Die Bahn einfach, schnell, sehr stark und mit möglichst geringen Kosten zu erbauen, ist der vorläufige Zweck, verschönern und mit Mauerwerk nachhelfen könne man nachher, meint Herr Marsh. Die Erbauungskosten der Bahn sind sehr gering. Hr. Marsh berechnet die Stunde, wo Holz und Material bei der Hand liegt und nicht weit hergeschafft werden muss, zu 72 000 Dollars = 370 000 Francs, oder den Kilometer ungefähr zu 70 000 Frcs. Wo die Steigungen 16 Proc nicht übersteigen, berechnet er die Kosten noch weit billiger, so dass auch noch die höheren Americanischen Arbeitspreise in Anschlag gebracht, in Europa solche Bahnen wirklich fabelhaft billig erbaut werden könnten. Die Schiene für das Mittelrad der Locomotive oder die Kammschiene, ganz aus geschmiedetem Eisen, wiegt pro Fuss 20 Pfund, und wird in Stücken von 10 bis 20 Fuss gelegt, um den Biegungen und dem Einfluss von Hitze und Kälte Rechnung tragen zu können. Die äusseren glatten Räder haben Schienen aus gewöhnlichem gewalzten Flacheisen, ½ Zoll dick und 2 Zoll breit.

Die Triebkraft ist Dampf und wird mittelst einer Locomotive angewendet, deren Kessel vertical in Achsen hängt und sich folglich bei jeder Steigung unverändert in wagerechter Lage erhält.

Das Kammrad misst 2½ Fuss im Durchmesser und die Kämme sind von ungewöhnlicher Breite und Dicke. Durch eine eigene Vorrichtung wird die Locomotive sicher im Geleis erhalten.

Sonst unterscheidet sich die Locomotive nicht von einer anderen gewöhnlichen.

Die Personen- und Frachtwagen sind zum Zwecke der Ueberwindung schroffer Wendungen nicht ganz so lang wie die gewöhnlichen Americanischen. Die von Herrn Marsh benutzten haben stufenweise angebrachte Sitze und der Passagier kehrt auf- und abwärts dem Berggipfel den Rücken zu, der Aussicht halber.

Die Sicherheitsvorrichtung, welche an jedem Wagen an beiden äusseren Seiten angebracht ist, besteht in einer von Herrn Marsh erfundenen und patentirten atmosphärischen Bremse, oder vielmehr in einer einfachen Luftpumpe, deren Kolben mit der Achse der Räder in Verbindung steht und durch dieselbe in Bewegung gesetzt wird. Die Pumpe ist horizontal an jeder Seite des Wagens angebracht. Ist der Wagen lang, so werden an jeder Achse zwei angesetzt.

Oben, mittewegs der Länge des Cylinders, ist ein Hahn angebracht, der offen bleibt, wenn die Bremse nicht gebraucht werden soll und den man nach Bedürfniss zudreht, um zu bremsen. Dreht man den Hahn ganz zu und macht die Pumpe ganz luftdicht, so bleibt der Wagen stehen. Die ganze Bremseinrichtung ist ebenso einfach als zweckentsprechend.

Bergab ist die Locomotive ganz entbehrlich, da man mittelst der atmosphärischen Bremse unglaublich leichte und sichere Controle bei dem abwärts fahrenden Wagen übt, ihn ganz nach Belieben langsam und schnell zu rollen lenkt. Die Locomotive zieht das Doppelte ihres Gewichts auf einer Steigung von 33 Procent.

Freilich ist dies nicht viel und die immer noch schwache Zugkraft wird ein Haupteinwand bleiben. Indessen vermehrt sich die Zugkraft bei geringerer Steigung, und noch mehr kann durch Doppel-Locomotiven-Vorspann nachgeholfen werden, so dass man es immer zu einer hinreichenden Zugkraft bringt. Ebenso verhält es sich mit der Schnelligkeit. Bei 33 Procent Steigung fährt Herr Marsh nicht viel über eine Poststunde in der Stunde; auch dies wird bei geringerer Steigung, d. h. bei Steigungen, wie sie alle Europäischen Strassen, auch die Alpenstrassen, haben, entsprechend günstiger.

(Dingler's polytechn. Journal.)

t. — **Kendall's pneumatische Bremse und Intercommunication.** Seit 2½ Jahren ist auf der London, Chatham and Dover Bahn ein System einer pneumatischen Intercommunication nebst continuirlicher Bremsvorrichtung in Anwendung, welches, nach den bisherigen Erfahrungen zu urtheilen, eine grosse Zukunft zu haben scheint. Das System ist von Mr. Kendall erfunden und patentirt, der comprimirte Luft als Mittel zur Uebertragung der Bewegung auf die Bremsklötze und ebenso zur Erzeugung eines Glockensignals im Bremswagen benutzt.

Die pneumatische Bremsvorrichtung besteht im Folgenden: Eine der Achsen der Bremswagen steht durch Riemenscheiben mit einer dreifach gekröpften Curbelachse in Verbindung, welche 3 einfach wirkende Luft-Compressions-Pumpen treibt, von wo die comprimirte Luft in ein schmiedeeisernes Reservoir strömt, welches sich an einem Ende des Bremswagens unter dem Wagenboden befindet. Mr. Kendall glaubt indessen, dieses Reservoir auch ganz und gar entbehren zu können, wenn er die Leitungsröhren für die comprimirte Luft unter den Wagen reichlich gross macht. Diese Röhren werden nämlich durch biegsame Röhrenstücke zwischen den Wagen in solcher Weise mit einander verbunden, dass sie gewissermaassen ein zusammenhängendes Reservoir bilden. Von dem Reservoir aus führt dann ein Leitungsrohr, welches mit einem Wasserstandszeiger und Sicherheitsventil versehen ist, in den Bremswagen und steht dort durch ein Hahn, welchen der Bremser nach Erforderniss öffnet oder schliesst, mit einer zweiten Rohrleitung in Verbindung, welche unter den Wagen, soweit dieselben überhaupt mit pneumatischen Bremsen versehen sind, entlang führt. Durch ein Ableitungsrohr kann der Bremser ferner die comprimirte Luft abströmen lassen, wenn er die Bremsen lösen will.

Um nun die comprimirte Luft auf die Bremsklötze wirken zu lassen, ist unter jedem mit solchen Bremsen versehenen Wagen in horizontaler Lage ein kurzer gusseiserner Cylinder von 10 Zoll Durchmesser angebracht, der 2 Kolben enthält, welche, so lange die Bremsen nicht angezogen sind, unmittelbar aneinander liegen und durch Federn in dieser Lage erhalten werden. Die beiden Kolbenstangen wirken unmittelbar gegen die Bremsklötze. Um die Bremsen anzuziehen, hat der Bremser also den Hahn zu öffnen, welcher den Dampf nun in die unter den Wagen befindlichen Cylinder, und zwar in den Raum zwischen den Kolben, eintreten lässt, also die Kolben auseinander treibt und die Bremsklötze gegen die Räder drückt. Der gewöhnliche Druck der comprimirten Luft beträgt 40 Pfd. pro Quadratzoll, aber ein höherer Druck kann natürlich, wenn erforderlich, erlangt werden. Bei 40 Pfd. Luftdruck beträgt die Pressung auf jeden Kolben in den zehnzölligen Cylindern 3141,6 Pfd. Um die Bremsen zu lösen, braucht der Bremser nur den vorhin erwähnten Hahn zu schliessen und einen im Ableitungsrohr befindlichen Hahn zu öffnen.

Der Werth jeder continuirlichen Bremsvorrichtung beruht erstens auf der Geschwindigkeit, womit die Bremsen zur Wirkung gebracht werden, und zweitens auf der Grösse des Drucks, der gegen die Bremsklötze ausgeübt wird. In dieser Hinsicht scheint Kendall's System eine besondere Empfehlung zu verdienen, denn man braucht dabei nur einen Hahn zu öffnen, um die Bremsen anzuziehen, und man kann durch Vermehrung oder Verminderung der Belastung des Sicherheitsventils den auf die Bremsklötze wirkenden Druck ganz nach Erforderniss reguliren. Bei einigen Versuchen, welche am 17. September d. J. in Gegenwart des Regierungs-Commissärs Oberst Yol-

land und verschiedener namhafter Ingenieure gemacht wurden und welche in der folgenden Tabelle zusammengestellt sind, bewies sich diese Bremsvorrichtung als sehr wirksam. Bei diesen Versuchen waren alle 7 Wagen des Zuges mit solchen pneumatischen Bremsen versehen und es wurde der Apparat vom Locomotivführer regiert, wie Mr. Kendall solches empfiehlt. Die Tenderbremse wurde gleichzeitig mit benutzt.

Nro. des Versuches.	1	2	3	4	5	6
Geschwindigkeit des Zuges in Engl. Meilen pro Stunde	35	40	55	45	55	50
Entfernung, welche der Zug durchlief, nachdem die Bremse angezogen war, ... Yards	323	220	200	200	250	150
Dauer des Bremsens in Secunden	35	19	20	17	30	30
Steigungen der Bahn	Gefälle 1 : 100	Horizontal	Gefälle 1 : 100	?	?	?
Luftdruck beim Anziehen der Bremsen, pro Quadrat-Zoll . . . Pfd.	50	50	50	50	50	50

Der pneumatische Intercommunications-Apparat ist ebenso einfach wie die Bremsvorrichtung. Unter jedem Personenwagen ist dabei ein kleiner kugelförmiger Behälter angebracht und mit einem Dreiweghahn versehen, wodurch derselbe entweder mit der ersten Röhrenleitung, welche den Vorrath an comprimirter Luft enthält, oder mit der zweiten Leitung, welche in die Cylinder führt, in Verbindung gesetzt werden kann. Unter gewöhnlichen Umständen steht der Behälter immer mit dem ersteren Rohr in Verbindung, ist also stets mit comprimirter Luft angefüllt. Durch das Anziehen einer Schnur, welche unter der Decke eines jeden Personenwagens entlang läuft, kann aber jener Hahn gedreht werden und es ertönt dann sofort eine Pfeife im Bremswagen. Wenn die Schnur wieder losgelassen wird, so nimmt der Dreiweghahn seine frühere Stellung wieder an. Der sphärische Behälter füllt sich dann also wieder mit comprimirter Luft, und es kann also durch wiederholtes Anziehen und Loslassen der Schnur das betreffende Signal beliebig oft schnell nach einander gegeben werden. Mr. Kendall verbindet damit auch, wenn solches verlangt wird, Apparate, welche erkennen lassen, von welchem Coupé aus jene Schnur angezogen wurde.

Die Vorrichtungen zur Kuppelung der Röhren zwischen den Wagen vermittelst biegsamer Röhren von Kautschuk und eigenthümlich geformter Verbindungstücke sind einfach und sinnreich, lassen sich aber ohne Zeichnung nicht wohl verstehen. Man findet Zeichnungen und eine ausführliche Beschreibung, woraus das Vorstehende entnommen ist, in der Zeitschrift Engineering vom 9. October d. J. Die Kuppelung ist so eingerichtet, dass, wenn irgendwo zwischen den Wagen plötzlich die Verbindung aufgehoben werden, z. B. der Zug abreissen sollte, die Röhrenleitungen sofort durch die senkrecht herabhängenden Gummiröhren am Ende des vorderen Zugtheils abgeschlossen werden würden, so dass man dann noch die Apparate in dem vorderen Theil des Zuges in gewohnter Weise zum Bremsen und Geben von Intercommunications-Signalen benutzen könnte. Wenn man auf die pneumatische Intercommunication verzichtet, so würde die Construction der pneumatischen Bremsvorrichtung nicht unwesentlich vereinfacht werden können, und in solcher vereinfachten Form hat das ganze System wohl am meisten Aussicht auf weitere Anwendung. Das Patent des Mr. Kendall ist von einer Gesellschaft erworben, welche durch Mr. R. Daws in London, Carven-street 19, repräsentirt wird.

Wenn man nur eine pneumatische Intercommunication in den Zügen herstellen will, so dürften die in einigen Zügen der Französischen Ostbahn eingeführten pneumatischen Intercommunications-Vorrichtungen, deren Construction auch auf der letzten Pariser Ausstellung zu sehen war, der oben beschriebenen Construction in mancher Hinsicht, namentlich mit Rücksicht auf die grössere Einfachheit der Röhrenleitungen, vorzuziehen sein.

st. — **Die Wasserversorgung auf der Kaiserlich Südrussischen Staatsbahn.** Auf der 200 Kilometer langen Südrussischen Staatsbahn von Odessa nach Balta und Tiraspol waren nur die Stationen Odessa, Mordarowka und Tschubowka der Hauptbahn, dann Strassburg und Tiraspol der Flügelbahn mit Wasser versorgt. Da bei den eigenthümlichen Localverhältnissen sämmtliche Baumaterialien von Odessa aus auf die Linie versendet werden mussten, so lag es im Interesse der raschen Vollendung der Bahn, den Oberbau zu forciren. Zu diesem Behufe mussten täglich 5—6 Materialzüge und eben so viele leere Wagenzüge in entgegengesetzter Richtung etablirt werden; es galt also Wasser für 8—10 vollbelastete Züge täglich in den Stationen Wigoda, Rasdjelnaja und Michelsthal zu beschaffen. Dies geschah, auf Anregung des Generaldirectors Baron U n g e r n S t e r n b e r g dadurch, dass das Wasser mittels Eisenbahn-Separatzügen von Odessa aus in die 3 genannten Stationen verführt wurde, wozu 25 Hornviehwagen benützt wurden. In jeden Wagen wurde ein Kasten eingesetzt, der gehörig calfatert und mit einigen Abtheilungswänden zur Vermeidung der grossen Wasserschwankungen versehen war. Ein solcher Kasten fasste 273 Cubikfuss Wasser und war es daher möglich, täglich 6825 Cubikfuss Wasser aus Odessa zu verfrachten. Zwischen Wagenwand und Kasten wurde ein Raum von 6" gelassen, der im Winter mit Dünger ausgefüllt wurde.

Mit der Vollendung der Bahn wurden an 5 Stationen grossartige Wasserleitungen in Angriff genommen und wird erst mit der Herstellung derselben den Anforderungen an den Betrieb der Bahn mit Sicherheit entsprochen werden können.

Die vorgenommene Analyse der Wässer zeigt, dass fast alle derselben sehr viel feste Bestandtheile enthalten und daher die Bildung von Kesselstein in den Locomotiven sehr befördern. Das gegen die Bildung von Kesselstein unter vielen andern Mitteln auch angewendete Halogenin, welches aus $7_{,525}$ Chlorantimonium, $2_{,885}$ Catechu und $0_{,090}$ Eisenoxyd besteht, hat sich bewährt, muss aber mit grösster Vorsicht gebraucht werden, weil bei einiger Concentrirung der Salze in der Siedhitze die Wände des Kessels angegriffen werden.
(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

st. — **Verwendung imprägnirter Hölzer zum Bau von Eisenbahnwagen.** Im Jahre 1860 liess die k. k. priv. Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft 6 verschiedene Wagen aus imprägnirten Hölzern bauen, um durch Versuche festzustellen: 1) ob die Verwendung von Hölzern, welche nach dem Verfahren von B o u c h e r i e mit Kupfervitriol imprägnirt waren, vortheilhafter für den Wagenbau sei, als die Verwendung nicht imprägnirter Hölzer, 2) welche imprägnirte Holzgattung sich am besten für den Wagenbau verwenden lasse.

Zu den Versuchen wurde Linden-, Ahorn-, Rothbuchen- und Eschenholz verwendet. Die erzielten Resultate waren jedoch nicht günstig. Das Eschenholz musste schon nach 5jähriger Dauer wegen Fäulniss ausgewechselt werden; ebenso war das Rothbuchenholz durch Reissen sehr bald untauglich geworden. Mehrere Wagen, welche gleichzeitig mit diesen, und zwar aus nicht imprägnirtem Holze, erbaut wurden, haben sich in derselben Betriebsperiode besser gehalten. Aus der Verwendung der imprägnirten Hölzer ist daher um so weniger Vortheil erwachsen, als auch die Kosten derselben höher waren, als jene der nicht imprägnirten Hölzer, denn letztere sind für Gerippetheile um circa 20 %, für Verschalungen und Fussböden circa 30 bis 40 % billiger zu beschaffen. Das beste Verhalten zeigte das imprägnirte Ahornholz; die übrigen Holzgattungen haben durch das Imprägniren eher an Qualität verloren als gewonnen. Es können daher Hölzer, welche nach dem Boucherie'schen Verfahren mit Kupfervitriol imprägnirt sind, zum Bau von Eisenbahnwagen nicht empfohlen werden. (Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch. Vereins.)

t. — **Die neue Centralstation zu Liverpool.** Die vereinigten Gesellschaften der Midland Bahn, der Great-Northern Bahn und der Manchester, Sheffield and Lincolnshire Bahn werden eine fabelhafte Summe für die Expropriation des Terrains zu der neuen Centralstation bei Ranelagh-street in Liverpool und zu den Zugängen dieser Station zu zahlen haben. Der Preis des Grund und Bodens in diesem Theil der Stadt ist unglaublich hoch, so dass sehr zu bezweifeln ist, ob die ganze Anlage, bei so enormen Anlagekosten, rentabel sein kann. Die Expropriation für diese Station wird im Ganzen mindestens ¼ Million £ kosten. (Nach dem Engineering.)

Literatur.

* **Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten.** Sämmtlichen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen gewidmet von E d u a r d K a f k a, Beamter der k. k. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Wien, 1868. Herzfeld & Bauer.

Seit Jahren agitirt der Verfasser sowohl in politischen Journalen als in den Fachblättern für das Zustandekommen eines Oesterreichischen Eisenbahnvereins, welchen Gedanken derselbe zuerst in dieser Zeitung (Jahrg. 1862, Nr. 2, S. 13) aussprach und später im Oesterr. Centralblatt noch weiter entwickelte. Wie wir kürzlich mittheilten, wurde diese Idee vom Oesterr. Ministerium im projectirten Ausgleiche bezüglich der Oesterr.-Ungarischen Bahnen aufgenommen, wo „die Bildung eines Eisenbahn-Verbandes zwischen sämmtlichen Eisenbahnunternehmungen beider Staatsgebiete" angestrebt wird, sodass wohl anzunehmen steht, es werde die Bildung eines Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Vereins in nicht ferner Zeit zur Wahrheit werden. Es wird unsere Leser interessiren zu hören, wie man sich diesen Oesterr. Eisenbahnverein, welcher nicht nach Art der Deutschen Eisenbahn-Verbände eine gemeinsame Transporte ausführende Gesellschaft sein soll, im Verhältniss zu dem ganz gleichartigen Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen denkt, welchem sämmtliche Oesterr. Eisenbahnen angehören. „Die Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen", sagt der Herr Verfasser, „haben gemeinsame und specielle Interessen. Die gemeinsamen Interessen können wieder im engeren und weiteren Sinne genommen werden. Die gemeinsamen Interessen im weiteren Sinne sind: das Zollwesen, der technische Betrieb und die rechtlichen Verhältnisse Dritten gegenüber, besonders hinsichtlich der Haftpflicht. Auf Grund dieser weiteren gemeinsamen Interessen bildete sich der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, dessen Mitglieder die Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen ebenfalls sind. Die gemeinsamen

Interessen der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen im engern Sinne sind: Tarifs-, Reclamations-, Steuer-, Assecuranz-, Bank-, Zinsengarantie-, Militärtransport-, Freikarten- und Administrations-Angelegenheiten." — Herr Kafka theilt sogleich in seiner Schrift einen Entwurf der „Statuten des Vereins Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen" mit, welche fast wörtlich den Statuten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nachgebildet sind. Der Verein soll den Zweck haben, „durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publicums zu fördern." Geborne Mitglieder sind sämmtliche Eisenbahnverwaltungen, welche ihr Domicil im Kaiserthume Oesterreich oder in einem an dasselbe grenzenden Lande besitzen. Mit dieser Bestimmung soll die Theilnahme an dem Vereine vornehmlich jenen Verwaltungen ermöglicht werden, welche in den nach Süden, Osten und Norden an Oesterreich grenzenden Ländern mit Eisenbahnen bereits bedacht sind, oder dieselben erhalten werden. Der Verein hat seine geschäftsführende Direction und seine jährlichen Generalversammlungen.

Zu den practischen Aufgaben des Vereins soll demnach die Einrichtung eines Central-Reclamations-Büreaus nebst einer Central-Recherche-Anstalt zur Auffindung vermisster Güter, dann einer Central-Versuchsstation nebst einer Pepinière zur Heranbildung von Bahnbeamten gehören. In mittelbarer Verbindung mit dem Verein soll ferner die Gründung eines Eisenbahn-Assecuranz-Vereins, eines Eisenbahn-Abrechnungssaales (Clearing-House), einer Eisenbahn-Vereinsbank, einer Eisenbahn-Vereinsfabrik zur Herstellung von Eisenbahnfahrzeugen auf gemeinschaftliche Kosten des Vereins und eines Eisenbahn-Vereinshauses, in welchem die Vereins-Direction ihren Sitz hat, die Generalversammlungen gehalten werden, die Assecuranz-Bank, das Clearing-House, die Fabrik etc. ihre Localitäten haben, sowie eines geselligen und wissenschaftlichen Vereins für Beamte angestrebt werden. Ausserdem befürwortet der Verfasser die Einführung der IV. Wagenclasse auf sämmtlichen Oesterr. Eisenbahnen und unterstützt diesen Vorschlag durch statistische Mittheilungen über die günstigen Ergebnisse, welche die Einführung derselben in Preussen geliefert hat. Auch sind die weiteren Betrachtungen über Eisenbahn-Administration, Gehalte, Versetzungen, Tantièmen und Prämien, Strafen, Büreaustunden, Dienstvorschriften, Eisenbahn-Restaurationen und Localbahnen beachtenswerth (wenn auch manche Themata etwas zu aphoristisch dargestellt sind) und können wir deshalb das mancherlei Anregung bietende Buch empfehlen.

Volkswirthschaftliches.

K. — Eisen- und Kohlenproduction der Vereinigten Staaten im Jahre 1866. Die Production des fossilen Brennmaterials hat in den Vereinigten Staaten im Jahre 1866 sich auf 26 Millionen Tonnen belaufen. In dieser Zahl nimmt der Pensylvanische Anthracit die erste Stelle mit 12 899 747 Tonnen ein, während von der bituminösen Kohle des Cumberland-Bassins in Maryland 1 079 331 Tonnen gefördert wurden.

Pensylvanien enthält aber nicht allein Anthracitlager, sondern es ist auch an bituminöser Kohle reich; die Gewinnung der letzteren ist jedoch eines bedeutenden Aufschwunges noch fähig.

Die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten ist im Fortschreiten begriffen; die in 1866 producirten Quantitäten sind folgenderweise geschätzt:

Roheisen	329 959	Tonnen
Schienen	339 164	„
Gusswaaren	480 326	„
Façon-Eisen	600 939	„
Stahl	14 923	„

Auch hier nimmt Pensylvanien den ersten Rang ein unter den Staaten, die der Eisen-Industrie obliegen, denn es producirte im Jahre 1866:

Gusseisen	497 584	Tonnen
Schienen	180 854	„

Der Staat New-York kommt erst in zweiter Linie und in dritter Ohio.

Die grösste Arbeiter-Bevölkerung der Städte in den Vereinigten Staaten besitzt Philadelphia mit 96 600 Köpfen, während die Werkstätten von New-York deren 80 200 und die von Cincinnati 29 500 enthalten. Die Arbeitslöhne stehen am höchsten in New-York.

(Annales des mines.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

30. Novbr. *Klosterburg-Schleswiger Eisenb.-Ges. zu Schleswig.
1. Decbr. *Pfälzische Maximiliansbahn-Gesellschaft zu Ludwigshafen a/Rh. cfr. off. Bekm. S. 695.
14. Decbr. Kronprinz Rudolfsbahn-Gesellschaft zu Wien. Tagesordnung: Bericht über den Bau und Betrieb der Bahn; Erwerbung der Concession für St. Michael-Leoben; Wahlen.
16. Decbr. *Berliner Pferde-Eisenbahn-Ges. zu Berlin.

Einzahlungen.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. Die 8. Einzahlung auf die neuen Actien ist mit 10 Thlr. pr. Stück am 18. und 19. December bei der Gesellschaftscasse in Magdeburg zu leisten.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft. Nachdem die vorläufig ausgeschriebene Einzahlung von 10% auf die Stamm-Actien von einigen Zeichnern bisher nicht geleistet worden ist, werden dieselben durch Bekanntmachung vom 10. d. M. auf Grund des Statuts § 15 öffentlich aufgefordert, die erste Einzahlung von 10% auf die gezeichneten Stamm-Actien bis spätestens den 7. December cr. bei der Gesellschafts-Hauptcasse zu Cottbus bei Vermeidung der im Statut § 16 angedrohten Rechtsnachtheile zu leisten.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Nov. zu Leipzig	Leipzig-Dresden	Verkauf von Materialabfällen	696
30. „ zu Münster	Westfälische E.	Oberbaumaterialien-Verkauf	—
8. Dec. zu Cöln	Rheinische E.	10 Locomotiven	697
15. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	6 Locomotiven	696

OFFICIELLER ANZEIGER.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Nachdem von dem mitunterzeichneten Gesellschaftsausschusse an Stelle des mit Tode abgegangenen Herrn Advocat Dr. Wilhelm Einert der bisherige stellvertretende Director, Herr Paul Bassenge, als wirkliches Mitglied in das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gewählt worden ist, so wird Solches, sowie dass das Directorium in Folge dieser Ergänzung den unterzeichneten Professor Dr. Otto Linné Erdmann zu seinem Vorsitzenden, Herrn Banquier Wilhelm Seyfferth aber zu dessen Stellvertreter erwählt hat, nach §§ 35 und 40 der Statuten hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Leipzig, den 9. November 1868.

Der Ausschuss und das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

D. Vollsack. D. O. L. Erdmann. C. A. Gessler.

Pfälzische Maximiliansbahn.
(Neustadt-Weissenburg, Winden-Maxau.)

Die Herren Actionäre der Pfälzischen Maximilians-Bahn werden in Gemässheit der §§ 26 und 40 der Gesellschafts-Satzungen zu einer

Dienstag den 1. December 1868, Morgens 10 Uhr zu Ludwigshafen a/Rh. im Stationsgebäude

abzuhaltenden

Ausserordentlichen Generalversammlung

hierdurch ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1) Vorlage der Allerhöchsten Concessionsurkunde d. d. Schloss Berg, den 21. September 1868 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winden nach Bergzabern als integrirender Bestandtheil der Pfälzischen Maximiliansbahn unter Ausdehnung der 4½procentigen Zinsengarantie des Staates auf die hierdurch veranlasste Capitals-Vermehrung.

2) Antrag der Verwaltung

a) auf Anerkennung und Annahme dieser Concession durch die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn.

b) auf Genehmigung der der dessfalls erforderlichen Erhöhung des Bau- und Einrichtungs-Capitales um den Maximalbetrag von 275 000 fl. unter mit den Kgl. Staatsministerien der Finanzen und des Handels näher zu vereinbarenden Modalitäten.

c) auf Ermächtigung zur sofortigen Ausführung der Zweigbahn Winden-Bergzabern.

Diejenigen Herren Actionäre, welcher dieser ausserordent-

lichen Generalversammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 24. November l. Jrs. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz, entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Ludwigshafen, den 30. October 1868.

Der Vorstand
des Verwaltungs-Rathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
Mahla.

Pfälzische Eisenbahnen.
Nichterhobene Dividenden und Zinscoupons betr.

Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Neustadt-Dürkheimer Bahn sind die Dividenden resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1862. Actie No. 19595.
„ „ 1864. „ „ 20835.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1862	per 1. Juli	No.	12794.
„ „ 1863	„ 1. Januar	„	2853. 3463. 5114. 5402. 15326.
„ „ 1863	„ 1. Juli	„	18430.
„ „ 1865	„ 1. Juli	„	1348. 2576. 8420.
„ „ 1866	„ 1. Januar	„	14519. 16876.
„ „ 1866	„ 1. Juli	„	17594. 19424.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1862	per 1. Juli	No.	3864. 5316.
„ „ 1863	„ 1. Juli	„	4075. 9636. 11431. 11747.
„ „ 1864	„ 1. Januar	„	2530. 4197. 5110. 8452. 9918. 11431. 11673.
„ „ 1864	„ 1. Juli	„	9785. 11431.
„ „ 1865	„ 1 Januar	„	9785. 11431.
„ „ 1865	„ 1. Juli	„	6346. 9785. 9980. 11431.
„ „ 1866	„ 1. Januar	„	8171. 9785. 11431.
„ „ 1866	„ 1. Juli	„	5614. 6297. 9785. 11431.

III. Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Vom Jahre 1863	per 1. März	No.	2489.
„ „ 1864	„ 1. „	„	2705.
„ „ 1864	„ 1. Septbr.	„	1210.
„ „ 1865	„ 1. „	„	934. 1454.
„ „ 1866	„ 1. März	„	2337.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungültig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 15. November 1868.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
Jäger.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Wegen Aenderung des Fahrplanes auf der Eisenbahnstrecke von Halle nach Arenshausen wird unser **Zug No. 28 vom 20. d. Mts.** ab folgende Fahrzeiten haben:

Arenshausen Abfahrt	. . .	8^{18} Morgens,
Friedland „	. . .	8^{29} „
Obernjesa „	. . .	8^{37} „
Göttingen Ankunft	. . . .	8^{50} Morgens.

Das Weitere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Hannover, den 13. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

K. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.

Vom 1. November d. J. angefangen bis auf Weiteres wird auf der Strecke Pilsen-Budweis bei dem Personen- und Sachen-Transporte sowie bei dem Militär-Tarife

ein Agio-Zuschlag von 13%

eingehoben.

Von diesem Agio-Zuschlage sind jene Artikel und Nebengebühren befreit, welche in dem Placat-Tarife:

„Ausnahmen vom jeweiligen Agiozuschlage"

verzeichnet sind.

Wien, am 1. November 1868.

Die General-Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zum 1. Januar 1869 ist **die Abtheilungs-Baumeister-Stelle** für die Linie Berlin-Jüterbog-Röderau mit Wohnsitz auf Bahnhof Jüterbog, einem Einkommen von 1000 Thlr. Gehalt, Reisevergütigung resp. Diäten, Dienstwohnung und Brennmaterial zu besetzen.

Baumeister, welche die vorgeschriebenen Staatsprüfungen bestanden haben und zur Annahme der bezeichneten Stelle bereit sind, werden ersucht, **Anträge unter Beifügung der Prüfungs- und anderweitiger Zeugnisse bis spätestens den 26. d. Mts.** bei uns einzureichen.

Berlin, den 8. November 1868. **Die Direction.**

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 6 neuen Personenzugs-Maschinen soll im Wege der Submission an den Mindestfordernden verdungen werden.

Lieferungsofferten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von 6 Personenzugs-Maschinen für die Königl. Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf **Dienstag, den 15. December d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an unseren Obermaschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 7. November 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Bekanntmachung,

den Verkauf von Materialabfällen aus den Maschinen-Werkstätten der Leipzig-Dresdner Eisenbnhn-Compagnie betreffend.

Nachverzeichnete in den Maschinenwerkstätten unserer Bahn angesammelte Materialabfälle:

50	Centner	eiserne Rohrspänne,
500	„	Schmelzeisen,
103	„	grobe Eisenstücke,
58	„	schmiedeeiserne Roststäbe,
52	„	gusseiserne Roststäbe,
200	„	Gusseisen,
46	„	alter Federstahl,
26	„	alte Messingrohre und Stücken,
100	Stück	eiserne Wagenräderbandagen,
30	„	einerne Maschinen- und Tenderräderbandagen,
280	„	schmiedeeiserne Wagenräder mit gusseisernen Naben ohne Reifen,

werden hiermit zum Verkauf an den Meistbietenden, jedoch mit Vorbehalt der Auswahl unter den Bietern öffentlich ausgeschrieben.

Schriftliche Offerten hierüber, frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Gebot auf Materialafälle"

für alle oder einzelne Sorten unter Preisangabe pro Zoll-Ctr. sind bis zum

30. November c.

an unser Haupt-Büreau in Leipzig einzureichen, an welche die Bieter bis zum 10. December gebunden sind.

Die Abnahme der Materialien hat binnen 14 Tagen vom Zuschlage ab gegen Baarzahlung zu erfolgen, und es ist nach Befinden vom Käufer wegen Erfüllung seiner Verbindlichkeiten eine entsprechende Caution zu stellen.

Leipzig, den 16. November 1868.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

D. O. L. Erdmann. C. A. Gessler.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von

4 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven und 2 Stück dreigekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und Reservestücken

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Dieselben müssen bis zum 1. Juni 1869 abgeliefert sein, die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiven" bis zu dem

am Dienstag den 1. December cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau unseres Obermaschinenmeisters Franck zu Berlin stattfindenden Submissions-Termine versiegelt und portofrei an den Genannten einzureichen und können von demselben auch die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen zu den Maschinen und Tendern gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Görlitz, am 7. November 1868.

Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 20 342 741 Pfd. Eisenbahnschienen für das Jahr 1869 im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Termin hierzu ist auf **Montag, den 30. November cr. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des c. Ober-Betriebs-Inspectors Wex hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Eisenbahnschienen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch daselbst auf portofreie Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 3. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Maybach.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1869 erforderlichen

Werkstatts-Materialien und Utensilien

als Kupfer, Zinn, Zink, Antimonium, Blei, Bleche, Stahl, Eckeisen, Eisenguss, Drath, Schrauben, Nägel, Niete, Feilen, Material- und Farbe-Waaren, Posamentier-, Leder-, Manufactur- und Seiler-Waaren, Gummi-Fabricate, Glas, Holzkohlen, Bürsten, Pinsel, Stuhlrohr und sonstige kleine Geräthe und Werkzeuge im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 24. November 1868 Vormittags 11½ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, die Bedarfs-Nachweisung, Proben und Zeichnungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 5. November 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

A. Wöhler.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

6 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 30. November d. J. Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 7. November 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn,

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 16 Millionen Pfund 9 Zoll hoher Eisenbahnschienen für die Neubauten soll verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf unserem Central-Bau-Büreau — Trankgasse 23 — einzusehen, auch von dort auf francirte Gesuche zu beziehen.

Die Offerten sind francirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung 9 Zoll hoher Schienen"

versehen, daselbst bis 1. December d. J. einzureichen.

Cöln, den 3. November 1868. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Es wird die Beschaffung von 10 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können auf portofreie Anfrage von unserm Central-Bau-Bureau, Trankgasse No. 23 bezogen werden, woselbst auch die Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis zum 8. December d. J. einzureichen sind.

Cöln, den 11. November 1868. **Die Direction.**

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende October 1868.

F H. Zwei Fässchen Wagenschmiere }
H. 1 Korbflasche } lagern in Mannheim.
W L. 1 Kistchen Eisenwaaren (24 Pfd.) lagert in Esslingen.

W 79. (148 Pfd.) }
E T 1. (70 Pfd.) } fünf Ballen Baumwollenabgang lagern in Basel
G R 3—7. (230, 130, 156 Pfd.) }
EL 8656. 1 Korb Materialwaaren (11 Pfd.) }
WT. 3 Bund leere Körbe (136 Pfd.) } lagern in Basel.
R U. 3 Stäbe Flacheisen (73 Pfd.) lagern in Constanz.

Bayerische Ostbahnen. 1. November 1868.

TL 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 60 Pfd.)
931. 1 Fass Zwetschgen (13 Ctr. 15 Pfd.)
3 Sack Mais (3 Ctr. 47 Pfd.)
91. 1 Kiste Eisenwaaren (2 Ctr. 36 Pfd.)
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.)
4526. 1 Fass Cement (3 Ctr. 24 Pfd.) } lagern in Passau.
Barbara Riegholz. 1 Koffer Hadern (51 Pfd.) lag. in Niederlindhart.
C P 932. 1 Kistl (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
P S R. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.) lagert in Nürnberg.
V 5. 3 Stück Ofentheile (56 Pfd.)
1 Stück eiserner Pflugtheil (15 Pfd.) } lagern in Lauf.
K H 1. 1 Koffer Kleider (55 Pfd.) lagert in Freising.
J K 13. 1 Sack altes Leder (68 Pfd.) lagert in Luhe.
1 Blechflasche Oel (22 Pfd.) lagert in Kemnath.
H 108, 93, 70 } 3 Ballen Hopfen (5 Ctr. 60 Pfd.) lagern in Passau.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. October 1868.

H. 1 Platte Eisenblech (134 Pfd.) von Altena lagert in Düsseldorf.
B 70. 1 Kiste Pfeffer (39 Pfd.) von Bochum lagert in Düsseldorf.
C I K C 7221. 1 Kiste Metallwaaren (182 Pfd.) von Werl lagert in Düsseldorf, [Eilgut].
//. 1 Bürde Stahl (140 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Solingen.
C T 2041. 1 Fass Eisenwaaren (740 Pfd.)
Portland. 1 Tonne Cement (394 Pfd.)
1 Korb Anilin (120 Pfd.)
2 Achslager (11 Pfd.)
4 Gusstöpfe (23 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Steinbeck.
S. 7 Gussrahmen (45 Pfd.) von Düsseldorf lagern in Steinbeck.
H 92. 1 Eisenplatte (104 Pfd.)
T. 1 Eisenplatte (19 Pfb.)
1 Fournaise } von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.
J W. E. 1 Schleifstein (65 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Remscheid.
W 38. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) von Deutz lagert in Hagen.
///. 1 Colli Maschinentheil (86 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
L C 9974. 1 Fass Branntwein (97 Pfd.) von Werl lagert in Witten.
3 gusseiserne Ständer (612 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.
H 1. 1 Fass Butter von Paterborn lagert in Unna.
R 50. 1 Korb Eisendrath (160 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Unna.
4 Stück Ofenröhren (23 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Soest.
R 2. 1 Pack Packpapier (20 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Nierenhof.
K 1396. 1 Kübel Butter (62 Pfd.) von Bochum lagert in Kupferdreh.
1 Pack Eisendrath (93 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Limburg.
F. 2 Ofentheile (57 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Altena.
1 Bund Eisen (115 Pfd.) von der Schuppenrev. lagert in Langendreer.
D C. 1 Bürde Stahl (58 Pfd.)
B S. 1 Pack Schüppen (25 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Langendreer.
W. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.)
O 4. 1 Koffer Kleider (130 Pfd.) } von der Schuppenrevision lagern in Bochum.
Melsungen A 5. 1 Pack 12 Schiebladen (26 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Steele.
Bremen K 1. 5 Colli Bretter und Gestelle von Bochum lag. in Essen.
W S 2016. 1 Sack schwarzer Erde (21 Pfd.)
G. 2 Stäbe □Eisen (82 Pfd.)
G. 1 Stab Flacheisen (15 Pfd.)
F O 26 1 Korb (Inhalt unbekannt 15 Pfd.) } von der Schuppenrev. lagern in Essen.
G M 774. 1 Kübel Butter (65 Pfd.)
S F 25. 1 Sack Roggen (120 Pfd.)
B H 1899. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) } von Bochum lagern in Oberhausen.

⚘ 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Ruhrort.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. October 1868.

J G L & S 45. 1 leerer Sack (2 Pfd.) lagert in Berlin seit 4. October.
F H 129. 1 leere Kiste (1 Ctr. 23 Pfd.) von Oberhausen C. M. lagert in Berlin seit 22. October.

Verzeichniss

der im Monate October 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

E W 1263. 1 leeres Fass (16 Pfd.)
V E. 1 Pack 2 leere Körbe (28 Pfd.) } lagern in Braunschweig.
L R D in Prenzlau und Schwerin. 1 Kiste (141 Pfd.) lagert in Oschersleben.
1 Stange Flacheisen, 8⅓' lang, 1½'' breit, ⅜'' stark, lagert in Mattierzoll.
Lämmerhirt Mattierzoll. 2 Säcke (85 Pfd.) lagern in Börssum.
F R 1. 1 Bund Bandeisen (58 Pfd.)
S 47. 9 Ofentheile (107 Pfd.)
W 25. 1 kleiner Rost } lagern in Kreiensen.

Recapitulation

der im III. Quartale 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen** Eisenbahnstationen überzählig lagernden Güter.

Pro Juli

1 Pack Säcke (11 Pfd.)
1 schwarzer Holzkoffer (21 Pfd.) } lagern in Braunschweig.

Pro August.

XX 4113. 1 Ballen Mannfacturwaaren (27 Pfd.) lagert in Braunschweig.
1 Holzstange, 19½' lang, 1½' Durchmesser lagert in Schöningen.
C F 43. 1 Pflugschaare (9 Pfd.) lagert in Seesen.

Pro September.

1 braunlederner Koffer (18 Pfd.) lagert in Salzgitter.
1 Stange Flacheisen (13½ Pfd.) lagert in Lutter.
D 19. 1 Tafel Eisenblech (18 Pfd.) lagert in Kreiensen.

Verzeichniss

der überzähligen Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro October 1868.

weiss W 57 & roth 511/63. 1 Fass, ansch. Syrup (482 Pfd.) von Braunschweig lagert in Alfeld seit 5. October.
1 Sack Gerste (118 Pfd.) von Pest lagert in Bremen seit 14. October.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Lüneburg seit 22. October.
K T 4871. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) von Deutz etc. lagert in Bremen seit 27. October.
1 Sack Kleidung und Betten (49 Pfd.) lagert in Hannover.
1 Stange Gusseisen (6 Pfd.) lagert in Melle seit 23. October.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Eisenbahnen. Am 1. November 1868.

PN 6510. 1 Ballen in grauem Leinen (125 Pfd.)
1 Paar Holzschuhe } lagern in Cassel.

Hessische Ludwigsbahn. 1. November 1868.

C B 514. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.)
D W 1822. 1 Korb leere Krüge
H. 33. 1 Kiste Geschirr (81 Pfd.)
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
4 eiserne Kippstöcke } lagern in Mainz.
2 Stäbe Hufeisen (25 Pfd.) lagern in Osthofen.
K 106. 150. 2 leere Fässer lagern in Worms, Bingerbrück bezettelt.
1 leerer weisser länglicher Korb mit 4 Handhaben lagert in Bingen.
W Sipf. 1 leeres Fass (15 Pfd.)
F S. 9 Stück Gussröhren
C A 5353. 1 leere Kiste (30 Pfd.) } lagern in Frankfurt.

K. k. a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Ende October 1868.

1 Packl Betten (14 Pfd.) von Petrowitz lagert in Wien s. 13. October. (Beklebt Petrowitz-Pruchna 25.)
3 Buschen Blech (336 Pfd.) von Olmütz lagern in Wien seit 12. Septbr.
E E 630. 1 Kiste Männerhüte (57 Pfd.) von Schönbrunn lagert in Wien seit 11. Februar. (Beklebt Bodenbach-Wien.)
1 Stück Ofenthürl (3 Pfd.) von Brünn lagert in Wien seit 6. August.
1 Packl Körbe (13 Pfd.) von Hullein lagert in Wien seit 28. October.
G 4. 1 Ballen Kaffee (186 Pfd.) von Hohenau lagert in Wien seit 30. October.
4 Sack Erdäpfel (350 Pfd.) von Gänserndorf lag. in Wien s. 30. Octbr.
F 20. 1 leeres Weinfass (200 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 29. März. (Beklebt Pest).
F F. 1 Kiste Weissblech (190 Pfd.)
F F. 1 Kiste Weissblech (195 Pfd.)
F F. 1 Kiste Weissblech (187 Pfd.) } von der Aufgabe lagern in Wien seit 2. September.
⊙ 2718. 1 Kiste Flüssigkeit (113 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 15. September. (Beklebt T. Megyer).
B S 538. 1 Kiste (73 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 19. October. (Beklebt Debreczin).
Prag 15426. 1 Stück Theerplache (37 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Angern seit 19. October.
1 Korb leere Glasflaschen (15 Pfd.) lagert in Lundenburg s. 1. April.
3 leere Weinfässer von Branowitz, Aufgabe lagern in Branowitz seit 12. August.
Von schwarzem Holz 1. 1 Koffer (36 Pfd.) lagert in Brünn s. 30. Sept.
F T 29. 1 Ballen Manufactur (82 Pfd.) von Brünn Aufgabe lagert in Brünn seit 21. October.
2 Stück Rundeisen (355 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Brünn s. 22. Juni.
W 1236. 1 Kiste Nähmaschine (126 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Brünn seit 28. October.
K N 4.
G F 881. } 1 leeres Fassl (55 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Brünn seit 28. October.
J G 1. 1 Ballen Hasenfelle und diverse Fetzen (45 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Napagedl seit 16. September.
1 Packl Betten (37 Pfd.) lagert in Olmütz seit 12. October.
77. 1 Kiste Kleider und Musikalien (45 Pfd.) von Krakau lagert in Olmütz seit 24. September. (Beklebt Bochnia-Krakau 77).
1 gusseisernes Ventil (3 Pfd.) lagert in Leipnik seit 27. August.

K 6633. 1 Kiste alte Kleider (33 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 31. August.
1 hölzernes Kreuz (26 Pfd.) von Michalkowitz lagert in Ostrau seit 1. October.
4 Stück Rollen / 8 Stück Scheiben (32 Pfd.) lagern in Ostrau seit 12. October.
K 1/2. 2 Ballen Fenchel (442 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Petrowitz seit 19. April.
W Z F 158. 1 Kiste leere Plutzer (115 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Petrowitz seit 19. April.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 31. October 1868.

E A 383. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 226 Pfd.) von Hanau-Passau lagert in Wien seit 13. Juli.
W 196. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) von Eger-Passau lagert in Wien seit 19. Juli.
Ritter Sohn 4. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) von Linz lagert in Pöchlarn.
F S 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) von St. Peter lagert in Passau seit 6. August.
F M 4175. 1 Kiste Thonwaare (250 Pfd.) von Eger-Passau lagert in Wien seit 9. September.
3 Busch Eisen (300 Pfd.) von Aachen-Passau lag. in Wien s. 3. Septbr.
J B 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.) von Aachen-Passau lagert in Wien seit 17. September.
H 454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Salzburg lagert in Wien seit 29. September.
M G 3/4. 2 Ballen Wollgarn gef. (112, 225 Pfd.) vom Magazin lagern in Passau seit 12. September.
[Zeichen] 4857. 1 Kiste Thonwaare (424 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 5. October.
1 Stück Achse (400 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 8. October.
55, 122. 2 Pack leere Säcke (85 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 18. October.
R 5/7. 3 Pack (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 18. October.
23 Busch Blech (1200 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 25. October.

Köln-Mindener Eisenbahn. October 1868.

VI. 1 Bund Holzschuhe (22 Pfd.) ab Oberhausen lagert im B. Borbeck seit 5. October.
V· 1 Stab Flacheisen (31 Pfd.) lagert in Langenfeld seit 6. October.
H 520 Lippstadt. 1 Packet ein Stück Leinen (13 Pfd.) lagert in Dortmund seit 7. October.
△. 1 Stab Flacheisen (32 Pfd.) lagert in Calkum seit 7. October.
1 Fässchen eine leere Glasflasche (11 Pfd.) ab Peine lagert in Dortmund seit 8. October.
R. 2 Colli Verzierungen (26 Pfd.) ab Düsseldorf lagern in Deutz seit 11. October.
1 Bund Holzschuhe (16 Pfd.) ab Empel lagert in Duisburg seit 15. October.
Schmitz 900. 1 leere ¼ Ohm (27 Pfd.) lagert in Duisburg seit 16. October.
R 356. 1 leeres Seifenfass (29 Pfd.) lagert in Rehme seit 16. October.
3 viereckige gusseiserne Rennen (286 Pfd.) lagern in Rheda seit 16. October.
Zeichen unleserlich 881. 1 leeres Fass (23 Pfd.) ab Bielefeld lagert in Rheda s. 20. Octbr.
F L 417. 1 Pack grobe Eisenwaaren (122 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 22. Octobcr.
W D. 1 Block Blei (112 Pfd.) lagert in Deutz seit 24. October.
H A 1. 1 Koffer Kleider (36 Pfd.) ab Hamburg lagert in Oberhausen seit 25. October.
1 hölzerne Stange (15' lang) lagert in Emmerich seit 26. October.
B Terslegen 639. 1 leere ¼ Ohm (27 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 28. October.
2 Knie-Rohre (10½ Pfd.) ab Creuzthal lagern in Giessen seit 31. October.
5 17/24, 5 934, 1934 — 1 Ballen Federn (18 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 30. October.

Wegen der aus früheren Monaten noch herrenlosen Güter siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. October 1868.

1 Hutschachtel auf Gepäckschein No. 265 Teplitz-Leipzig
S. Blum. 1 Packt leere Säcke (15 Pfd.) von Pressburg
1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Ofentheile ohne Ringe
[Zeichen] 31 oder [Zeichen] 24. 1 Sack Soda
} lagern in Leipzig.

B U R B. 1 eiserne 3kantige Schiene (48 Pfd.) lagert in Coswig.
St. 9. 1 Pack Papier
6 Sack Guano
X (weiss). 1 Colli Maschinentheil (9 Pfd.)
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
G E Z. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile
} lagern in Dresden.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** im Monat October cr. überzähligen Güter- und Gepäckstücke.

ϴ
E R No. 2043. 1 Sack Gries (101 Pfd.) lagert in Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 4. October.
1 Sack Kleidungsstücke und Stiefeln ohne Markirung (45 Pfd.) lagert in Halberstadt seit 30. September.
H H Berlin. 1 Kiste Flaschen (30 Pfd.) lagert in Quedlinburg seit Ende August cr.

Magdeburg, den 10. November 1868. **Directorium.**

Main-Neckar-Bahn. Revision am 1. November 1868.

1) auf Station Hemsbach:
J D R. 1 Pack weisse Körbe (34 Pfd.).

2) auf Station Darmstadt:
B 1. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.).
1 Sack Knochen (87 Pfd.).
I S / G Z } 1 Kiste Weissblech (143 Pfd.).
F S 2. 6. 1 Fass Guano (150 Pfd.).
M N 3. 1 Sack Reis (200 Pfd.).

3) auf Station Frankfurt:
2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
7 Ringe Draht (105 Pfd.).
A H 10. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.).
16 Colli Ofentheile.

Main-Weser-Bahn. Anfangs November 1868.

S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
1 Rolle Packleinen (32 Pfd.) lagert in Treysa seit Juni 1868.
S 1 Gusstheil zu einer Abtrittshose lagert in Treysa s. October 68.
M O R D R J N. 1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt s. Mai 68.
1 Stück Ofenrohr (3 Pfd.) lagert in Marburg seit October 1868.
T H. 1 Stück Ofenrohr (5 Pfd.) lagert in Marburg s. September 1868.
K 3/4. 2 Colli Ofentheile (27 Pfd.) lagern in Nauheim s. Juli 1868.
S. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit Juli 1868.
2 Sack Werg (75 Pfd.) lagern in Frankfurt seit October 1868.
2 Stab Eisen (26 Pfd.) lagern in Frankfurt seit October 1868.
△ 22. 1 Pack Rosenbäumchen (6 Pfd.) lagert in Frankfurt s. Oct. 68.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende October 1868.

10 Stück Roststäbe (62 Pfd.) lagern in Dittersbach.
1 Ballen Lumpen (132 Pfd.) lagert in Halbau.
12 Handkörbchen
8 Messingbüchsen zu Kinderwagen (3 Pfd.)
} lagern in Breslau.

Pfälzische Eisenbahnen. 31. October 1868.

S 9. 1 Sack Kaffee (100 Pfd.)
J S / K 11287. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.)
} lagern in Kaiserslautern.
Staudernheim. 1 Wagendecke lagert in Neustadt.
B. 3 Heerdplatten (66 Pfd.)
J F. 4 Colli Guss (10 Pfd.)
E. 1 Collo Guss (4 Pfd.)
} lagern in Speyer.
H. 1 Kistchen Maschinentheile (26 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J H 161. 1 Flaschenzug (30 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
G S. 1 leeres Weinfässchen (43 Liter) lagert in Oggersheim.

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro September und October 1868.

1 Sack Betten (29 Pfd.). [Gepäckstück].
1 Sack Kleie (67 Pfd.).
J A 517/8. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 215 Pfd.).
[Zeichen] 4344/5. 2 Ballen Inhalt unbekannt, 355 Pfd.).
H W. 6 Pack Strohpapier (254 Pfd.).
A Z 1. 1 blaue Pappschachtel (2 Pfd.).
1 Scheffelmaass (20 Pfd.).
W 1. 1 Pack alte Kleider (5 Pfd.).
H W K 424. 1 Collo Wollwaaren (40 Pfd.).
S R. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
3971. 1 leeres Fass (140 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. October 1868.

H & C 256, 149. 2 Ballen Hopfen lagern in Köln.
2 Colis hölzerne Siebräder (3 Pfd.) lagern in Crefeld.
1 Bund Eisenwaaren (23 Pfd.) lagert in Cleve.
1 Tasche Effecten lagert in Bonn.
X 1. 1 Colis Winkeleisen, 18—20' lang, lagert in Remagen.
1 Stab Eisen, 15' lang lagert in Andernach.
ϴ. 1 Stab Eisen, 18' lang lagert in Neuwied.
1 Colis trockene Haut lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der **Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro October 1868.

1 Stange Flacheisen (82 Pfd.) lag. in Saarlouis seit 17. October 1867.
T W 898. 1 Kiste gem. Zimmet (65 Pfd.) lag. in Saarlouis seit 2. Mai 1868.

B S 232. 1 Kiste baumw. Zeug (287 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 2. Mai 1868.
C M. 1 Fass Thran (57 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 5. Juni 1868.
W H 1011. 1 Kiste Wiesenkümmel (21 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 11. September 1868.
1 Stück Eisengitter (50 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Febr. 1867.
W. 1 Stück Ofentheil (37 Pfd.) lag. in Saarbrücken seit 2. Febr. 1867.
E H 1. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lag. in Saarbrücken seit 2. Febr. 1867.
958. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit 2. Febr. 1867.
3 Stück Kreuzhölzer lagern in Saarbrücken seit 29. März 1867.
T H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen.
A N 293. 1 Holzmodell (5 Pfd.) lagert in Neunkirchen.
B 18. 1 Pack leere Säcke (82 Pfd.) lagert in Neunkirchen.
1 Scheibe von Messing (45 Pfd.) lagert in Neunkirchen.
N S 4629. 1 Bällchen Leim (53 Pfd.) lagert in Birkenfeld.
F B 199. 1 leere Kiste } (162 Pfd.) lagern in Sohernheim seit 6. August 1867.
10976/7. 2 leere Kisten }
S 3695. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lag. in Creuznach seit 22. Febr. 1868.
D B & C 565. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Creuznach seit 27. Febr. 1868.
G L 276. 1 Sack (158 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 10. Octbr. 1868.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. October 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt }
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt } seit
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt } Juli 1866.
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt. }
1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit Juni 1864.
1 Bund 2 Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.
19 Stück Flacheisen lagern in Bischofswerda } seit November 1865.
10 Stück □Eisen lagern in Bischofswerda }
83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
Ollendorf. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) lagert in Görlitz.
Von Löbau nach O. Oderwitz 911. 1 Gepäckstück Leinen (25½ Pfd.) von Löbau lagert in O. Oderwitz seit 5. Juli 1868.
1 Ballen rohe Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.
1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg }
2 leere Bierfässer lagern in Reichenberg } seit der Kriegsperiode 1866.
1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg }
242. 1 Sack wahrscheinlich Saamen (35 Pfd.) von Zittau lagert in Gr.-Schönau. [Reisegepäck].

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat October 1868.
Gepäckschein 117. 1 schwarzer mit Leder überzogener Holzkoffer (52 Pfd.) ab Apolda lagert in Gotha seit October 1868.
907. 1 leerer Spahnkorb (6 Pfd.) aus Wagen 339 NB. lagert in Eisenach seit 31. October 1868.
F D 10. 1 Ballen Wildschweinefelle (69 Pfd.) aus Wagen 5197 H. lagert in Eisenach seit 31. October.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat October 1868.

S 14. 1 Ofenthürchen (¾ Pfd.) ab Eisenach lagert in Meiningen seit 26. October 1868.
B 10. 2 gusseiserne runde Plättchen lagern in Eisfeld s. 3. Octbr. 68.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 12. November 1868.

Die Direction der Türingischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** am 4. November 1868 überzählig lagernden Güter.

L P 550. 1 Sack Saamen (46 Pfd.) lagert in Münster seit 15. Juni.
S X. 1 Sack Lumpen (65 Pfd.) lagert in Leer seit 16. Juni.
H V Hinrich. 1 Pack Stahl (21 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Juni.
J W. 1 Pack Säcke (114 Pfd.) lagert in Rheine seit 3. Juli.
W H 41. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenheken seit 27. Febr.
H 850. 1 Fass (10 Pfd.) lagert in Rheine seit 9. September.
1 Sack Kleider (27 Pfd.) lagert in Altenheken seit 16. September.
G P 298. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Münster seit 15. October.
J M 2. 1 Pack Töpfe (34 Pfd.) lagert in Münster seit 15. October.
R M 10. 1 Pack 2 Körbe (14 Pfd.) lagert in Münster seit 15. October.
4587. 1 Korb (22 Pfd.) lagert in Paderborn seit 26. October.
S 6. 1 Pack Säcke (268 Pfd.) lagert in Rheine seit 27. October.
B X. 1 Ofen und 3 Rosten lagern in Münster seit 29. October.
E. 1 Aschenkasten mit 4 Füssen lagert in Münster seit 29. October.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. Octbr. 1868.

G B 65. 1 Rolle Packtuch (50 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 30. Septbr.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 69 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 21. Octbr.
W 646. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 31. October.
1 Fass neuer Wein (444 Pfd.) lagert in Ludwigsburg seit 15. October.
M. Wolff 125. 1 leeres Fass (130 Pfd.) lagert in Ludwigsburg seit October.
H. 1 Stück Gusseisen (58 Pfd.) }
A 4017. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) } lagern in
Dampfmühle der P. Haltenberger in Caschau No. 295. } Stuttgart seit
1 Stumpen leere Säcke (42 Pfd.) } Juli.
Carl Fischer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) }
L A 21. 1 Kiste [wahrsch. Blechwaaren] (223 Pfd.) } lagern in Stutt-
A. 5 Bund Schwarzblech (394 Pfd.) } gart seit Septbr.
S M Schäfer 740. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 16. October.
P N 3996. } 1 Tonne Zinkweiss (130 Pfd.) }
A H 100. } }
O Z. 1 Bund Stahl (150 Pfd.) } lagern
F 12. 1 Sack Papierabfälle (90 Pfd.) } in
B & F 507, 459. 2 leere Kisten (102 Pfd.) } Stuttgart
F R 10. 1 leere Kiste (50 Pfd.) } seit
J & P S 4347. 1 Kiste Pianino (650 Pfd.) } October.
M J 36. 1 Pack [wahrscheinlich Wollwaaren oder Corsetten] (9 Pfd. }
J R. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Esslingen seit 30. September.
1 Maschinen-Theil [eis. Jalousieladen] (31 Pfd.) lagert in Göppingen seit 11. September.
C Berg 112. 1 leeres Bierfass (11 Maass) lagert in Ulm loco s. Juli.
H 1. 1 Sack leere Säcke (164 Pfd.) lagert in Ulm loco s. 21. October.
E K 486. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 21. October.
L A 7726. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 29. October.
1 Kübel zu einem Butterfass gehörig (2 Pfd.) lagert in Ulm tr. seit 20. October.
Adr. Zeugdiener Knoll Wiblingen. 1 Fässchen Wein lagert in Ulm tr. seit 24. October.
A L 94. 1 Bund leere Säcke (51 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 23. Juni.
2 leere Oelfässchen (31 u. 36 Pfd.) lagern in Friedrichshafen s. 14. Mai.
18 Stück Rohrmatten lagern in Friedrichshafen seit Mai/Juni,
1 Packt alte Packtücher (23 Pfd.) } lagert in
624. 1 brauner Koffer mit Lederdeckel (46 Pfd.) } Friedrichs-
624. 1 schwarzes Leder-Kofferchen (28 Pfd.) } hafen seit
F B 8, 624. 1 Handköfferchen mit Leinwandüberzug (20 Pfd.) } October.
L H 38. 1 altes leeres Fässchen (28 Pfd.) lagert in Hall seit Mai.
MH & Co. 1779. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 601 Pfd.) } lagern in
MH & Co. 1815 oder 1845. 1 Fass (Inhalt unbekannt, } Metzingen seit
54 Pfd.) } October.
Adr. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 30. September.
R 1211. 1 Korbflasche (46 Pfd.) lagert in Reutlingen s. 5. October.
F W 30. 1 Sack Seiler (36 Pfd.) lagert in Tübingen seit 29. October.
U 117. 1 gusseis. Abtritt-Rohr (84 Pfd.) } lagern in Tübingen seit
R. 2 Bund Feder-Stahl (164 Pfd.) } October.
S 3615. 1 Fässchen Häringe }
11. 1 Fass-Dauhe } lagern in Sulz seit 31. October.
1. 35 Fass-Dauben }
H K 5540 Urach. 1 Sack leere Mehl-Säcke (63 Pfd.) }
1 Sack leere Kaffeesäcke (16 Pfd.) }
S 134. 1 Bund leere Salzsäcke (6 Pfd.) } lagern in Thalhausen seit Juli.
AK. 3 gusseis. Heerdringe (13 Pfd.) }
Vohrer. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.) }
S & C 7535. 1 leeres Korbfläschchen (4 Pfd.)
T. 1 Bund Ofenringe (1 Pfd.) lagert in Rottweil seit 31. October.
A I H J V M I W B 1868. 1 leeres Fass (130 Pfd.) lagert in Fellbach seit October.
AF 3172. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagert in Gmünd seit 21. October.
1 Bund Nageleisen (26 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 3. September.
1 gusseis. Ofenkranz (7 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 3. October.
F E. 24 Stäbe Flacheisen (720 Pfd.) lagern in Crailsheim s. 9. Octbr.
L Diller 121. 1 leeres Bierfässchen (19 Pfd.) lagert in Heidenheim seit October.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. October 1868.

P 4. 1 Collo baumw. Waaren (24 Pfd.) von Schöningen fehlt in Berlin seit 29. September.
C C 1908. 1 Collo Tuch (9 Pfd.) von Kreiensen fehlt in Berlin seit 28. October.
W C 6455. 1 Fass Limonade (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Brandenburg seit 24. October.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. October 1868.

H & S 248. 1 Kiste Holzwaaren (31 Pfd.) von Schweidnitz fehlt in Jauer.
A P. 1 Kiste baumwollene Gewebe (1 Ctr. 24 Pfd.) von Reichenbach fehlt in Breslau.
E L 955. 1 Fass Wein (86 Pfd.) von Liegnitz fehlt in Ingramsdorf seit 28 October.
G & C 2203. 1 Kiste Kurzwaaren (1 Ctr. 55 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Frankenstein seit 10. October.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. 11. November 1868.

x 1 Ballot Wollenwaare
M F. 6 Pack Emballagen (90 Pfd.)
} fehlen in Frankfurt.

Halle-Casseler Eisenbahn. 13. November 1868.

△ 1995. 1 Fass Branntwein zur Verladung nach Hannover fehlt in Nordhausen seit 31. October c.

Verzeichniss
der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro October 1868.

F H. 1 Sack Mais (150 Pfd.) von Hildesheim resp. Pest fehlt in Elze.
G S 2075. 1 Kiste Webegeschirr (52 Pfd.) von Leipzig fehlt in Kreiensen.
S G 6351/6352. 2 Ballen Quercitron (165 Pfd.) fehlen in Bremen.
1 Plombirleine von Leinefeld fehlt in Hildesheim.
1 Sack Gerste (160 Pfd.) von Hannover fehlt in Elze.
A K 13. 1 Budenstange (8 Pfd.) von Burgdorf fehlt in Bückeburg.
H K 14. 1 Steintopf Gurkensalat (18 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Bremen.
1 Paquet 8 Zollschlösser von Marktbreit fehlt in Bremen.
1 Btl. mit Tragriemen von Hannover fehlt in Bückeburg.
H J 919. 1 Bürde Stahl (30 Pfd.) von Unna fehlt in Verden.
H W. 1 Collo Caffeebrenner (10 Pfd.) von Hörstel fehlt in Bremen.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 1. November 1868.

J A G C 25. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.)
P C 1695/6. 2 Päcke Eisenwaaren (220 Pfd.)
K E 382. 1 Ballot Leder (41 Pfd.)
H L 8509. 1 Kiste Papier
1 Gebund Zuberreife (2 Pfd.)
HA. 1 Stück Gussbecken
R M 4202. 3 Ballen Tabaksblätter
C H 6736. 1 Fass Farbe (109 Pfd.)
L B 6. 1 Ballen leere Säcke
B H 26712. 1 Sack Wurzeln
HL B 36. 1 Bindekette
A H 30116. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.)
△ 9424. 1 Ballen Wollwaaren (30 Pfd.)
△ 4447. 1 leeres Fass
B & C 2062. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.)
K St 26. 1 Kiste Kleider (66 Pfd.)
K R od. K B. 1 Fass Wein (103 Pfd.)
L. 1 Pack Säcke (11 Pfd.)
Serie 240. 3 Stück Kunstschlösser dem Zollamte Salzburg gehörig
} fehlen in Mainz.

J F. 1 leere Nudelkiste fehlt in Oppenheim.
V M. 1 Tafel Zink fehlt in Worms.
J. Halle 1404. 1 Ballen Gurten (84 Pfd.) fehlt in Alzey.
C B 15. 1 Fass Obst fehlt in Bingen.

I I. $1/4$ Tonne Häringe (25 Pfd.)
Adr. 361/5. 5 Korbflaschen Farben (344 Pfd.)
} fehlen in Darmstadt.

H o 1/2. 2 Päcke emaill. Gusswaaren (53 Pfd.) fehlen in Stockstadt.

1 Ballot Korke (42 Pfd.)
1 Rost (5 Pfd.)
c 389. 1 Kiste Schuhwaaren (89 Pfd.)
RK 738. 1 Kiste Schuhwaaren (98 Pfd.)
} fehlen in Frankfurt.

Neisse-Brieger Eisenbahn. Ende October 1868.

1 Sack Siedesalz fehlt in Neisse seit 13. Juni 1868.

Pfälzische Eisenbahnen. 31. October 1868.

Adresse H. Kayser. 1 Wachstuchtisch fehlt in Bruchmühlbach.
Gbr. Abresch 567. 1 Sack Gries (153 Pfd.) fehlt in Landstuhl.
J R. 3 Gebund Rundeisen (167 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.

G L 592. 1 leeres Fass
B & H 27044. 1 Korb Materialwaaren (85 Pfd.)
Adresse. 1 Tischchen (12 Pfd.)
F. 1 leeres Fässchen
△. 3 Fässer Harz
L B 2449. 1 Wagendecke
} fehlen in Neustadt.

S S. 1 Collo Guss [Stahl] (5 Pfd.) fehlt in Speyer.
R 7. 1 Collo Guss (5—6 Pfd.) fehlt in Speyer.

E J 91. 1 Fass Wagenfett (404 Pfd.)
L C D 2. 1 Fass Wein (72 Liter)
S M M H. 1 Bündel leere Säcke (42 Pfd.)
} fehlen in Ludwigshafen.

F F 15. 1 leeres Fässchen (25 Pfd.) fehlt in Dürkheim.
T. 3 Stück Guss fehlen in Dürkheim.

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro September und October 1868.

Regier. 3 Sack Hafer (447 Pfd.).
1 Hutschachachtel (5 Pfd.). [Gepäckstück].
1 Sack Roggen (169 Pfd.).
R. Folzong Thorn. 1 Fass Stärke (43 Pfd.).
S J 1292. 1 Collo Leder (8 Pfd.).
△ 2598. 1 Collo wollene Garne (29 Pfd.).
M C C 5244. 1 Fass Malakoff (84 Pfd.).
H F H 5244. 2 leere Kisten (93 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. October 1868.

F H 883. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) ab Stuttgart
A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen
M 1. 1 Fass Wein (379 Pfd.)
F & C 9321. 1 leeres Fass (31 Pfd.)
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.)
M 571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.)
2 Stäbe Eisen ab Aachen
F M 2. 1 Kiste Cigarren ab Amsterdam
B C. 1 leeres Fass ab Aachen
W C 1. 1 leeres Fass ab Crefeld
H 58354. 1 Korb Boonekamp (26 Pfd.) ab Homberg
S J. 1 Colli Kessel ab Bingerbrück
W 1. 1 leeres Fass (13 Pfd.) ab Obercassel
D W 1. 1 leere Kiste ab Essen
D W 1. 1 leeres Fass
P C 423. 1 Ballen Leinen (45 Pfd.) ab Gladbach
J T 1. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Wattenscheid
F W R 331. 1 leeres Fass ab Neuss
G M C 1040. 1 Fass Wein (2800 Pfd.) ab Oestr. Winkel
B 13. 1 Kiste Strümpfe
H 37/9. 2 Säcke Mehl und Stärke ab Mainz
B H. 2 Fass Bier ab Andernach
G. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) ab Call
F S 32/4. 3 Sacke Mehl und Erbsen
85/6. 2 Kisten Nudeln
} fehlen in Köln.

259. 1 Koffer Reiseeffecten (50 Pfd.) ab Frankfurt fehlt in Köln, Gepäck-Expedition.

W F C. 8 Blöcke Kupfer ab Anvers
H. 1 Collis eiserne Platte (72 Pfd.) ab Mechernich
} fehlen in Stolberg.

AL F 362. 1 Sack Erbsen ab Coblenz
Z H 80. 1 Ballen Tuch (24 Pfd.) ab Frankfurt
2 Colli Roster ab Mechernich
} fehlen in Aachen.

F F. 1 Kiste Weinproben ab Köln
K F 1. 1 Kiste Bücher (50 Pfd.) ab Aldekerk
1 Colis Thonröhre ab Köln
} fehlen in Neuss.

M K 21. 1 Sack Kleien ab Neuss fehlt in Hochfeld.
H M 3270. 1 Ballen wollenes Garn ab Brühl fehlt in Essen.

P W. 1 leeres Fass ab Köln
3 leere Fässer ab Köln
P W. 1 leeres Fass ab Köln
H V 990. 1 Ballen Tuch ab Köln
} fehlen in Crefeld.

ML 280. 1 Ballen Papier ab Obercassel fehlt in Kempen.
B 1528. 1 Korb Bürsten (77 Pfd.) ab Wickrath fehlt in Kempen.
J T 1. $1/8$ Ohm Wein (54 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Kempen.
B. 2 Colli Ofenröhre ab Obercassel fehl in Kempen.
A H 1409. 1 Ballen halbw. Waaren (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Cleve.
R S Ducherow. 1 Holzkiste Effecten (25 Pfd.) fehlt in Bonn.
D 1 & 4. 2 Colis Eisentheile ab Oberlahnstein fehlen in Bonn.
A 5996. 1 Kiste Stärke (70 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Godesberg.
P L 174. 1 leeres Fass ab Bielefeld fehlt in Remagen.
P 1550. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Remagen.
R. 1 Colis Deckel ab Birkenfeld fehlt in Remagen.
T. 1 Korb Diverses fehlt in Remagen.
1 Colis Bank ab Wiesbaden fehlt in Remagen.
B 922/3. 2 leere Fässer (35 Pfd.) ab Köln fehlen in Rolandseck.
R & C 66. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Andernach.
R & C. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Andernach.
R & C. 2 leere Fässer ab Köln fehlen in Andernach.
R 1142. 1 Ballen Reis (201 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Andernach.
F W R 353. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Neuwied.
M B 12366. 1 Kiste Käse ab Kempten fehlt in Neuwied.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.
R S. 2 Pack Ofentheile ab Worms fehlen in Bingerbrück.
H B 6. 1 Pack Körbe (60 Pfd.) ab Aachen fehlt in Bingerbrück.
C C 7454. 1 Kiste Messingwaaren (248 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.
A S 518/9. 2 Fass Hohlglas (665 Pfd.) ab Obercassel fehlen in Bingerbrück.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.
Regelmäßige Postdampfschifffahrt
BREMEN und NEWYORK,
Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Rhein	21. November	17. December	D. Hansa	5. December	31. December
D. Main	28. „	24. „	D. America	12. „	7. Jan. 1869.

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE
Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Baltimore	1. November	1. December	D. Baltimore	1. Januar 1869	1. Febr. 1869.
D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.	D. Berlin	1. Febr. 1869	1. März 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS
ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:

D. Bremen am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die Dampf-Trassmühle von Jacob Meurin,
Eigenthümer von Tufsteingruben, in Andernach am Rhein
empfiehlt den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen fein gemahlenen

Plaidter Trass und Tufstein
zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gas-Reservoirs und andern Wasserbauten.

Plaidter Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement, nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die rascher erhärtenden künstlichen Cemente und kostet mit Berücksichtigung des nöthigen Kalkzusatzes nur ¼ des Preises dieser.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
Hamburg und Newyork
Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Allemannia,	Mittwoch,	18. Novbr.	Morgs.	Westphalia,	Mittwoch,	9. Decbr. Morgs.
Holsatia,	do.	25. Novbr.	Morgs.	Hammonia,	do.	23. Decbr. Morgs.
Cimbria,	do.	2. Decbr.	Morgs.	Silesia (im Bau).		

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £ 2. — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten 4 Sgr., Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff"

und zwischen **Hamburg** — **Havana** — und **New-Orleans**, auf der Ausreise Havre, auf der Rückreise Southampton anlaufend.

Teutonia,	1. December,	Bavaria,	1. Februar 1869,
Saxonia,	31. December,	Teutonia,	1. März „

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. Fracht £ **2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr C. O. R. Viehweg in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Manilla-Putz-Werg,
sehr rein, ergiebig, langfasrig, à Ctr. 5 Rthlr., als auch **weisse** und **bunte Putzwolle** empfiehlt billigst

Frankenstein in Schles.

H Bruck's Fabrik.

Centrifugalpumpen
(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**, Berlin. Zimmerstrasse 88.

Kessler's selbstthätiger, patentirter Schmierapparat für Cylinder und Schieberkasten an Locomotiven und Condensationsmaschinen spart ⅔ an Schmiermaterial und Reparaturen.

Allein zu beziehen von **Wirth & Co.** in Frankfurt a./M.

Sicherheitszünder-Fabrik
von **C. Hessler & Comp.**
in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Spielwerke
mit 4 bis 48 Stücken, worunter Prachtwerke mit Glockenspiel, Trommel und Glockenspiel, mit Himmelsstimmen, mit Mandolinen, mit Expression u. s. w. Ferner:

Spieldosen
mit 2 bis 12 Stücken, worunter solche mit Necessaires, Cigarrenständer, Schweizerhäuschen, Photographie-Albums, Schreibzeuge, Handschuhkasten, Cigarren-Etuis, Tabaks- u. Zündholzdosen, Puppen, Arbeitstischchen, alles mit Musik, ferner Stühle, spielend, wenn man sich setzt, empfiehlt **J. H. Heller** in Bern.

Zu Weihnachtsgeschenken eignet sich nichts besser. In keinem Salon, an keinem Krankenbette sollten diese Werke fehlen. Preiscourante sende franco; auch besorge Reparaturen. Lager fertiger Werke.

In der **J. C. Hinrichs**'schen Buchhandlung in Leipzig ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Hülfstafeln
zur Berechnung der
Invaliden-, Wittwen- u. Waisen-Pensionen
und der
Beständigkeit der Pensions-Cassen
nebst voraufgeschickten Erläuterungen.

Mit besonderer Berücksichtigung der bestehenden Pensions-Einrichtungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und der bei denselben vorkommenden Steigerungen der Pensionsberechtigung mit dem Dienstalter der Genossen

bearbeitet von **L. Albert**,
Special-Director der Mecklenburgischen Eisenbahn.

Quart. geh. Preis 1 Thlr. 10 Ngr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 48.

Erscheint jeden Freitag.

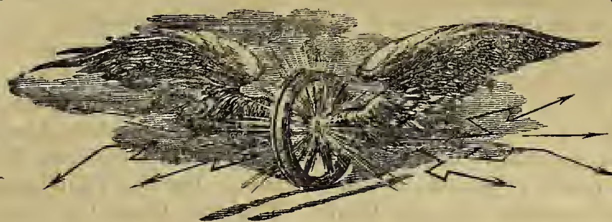
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,

an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 27. November 1868. (Schluss der Nummer: 26. November Vormittags 11 Uhr.)

Der Mont-Cenis-Tunnel

ist ohne Frage ein Werk von solcher Wichtigkeit, dass eine genaue Nachweisung über den zeitherigen Gang und jetzigen Stand der Arbeiten an demselben, den Fachgenossen von Interesse sein wird. Wir verdanken dieselbe der Geneigtheit des Herrn Sommeiller zu Turin, dessen, wie auch des Herrn Capello zu Fourneaux, freundliches Entgegenkommen bei unserem neulichen Besuche der Mont-Cenis-Arbeiten wir damit zugleich gern und dankend anerkennen.

Zusammenstellung der am 1. October 1868 erreichten Fortschritte an den beiden Enden des Alpentunnels.

Gesammtlänge des gerade durchgehenden* Tunnels = 12 220 Meter = 1,646 geogr. Meilen.

Monats-Fortschritt an beiden Enden während der Jahre 1867 und 1868.

Jahre		Erlangter Fortschritt: Bardonnèche (Italien) Monatlich	Vierteljährig	Zusammen	Modane (Savoyen) Monatlich	Vierteljährig	Zusammen	Gesammt-Fortschritt an beiden Enden Monatlich	Vierteljährig	Zusammen
		Meter			Meter			Meter		
Fortschritt am 1. Januar 1867				3900,20			2434,34			6334,54
Jahr 1867	Januar	77,00			21,26			98,26		
	Februar	66,00	221,80		15,21	94,01		81,21	315,81	
	März	78,80			57,54			136,34		
	April	80,70			75,51			156,21		
	Mai	90,80	234,80		86,84	223,97		177,44	458,77	
	Juni	63,50			61,62			125,12		
	Juli	82,20		824,30	72,55		687,81	154,75		1512,11
	August	70,35	212,10		69,80	211,03		139,65	423,13	
	September	59,55			69,18			128,73		
	October	71,20			60,65			131,85		
	November	49,00	155,60		60,10	158,80		109,10	314,40	
	December	35,40			38,05			73,45		
Jahr 1868	Januar	54,30			51,90			106,20		
	Februar	49,00	152,60		47,05	159,80		96,05	312,40	
	März	49,30			60,85			110,15		
	April	46,90			62,45			109,35		
	Mai	61,30	168,00	486,60	54,50	171,10	509,35	115,80	339,10	995,95
	Juni	59,80			54,15			113,95		
	Juli	63,90			64,80			128,70		
	August	52,10	166,00		56,80	178,45		108,90	344,45	
	September	50,00			56,85			106,85		
Gesammt-Fortschritt am 1. October 1868 . .				5211,10			3631,50			8842,60

Darstellung des Fortschritts an beiden Enden durch gewöhnliche und mechanische Hülfsmittel am 1. October 1868.

Art der Arbeit	Seiten von: Bardonnèche Jahre	Fortschritt	Zusammen	Modane Jahre	Fortschritt	Zusammen	Zusammen an beiden Enden Arbeit jeden Jahres	Ausgesammt
		Meter			Meter			
Hand-Arbeit während der Jahre:	1857	27,28		1857	10,80		38,08	
	1858	257,57		1858	201,95		459,52	
	1859	236,35	725,00	1859	132,75	921,00	369,10	1646,00
	1860	203,80		1860	139,50		343,30	
				1861	193,00		193,00	
				1862	243,00		243,00	
Maschinenarbeit während der Jahre:	1861	170,00			. .		170,00	
	1862	380,00			. .		380,00	
	1863	426,00		1863	376,00		802,00	
	1864	621,20	4486,10	1864	466,85	2710,50	1087,85	7196,60
	1865	765,30		1865	458,40		1223,70	
	1866	812,70		1866	212,29		1024,99	
	1867	824,30		1867	687,81		1512,11	
	1868	486,60		1868	509,35		995,95	
Gesammtfortschritt am 1. October 1868 . .			5211,10			3631,50		8842,60

	Meter
Ganze Länge des Tunnels . . . . . :	12 220,00
Fertiger Theil am 1. October 1868 . . .	8 842,60
Bleiben noch zu machen	3 377,40

* Der Tunnel unter dem Mont-Cenis (richtiger Col de Frejus) wird zunächst in einer geraden Linie durchgeschlagen, während die Bahn später mit Anschlusscurven von fast ¼ Kreisen an beiden Enden in denselben eingeführt wird. Dadurch stellt sich die später im Alpentunnel liegende Länge der Bahn nicht unerheblich grösser als obiges Maass. Die geradeaus gehenden Enden des Tunnels bleiben der Lüftung wegen voraussichlich offen.

Aus obiger Zusammenstellung ergiebt sich der mittlere Fortschritt der Durchbohrung

für das Jahr 1867 zu rund . . 126 Meter per Monat

für das Jahr 1868 zu rund . . 110,6 Meter per Monat

für die Zeit {vom 1. Januar 1867 / bis 1. October 1868} 119,93 „ „ „

Die Abnahme des Fortschrittes in 1868 hat ihren Grund weniger in der mit den zunehmenden Längen schwieriger werdenden Arbeit, als in dem Umstande, dass man dieselben in letzter Zeit nicht so kräftig mehr betreibt, als es möglich wäre, nachdem man die Ueberzeugung gewonnen hat, dass der Tunnel voraussichtlich früher fertig wird, als die noch zu bauenden anschliessenden Bahnstrecken Susa-Bardonnèche und St. Michel-Modane, jedenfalls aber, selbt bei ermässigter Arbeit, gleichzeitig mit denselben fertig werden kann.

Der in jeder Beziehung tüchtigst organisirte und längst zu sicherer Stetigkeit gelangte Arbeitsbetrieb, verbunden mit dem zweiten, mindestens ebenso wichtigen Umstande, dass die Ventilation des Tunnels, namentlich der vorgetriebenen Gallerie (an der Savoyer Seite wenigstens) Nichts zu wünschen übrig liess, machte uns den Eindruck, dass es zur Erreichung der früheren grösseren Fortschritte auch jetzt noch nur des Willens bedürfe.

Nach dem mittleren Monatsfortschritte von 1867 (= 126^{m}_{0}) würde die

Beendigung noch erfordern	$26_{,8}$	Arbeitsmonate
desgl. von 1868 (110^{m}_{60})	$30_{,5}$	"
" " 1867 und 1868 (119^{m}_{43}) . .	$28_{,3}$	"

Es kann darnach also der Tunnel, selbst bei dem augenblicklichen Arbeitsbetriebe, vom 1. October d. J. an in wenig mehr als 2½ Jahren, also bis Mai 1871 ziemlich zweifellos fertig werden. Ob die anschliessenden Bahnstrecken Susa Bardonnèche = 23 Kilom. (wenn wir recht erinnern) und St. Michael-Modane = 17 Kilom. bis dahin herzustellen sind? dürfte unter obwaltenden Umständen zweifelhafter sein. Man ist eben mit der Festlegung der Special-Trace beschäftigt, welche grosse Schwierigkeiten bietet. An der Italienischen Seite wird man das bereits vorhandene Bahnstück Bussoleno-Susa (8 Kilom.) wahrscheinlich aufgeben müssen, um mehr Länge für die Ersteigung der Höhe der Tunnelmündung von Bardonnèche zu bekommen. (Als ersteres Bahnstück gebaut wurde, dachte man für die Weiterführung der Bahn noch an Seilebenen etc.) Die beiden fehlenden Bahnstücke werden übrigens Steigungen von 25 bis 30 pro Mille ziemlich auf die ganze Länge bekommen. Da die Tunnelmündungen in erheblicher Höhe über der Thalsohle (circa 100 Meter) liegen, und da ferner die Meereshöhe der wilden Alpenthäler der Dora-Baltea und des Arc, in welchen die Bahnen zu bauen sind, 12—1500 Meter beträgt, so sind die Bauschwierigkeiten der Anschlussbahnen aussergewöhnliche, und die Befürchtungen erklärlich, welche man wegen der Zeit der Fertigstellung derselben hegt.

Es ist indess das Ende jetzt abzusehen und es liegt der Zeitpunct nicht zu fern mehr, um nicht erwarten zu dürfen, dass man die Ueberbietung des durch die Ueberschienung des Mont-Cenis errungenen grossen Triumph's unserer Kunst durch den wahrscheinlich grösseren, jedenfalls aber folgewichtigeren der Durchtunnelung desselben noch selbst mit erleben kann. Möge es Vielen mit uns vergönnt sein!

Oldenburg, 9. Nov. 1868.

E. Buresch.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 24. November. „Haben wir denn noch einen Eisenbahn-Actien-Markt?" fragte mich vor wenigen Tagen ein Börsenmann, dessen eigentliches Terrain Oberschlesische, Köln-Mindener u. s. w. sind. Ich musste mit dem Kopfe schütteln und ein „Nein" auf diese Weise andeuten. In der That, es sah in voriger Woche schlimm aus, es fielen nicht einmal Brosamen von dem mit Millionen gedeckten Tische der „Franzosen" und am Sonnabend auch der „Lombarden" ab. Während „drüben", d. h. auf der Seite der Speculanten, quand même „colossale Umsätze" gemacht wurden und sich „eine Hausse ohne Beispiel" entwickelte, hatte das Geschäft auf der anderen Seite, dem Eisenbahn-Actien-Markte, nur den Character eines „Kleinkrams." Das Warum? kennt der Leser, es liegt in dem schwachen Capitals-Zuflusse und der Theilnahmlosigkeit der Speculation, welche mit den „Franzosen", „Lombarden" und „Oesterr. Credit-Actien" alle Hände voll zu thun hatte und gegenüber den Sprüngen auf diesem Gebiete zu dem Krebsgange der Eisenbahn-Actien die Achseln zuckte. Und wirklich war die Cours-Entwickelung eher ein „Krebs-" als ein „Schneckengang" zu nennen, denn die Tendenz ging „nach unten", wenn auch die Baisse keine Triumphe feierte.

Die Vorliebe für „Franzosen" (Staatsbahn-Actien) findet in Paris ihren ersten Anfangspunct; die dortigen Haussiers hätten aber weniger reussirt, wenn nicht die Einnahmen „verhältnissmässig sehr gut" gewesen wären und nicht die „Franzosen" fast genau ebenso viel Freunde wie die „Lombarden" Gegner gehabt hätten. Es war in der That ein geschickter Coup, welchen ein Pariser Börsenmann ausführte, als er eine Brochüre in die Welt setzte, welche auf Kosten der Lombarden die Franzosen glorificirte, die sogar so weit ging, den Lesern zu rathen, Französische Eisenbahn-Actien zu verkaufen und auch für diese sich Franzosen anzuschaffen. Dass auch die Oesterr. Nordwestbahn hierbei schlecht fortkam, ist selbstverständlich. Die Franzosen (ich meine hier nicht die Actien, sondern das Volk) verleugneten den ihnen eigenthümlichen Characterzug, stolz auf „alles Fremde" zu blicken, das Interesse für Franzosen (hier die Actien) wurde auch in Paris ein so allgemeines, dass die Börse als „träge" geschildert wurde und man die Franzosen 10 Fr. höher meldete. Nun denke man sich eine Maschinerie, welche in Paris, wahrscheinlich auch in Lyon, Brüssel u. s. w., in Hamburg, Frankfurt, Wien und an anderen Plätzen geheizt wurde; man denke sich die magnetische Kraft einer intensiven Hausse und man wird begreifen, dass nicht allein „der Eisenbahn-Actien-Markt" verwaist war, sondern auch Italiener, Türken und Americaner der speculativen Mutterbrust entbehren mussten.

Die erste Rivalität bereiteten Oesterreichische Credit-Actien; endlich am Freitage erinnerte man sich, dass ein Papier, welches in 8 Tagen mehr als 10 Thlr. gestiegen war, nicht mehr eine genügende Chance für die Hausse bot und man den „Lombarden" in der Zurücksetzung bis dahin genug Leides gethan hatte. Den Speculanten war die oben erwähnte Brochüre aus dem Gedächtnisse verschwunden, genug, mit einer ungewöhnlichen Energie warf man sich auf „Lombarden" und auch diese wurden mit „colossalen Umsätzen" und einer grossen Hausse an der Bewegung betheiligt. Das Facit ist vom 16. bis 23. November 1868 eine Hausse für Franzosen von 159¾ auf 169 Thlr., Lombarden von 106½ auf 113½ Thlr.

Die Bewegung hatte in Paris und Wien ihren eigentlichen Stützpunct; „das Kaiserreich ist der Frieden", hiess es einmal; ich amendire diesen Ausspruch, „der Frieden des Kaiserreichs ist die Sonne der Jobberei"; nach gewissen Andeutungen wird diese wirklich von oben herab begünstigt; ich bin nicht so verwegen zu sagen „von der obersten Spitze." Aber mehr als dies; die Pariser Börse, welche früher jeden noch so leisen Luftzug für den schweren Flügelschlag eines herankommenden Krieges hielt, ist jetzt so optimistisch, dass die Symptome der „inneren Beunruhigung", welche sich in Frankreich zeigen, vollständig einflusslos bleiben. Wir in Deutschland beurtheilen freilich diese Symptome aus der Ferne, in welcher sie als Hauptgegenstand der Debatte in der Französischen Presse in vergrössertem Maassstabe erscheinen; immerhin ist der Optimismus der Pariser Börse bemerkenswerth. In Wien war man am 19. November „verstimmt", weil der Wochenausweis der Nationalbank eine Abnahme der Wechsel-Bestände und trotz der erfolgten Rückzahlungen des Actien-Capitals nur eine Zunahme des Noten-Umlaufs um 1 880 000 Gulden zeigte. Die Nationalbank hat denn auch dieser Verstimmung Rechnung getragen und ihr Reglement durch den Zusatz bereichert, nunmehr auch Wechsel mit zwei Unterschriften discontiren zu wollen. Die Abnahme des Wechsel-Portefeuilles um ca. 3½ Mill. Gulden in einer Woche ist entweder ein für die Verkehrs-Stockung, oder für den „Geld-", richtiger gesagt „Noten-Ueberfluss" sprechendes Symptom. Ich bin selbstverständlich nicht in der Lage, dies „Entweder, oder" lösen zu können, aber die Erfahrung, dass die Börsen-Speculation, vielmehr der Glanz derselben oft im Schatten anderer Verkehrs-Verhältnisse am besten gedeiht, ist nicht blos in Oesterreich, sondern auch anderswo gemacht worden. In den mit einer schwankenden Valuta ausgestatteten Ländern ist dies — wie auch die Vereinigten Staaten zeigen — aber immer in höherem Grade als anderswo der Fall, weil die Entwerthung der circulirenden Geldzeichen demoralisirt und den Leichtsinn fördert. Wiener Berichte schildern den „Capitals-Zufluss" zur Börse, der in „Grundentlastungs-Obligationen, Bodencredit-Pfandbriefen und Prioritäten", also nicht in Credit-Actien und Franzosen Anlage sucht. Mit diesem Zuflusse steige die „Zuversicht der Speculation" u. s. w. Die Consequenzen sind leicht zu ziehen, die Speculation ist angespannt, bis zur Beunruhigung für Jeden, der das Treiben ruhig beobachtet; leider ist diese „Beunruhigung" auch für solche Papiere gerechtfertigt, welche nicht der Speculation dienen, weil sich die Wirkungen einer Deroute in Franzosen u. s. w. auf die ganze Börse und also auch auf inländische Eisenbahn-Actien übertragen würden. Oesterr. Credit-Actien, Franzosen u. s. w. haben die Eigenschaft „Ton angebend" zu sein, die Börse wird deshalb als „flau" oder „matt" gelten, wenn diese von ihrer schwindelhaften Höhe herabsteigen. Der Zeitpunct einer solchen Wendung ist gar nicht zu beurtheilen.

Die Oesterreichische Valuta ist weichend, ich bemerke das wegen der Consequenzen für den auswärtigen Handel Oesterreichs, denn weichende Course der Valuta fördern den Export und sichern den Import. Letzterer hatte aber in letzter Zeit einen nicht unbedeutenden Antheil an der Güterbewegung auf den Eisenbahnen. Der Export steht nicht blos im Zusammenhange mit dem Course der Valuta, sondern ist auch von anderen Verhältnissen abhängig, und diese sind — bis diesen Augenblick — was Brodfrüchte betrifft, nicht günstig, die Preise blieben auch vorige Woche fallend, namentlich in England, ohne dass die Hausse an den meisten Französischen Märkten auf die gesammte Preis-Bewegung in Weizen ein Gegengewicht bot. Diese Momente sind nicht günstig, andererseits wird aber der zeitig eingetretene Winter viele Güter vom Wasser- auf den Eisenbahnweg drängen. Endlich ist nicht zu übersehen, dass weichende Lebensmittelpreise einen immer mehr und weniger guten Einfluss auf die Verkehrs-Verhältnisse überhaupt üben.

Nach dieser Abschweifung kehre ich zur Börse zurück. Der Sonntag brachte zwar keine Busse, aber der Montag die Besserung, welcher wir aufrichtig eine recht lange Dauer wünschen. Eisenbahn-Actien wurden mit lebhaften Umsätzen und steigenden Coursen an der Bewegung betheiligt, und so habe ich denn, weil gegenüber dem kleinen Angebot die Kauflust kräftig wirkt, eine Hausse bis 2 Proc. zu verzeichnen. Ich muss gleichzeitig aber bemerken, dass die Stimmung auf speculativem Gebiete am Schlusse der Börse „flau“ war, weil „matte Wiener Notirungen“ vorlagen. Zur Characteristik der stattgehabten Bewegung gebe ich folgende Course: Franzosen 159¾, 172¾, 169, Lombarden 106¾, 114¾ bis 113½ Thlr.

Der Prioritäten-Markt war still, auch für Russische Devisen, deren Glanz-Epoche der Vergangenheit anzugehören scheint.

Neisse-Brieger Eisenbahn. (Beabsichtigte Uebertragung der Verwaltung an den Staat.) Die „National-Zeitung“ vom 21. November d. J. theilt Folgendes mit:

Der berechtigte Einfluss der Oberschlesischen Eisenbahn auf das gesammte Verkehrsleben der Provinz Schlesien bedingt die Aufnahme der Kosel-Oderberger und Neisse-Brieger Eisenbahn in das Unternehmen. Wir erachten die Fusion derselben mit der Oberschlesischen Eisenbahn nur für eine Frage der Zeit und glauben, dass die Verwaltungs-Organe der letzteren das Interesse ihres Unternehmens in desto höherem Grade wahren, je früher sie die Bahn zu einem definitiven Abschlusse bringen. Der Fortbestand kleiner Bahnen und der mit demselben in Verbindung stehenden vielköpfigen Verwaltungs-Maschinerie sind dem grossartigen Verkehrsaufschwunge der Eisenbahnen nur hinderlich, weil sie die Organisation des gesammten Verkehrswesens erschweren.

Die Verwaltung der Neisse-Brieger Eisenbahn hat in richtiger Würdigung dieser Verhältnisse den Antrag auf Uebernahme der Verwaltung an das Ministerium gerichtet. Wir halten die Annahme für unzweifelhaft, weil auch die Staatsregierung ein Interesse hat, die kleinen Verwaltungen beseitigt zu sehen. Der Antrag zeigt deutlich, dass die Verwaltung der Bahn die Interessen der Actionäre höher als ihre eigenen stellt und sie sogar ihre eigene Existenz Preis giebt, um diese Interessen zu wahren. Wir sind von diesem Vorgange nicht überrascht, denn er entspricht durchaus den Grundsätzen, welche bisher für die Verwaltung der Neisse-Brieger Eisenbahn in Beziehung auf das öffentliche und das Interesse der Actionäre leitend waren. Die Verwaltung kann nur der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zufallen; damit ist wieder ein nicht genug anzuerkennender Schritt für die Consolidirung des Eisenbahnwesens in der Provinz Schlesien geschehen. Mit dem Uebergange der Neisse-Brieger Eisenbahn in Staats-Verwaltung werden nicht allein gewisse Inconvenienzen beseitigt, welche die gesonderte Verwaltung und deren Abhängigkeit von der Oberschlesischen Eisenbahn mit sich brachten, sondern es wird auch denjenigen Eventualitäten vorgebeugt, welche sich aus den Neubauten für das Unternehmen ergeben müssten. Wir betrachten den Uebergang der Bahn in die Staatsverwaltung als den ersten Schritt zu einer definitiven Fusion, welche unseres Erachtens im Interesse aller Betheiligten liegt und nicht gar zu lange auf sich warten lassen kann.

Concessions- und Bestätigungsurkunde vom 11. November 1868, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dortmund durch das Emscherthal nach Meiderich von Seiten der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, sowie einen Nachtrag zum Statut der Letzteren. Die genannte Gesellschaft hat unterm 11. d. M. die allerh. Concession erhalten, ihr Unternehmen auszudehnen: a) auf den Bau und Betrieb einer von Dortmund ausgehenden Eisenbahn durch das Emscherthal mit Anschlüssen an die Hauptbahn und Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, sowie von Zweigbahnen, ausgehend von den bereits concessionirten und noch zu concessionirenden Linien nach dem Dortmunder, Bochumer und Essener Kohlen-Reviere, b) auf den Ankauf und Betrieb des dritten Geleises vom Brückthore bei Oberhausen bis Sandgate und von Herne nach Zeche Pluto, der Zweigbahnen von Zeche Pluto nach Zeche Königsgrube, sowie von Zeche Hannover nach der Carolinenglücker Eisenbahn und von Gelsenkirchen bis zu den Zechen Glückauf und Carolinenglück, c) auf den Bau und Betrieb einer Bahn zur Verbindung der Zweigbahn nach der Zeche Prosper mit dem dritten Geleise der Hauptbahn in der Richtung nach Berge-Borbeck, sowie einer Bahn zur Verbindung der Zeche Königsgrube mit der Zeche Hanuover, d) auf den Ankauf und Betrieb der Bahn zur Verbindung des Bahnhofs Berge-Borbeck mit dem Stadtbahnhofe Essen, e) auf die Anlage von Bahnhöfen bei der Zeche Pluto und an der Carolinenglücker Eisenbahn bei der Abzweigung nach der Zeche Hannover.

Die Beschaffung des Anlagecapitals von 3 280 000 Thlrn. erfolgt durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, deren Zinsfuss und sonstige Emissions-Bedingungen durch ein besonderes allerh. Privilegium festgesetzt werden

Die Bestimmungen der früheren Verträge und Statuten über den für die Oberhausen-Arnheimer, die Köln-Giessener Eisenbahn und die feste Rheinbrücke bei Köln bestehenden Garantiefonds werden insoweit abgeändert, dass die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft dem Staate die freie Verfügung über diesen Garantiefonds von 2 Millionen bezw. 380 000 Thalern einräumt, sobald der Staat gleichzeitig anderweit die Verpflichtung übernimmt, die Deckung der Zinsenausfälle, für welche der Garantiefonds bestimmt ist, eintretendenfalls jederzeit aus den bereitesten Mitteln der Staatscasse in demselben Umfange zu bewirken, wie es aus dem Garantiefonds zu geschehen hätte, wenn dieser nach den zur Zeit bestehenden vertragsmässigen Festsetzungen unverändert beibehalten wäre und die darin niedergelegten Bestände zu 4½% verzinslich angelegt wären.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Am 11. d. M. haben die Bauarbeiten begonnen. Mit der Oberleitung des Baues ist der Kgl. Baurath Röder betraut.

*** Sachsen. Radeberg-Camenz.** Nach der die Abtretung von Grundeigenthum zur Erbauung der Radeberg-Camenzer Staatsbahn betreffenden Verordnung vom 29. October d. J. werden die Grunderwerbsgeschäfte zunächst die Fluren von Kleinwolmsdorf, Arnsdorf, Wallroda, Klein- und Grossröhrsdorf betreffen. — Das Kgl. Finanzministerium hat dem Geheimen Finanz-Secretair Theodor Albrecht Schreiner in Dresden die Geschäfte des Commissars für den Bau der gedachten Bahn mit dem Wohnsitz in Dresden übertragen.

≈ Hannoversche Staats-Eisenbahnen. Am 1. December cr. wird die unter der Verwaltung der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover stehende, 3¾ Meilen lange Bahnstrecke Northeim-Herzberg mit den Stationen Northeim, Catlenburg und Herzberg, sowie mit der Haltestelle Hattorf zwischen letztgenannten beiden Stationen für Personen- und Güterverkehr in vollem Umfange eröffnet werden. Fahrplan etc. s. Seite 710.

*** Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** Es hat sich ein neuer Verband vorläufig zwischen den Verwaltungen der Sächsisch-östlichen, Leipzig-Dresdner, Magdeburg-Leipziger, Thüringischen, Hessischen Nordbahn, Bebra-Hanauer, Hanau-Frankfurter, Hessischen Ludwigsbahn und Main-Neckar-Bahn constituirt und ist der Beitritt der Berlin-Anhaltischen Verwaltung zu erwarten. — Für die Route via Bebra-Hanau, welche den nächsten Weg zwischen Berlin und Frankfurt darstellt, wird demnächst ebenfalls ein neuer Verband, welcher für die Strecke Halle-Frankfurt bereits constituirt ist, entstehen. Der Mitteldeutsche Verband wird die Concurrenz gegen diese Bebra-Hanauer Route aufnehmen, bleibt aber der weitere Weg. — Hinsichtlich des Magdeburger Verkehrs wird die Route über Halle-Bebra voraussichtlich mit der Route über Kreiensen in Concurrenz treten.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 24. November. (Vom Eisenbahn-Actien-Markt. Böhmische Nordbahn. Eisenbahn-Prioritäten. Franz-Josefsbahn. Buschtěhrader Bahn. Oesterr. Nordwestbahn. Kronprinz-Rudolfbahn. Publicirung der Tarife. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Theissbahn. Gemeinsame Normen. Zweite Siebenbürger Bahn. Arad-Temesvár. Ofener Strassen-Eisenbahn. Horowitzer Eisenbahn-Unfall. Südbahn. Türkische Bahnen.)

Die Rede Stanley's und der Tod des Barons James von Rothschild brachten Schwankungen bei den tonangebenden Bahnpapieren, „Staatsbahn“ hervor, dieselben fielen von 276 auf 274, Lombarden von 185 auf 181. Nachdem dann durch Deckungs- und Speculationskäufe Staatsbahnactien 288 und Lombarden 186 erreicht hatten, gingen sie durch das Gerücht über Unruhen in Spanien und das Auslaufen der Französisch-Englischen Mittelmeerflotte wieder auf 284 resp. 184 zurück, von welchen Coursen sie dann in drei Tagen 297 und 193 erreichten, so dass während der letzten Woche Staatsbahnactien fast 22 fl., Lombarden 8 fl. am Course gewannen. Die Refundirung der Theissbahnschuld von 5 300 000 fl. Act., die Genehmigung des Ungarischen Landtages und der Generalversammlung vorausgesetzt, gestattet der Theissbahn, die bereits im vorigen Jahre 11 % getragen und im laufenden Jahre eine Mehreinnahme von 1 Million erzielt hat, ihren Actionären eine erhebliche Dividende auszuzahlen. Theissbahnactien stiegen daher wieder um 3 fl. und haben somit bei 163 ein Agio von 16 fl. per Stück erreicht. Bei der Umwandlung der Theissbahnactien in Vollactien würde man also, wenn man jetzt 4 Stück zu 164, also für 656 Gulden kauft und darauf noch 12 fl. zuzahlt, 3 Stück Vollactien für 668 oder zu 222⅔ fl. per Stück erwerben, ein Preis, der sich auch nur durch eine gute Divi-

dende rechtfertigen würde. Die Ungarische Regierung, welche 5 300 000 fl. Actien al pari erhält, macht jedenfalls ein gutes Geschäft. Nordbahn stiegen von 193 auf 200 um 7 %, Böhmische Nordbahn nach einer Reaction von 140 auf 135 um 5 fl., Elisabeth-Westbahn in Folge der Refundirungsverhandlungen um 8 fl., Rudolf-, Fünfkirchen-Barcser und Böhmische Westbahn um etwa 3 fl., die übrigen um nahebei 1 fl., Nordwestbahn waren von 64½ bis 68 in lebhaftem Verkehr und blieben 67, Tramway 2 fl. besser. Auch die Actien der Böhmischen Nordbahn, die zwischen 130 und 140 variirten, wurde der Markt theils durch den ersten Betriebs-Ausweis, theils durch den Abschluss, den die Unternehmung mit der Creditanstalt rücksichtlich der Ueberlassung von zwei Millionen Prioritäten zu Stande gebracht hat, aufmerksam gemacht. Die Betriebseröffnung längs der ganzen Strecke der Böhmischen Nordbahn soll Anfangs December d. J. erfolgen. Der Verwaltungsrath dieser Bahn hat dem Handelsministerium bereits den einzuführenden Gebührentarif zur Genehmigung vorgelegt. Die Böhmische Nordbahn zählt bekanntlich zu jenen, in Oesterreich ziemlich seltenen Unternehmungen auf dem Gebiete des Communicationswesens, die einerseits der staatlichen Zinsengarantie entbehren, meint ein amtliches Organ, und andererseits zu ihrer Herstellung weniger Kosten, als der Voranschlag erheischte, forderten. Nach dem ursprünglichen Plane sollten für 8 Millionen Gulden Actien und für 6 Millionen Gulden Prioritäts-Obligationen emittirt werden. In Folge der an den Baukosten erzielten Ersparnisse bedurfte es jedoch der Prioritäten-Emission nicht in dem erwähnten Ausmaasse; man konnte es im Gegentheile bei nur vier Millionen Gulden bewenden lassen, von denen nur zwei von der Creditanstalt zum börsenmässigen Verkaufe gebracht werden. Der Umstand, dass diese Anstalt erfahrungsmässig nur solide Werthe zu patronisiren pflegt, die Erwägung, dass die Böhmische Nordbahn die industriereichsten Gebiete des Kronlandes durchzieht und sie in nicht ferner Zeit mit der Staatsbahn, der Pardubitzer und Nordwestbahn in Verbindung bringen wird, im Hinblick endlich auf den lohnenden Stand ähnlicher, das nördliche Böhmen durchziehender Bahnen scheinen von der Finanzwelt nicht unberücksichtigt gelassen zu werden.

Die Prioritäten sind heutzutage das Lieblingspapier des ruhigen Capitalisten, der seinen Besitz sichern, dabei aber doch ein relativ hohes Erträgniss aus demselben ziehen will. Dazu kömmt noch die grosse Erleichterung, dass die Prioritäten gleich den Grundentlastungs-Obligationen verloost und zum Paricours zurückgezahlt und überdies in Silber verzinst werden. Der solide Capitalist, der sein Vermögen in Prioritäten anlegt, braucht nicht zu fürchten, dass sein Zinsengenuss durch eine Entwerthung der Valuta, oder durch eine Couponssteuer verschlechtert wird, denn er erhält seine Zinsen in Silber und ohne allen Steuerabzug. Was speciell die eben von der Anglo-Austrian-Bank zur Subscription aufgelegten neuen Prioritäten der Czernowitzer Bahn betrifft, so bieten dieselben den grossen Vortheil, dass sie trotz der grossen Sicherheit denn doch billiger sind als die meisten anderen Papiere dieser Kategorie. Die erwähnten Papiere participiren nämlich sowohl an der Zinsengarantie, die Oesterreich den Linien Lemberg-Czernowitz-Suczawa bewilligt, als auch an der Rumänischen Zinsengarantie und tragen zum Emissionscourse von 69 einschliesslich der Zinsenjouissancen reichlich 7¼ Proc. in Silber, ein Erträgniss, dass heute schon nicht mehr so oft vorkömmt.

Die Vorliebe des Capitals wendet sich vorzüglich den Papieren der Franz-Josefsbahn zu, weil die eine locale Bedeutung habende Strecke Pilsen-Budweis ein für den Betriebsbeginn selten günstiges Erträgniss ausweist und der überraschende Fortschritt der Bauarbeiten zwischen Budweis und Wien schon jetzt nicht mehr bezweifeln lässt, dass auch diese Strecke viel früher, als ursprünglich projectirt, dem Verkehre übergeben werden wird. Allgemein bekannt ist, dass eine zweite Emission solcher Papiere nicht bevorsteht. Dessenungeachtet steht verlässlichen Mittheilungen zu Folge die baldige Inangriffnahme der Verbindungen nach Prag und Eger, das ist des Ausbaues des ganzen Netzes der Franz-Josef-Bahn in sicherer Aussicht.

Die Direction der Buschtêhrader Bahn hat vor Kurzem den K. K. Handelsministerium das Project für einen weiteren Theil des Nordwestböhmischen Eisenbahnnetzes, nämlich für die Strecken Trnowau-Saaz-Priesen und Priesen-Komotan-Dómina überreicht und um Anordnung der politischen Begehung derselben angesucht. Die Studien für die Fortsetzung dieser Bahn gegen Sachsen und für den Uebergang über das Erzgebirge haben ein befriedigendes Resultat gegeben.

Von der Oesterreichischen Nordwestbahn sind (nach Mittheilung deren General-Direction zu Wien am 21. d. M. bereits die Theilstrecken Pardubitz-Chrudim und Kolin-Goltsch-Jenikau im Bau begriffen.

Der volkswirthschaftliche Ausschuss des Abgeordnetenhauses beschäftigte sich in voriger Woche mit mehreren Petitionen, welche in Angelegenheit der Verbindung der Kronprinz-Rudolfsbahn mit der Kaiserin Elisabethbahn eingelaufen waren und sich durchgehends für die kürzeste Linie Rottenmann-Wels aussprachen. Der Ausschuss beschloss an die Regierung die Aufforderung zu richten, dass baldmöglichst eine Vorlage in Betreff dieser Eisenbahnlinie zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht werden möge. Der Verwaltungsrath der Kronprinz-Rudolfbahn hat die Actionäre zur ersten General-Versammlung auf den 14. December einberufen. In derselben wird ausser dem Bau- und Betriebsbericht auch der Referat über die Höhe des Anlagecapitals und über die Erwerbung der Concession für die Strecke St. Michael-Leoben erstattet werden. Ferner erfolgt die Wahl des Aufsichtsrathes und die Genehmigung der Pensionsstatuten für die gesellschaftlichen Beamten und Diener. — Die Bahnstrecke Leoben-St. Michael wird am 20. November dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Dieser Bau, bei welchem bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden waren, wurde somit in 6 Monaten beendet. Wie die Anglo-Oesterreichische Bank anzeigt, sind auf die zur Subscription aufgelegten 20 000 Stück Prioritäts-Obligationen der Kronprinz-Rudolfbahn im Nominalbetrage von 600 000 fl. nicht weniger als 330 805 St. im Betrage von 90 241 500 fl., also mehr als das Sechszehnfache gezeichnet worden. Die Repartition ergiebt daher eine Betheiligung mit 6 Procent.

Der Handelsminister von Plener hat an sämmtliche in seinem Ressort befindliche Eisenbahn-Verwaltungen einen Erlass, betreffend die Publicirung und Zugänglichmachung der Tarife gerichtet; darin heisst es unter Anderem: Es scheint ebenso sehr im Interesse der Eisenbahn-Unternehmungen selbst, wie im Interesse des verfrachtenden Publicums zu liegen, dass Jedermann die Möglichkeit geboten werde, sich diese Publicationen jederzeit auf eine bequeme, wenig zeitraubende Weise zu verschaffen, weil dadurch zahlreiche nachträgliche Reclamationen bei Frachtverrechnungen am leichtesten vermieden werden dürften. Am einfachsten wäre es, wenn die Eisenbahn-Unternehmungen ihre Reglements, die allgemeinen, wie die Specialtarife, ebenso wie bisher die Personentarife und Eisenbahn-Coursbücher, den Zeitungsverschleissern in den Bahnhöfen in Commission geben würden. Um das Publicum beim Ankaufe dieser Drucksorten vor Uebervortheilung zu schützen, empfiehlt es sich den Verkaufspreis jedem Exemplare beizudrucken. Ebenso scheint es wünschenswerth, bei Publicationen von neuen Tarifen etc. gleichzeitig Bezugsort und Preis beizudrucken.

Die Prioritätsobligationen dritter Emission der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn im Betrage von 7 800 000 fl. sind am 23. und 24. Novbr. d. J. in Wien, Lemberg und Pest zur Subscription aufgelegt worden. Die Obligationen werden mit 5 % verzinst. Der Emissionspreis für je eine Obligation zu 300 fl. in Silber ist 207 in Silber. Der Erlös wird zum Bau der Linie Suczawa-Jassy mit der Zweigbahn Botoschani-Roman verwendet. Die Haftung besteht im gesammten beweglichen und unbeweglichen Eigenthum der Gesellschaft, sowie in der garantirten Reinerträgnisssumme von Seite der Oesterreichischen und Rumänischen Staatsverwaltung, durch welch Letzteres allein das Erträgniss mehr als dreifach gedeckt erscheint. Nach dem bisherigen Erfolge ist ein glänzendes Resultat zu erwarten.

Die Refundirung der Staatsvorschüsse und die Regelung des Verhältnisses des Staates als Zinsengaranten zu den jungen Bahnen beschäftigt die Leitungen derselben seit dem Momente, als die betreffenden Bahnen sich auch ohne Zinsengarantie zu behelfen anfangen, auf das lebhafteste. Auch der Verwaltungsrath der Theissbahn respective die Creditanstalt, hat sich für diese Frage interessirt und in der letzten Generalversammlung den Beschluss gefasst, mit der Ungarischen Regierung über die Refundirung der früheren Vorschüsse zu unterhandeln. Die Basis eines Arrangements ist auch bereits gefunden. Die Theissbahn-Gesellschaft giebt der Ungarischen Regierung sechs Millionen Gulden in Theissbahn-Actien, wofür diese sich verpflichtet, die Zinsengarantie auch auf diese sechs Millionen Gulden auszudehnen und überdies zu gestatten, dass die bisher zu 70 % eingezahlten Actien in volleingezahlte liberirte Actien umgewandelt werden. Das ist die Basis des Arrangements; doch müssen dann noch die General-Versammlung der Theissbahn, sowie die Landesvertretung ihre Zustimmung zu der Vermehrung der Actien und zur Erweiterung der Zinsengarantie geben.

In den Ungarischen Ministerialcomité für Eisenbahnen beschäftigt man sich gegenwärtig mit einem Entwurfe, der eine gleichmässige Norm rücksichtlich der lagerzinsfreien Zeit für Frachtgüter, Gepäck etc. auf sämmtliche Ungarisch-Oesterreichische Eisenbahnen feststellen soll und beabsichtigen sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen, zur Erzielung eines gleichmässigen Vorgangs auch rücksichtlich der Gebührberechnungen bei Eilgutsendungen in einer diesfalls abzuhaltenden Conferenz die nachstehenden Normen aufzustellen. Die Aufgabe der zu einem und demselben Frachtbriefe gehörigen Frachtgüter soll am selben Tage begonnen und beendet werden. Sobald diese Frist überschritten ist, wird für die ganze Sendung der in den Tarifen festgesetzte Lagerzins berechnet; den mittelst der Bahn anlangenden Gütern wird eine lagerzinsfreie Zeit von drei Tagen zugestanden, wobei der durch das Datum des Aviso festgestellte Bestellungstag derselben als erster Tag zu gelten hat. Fallen in der lagerzinsfreie Zeit mit Ausschluss des ersten Tages, Sonn- und Feiertage, so werden dieselben in die lagerzinsfreie Zeit nicht mit eingerechnet. Das Gepäck muss in den Stationen, von welchen der Zug ausgeht, sowie in jenen, wo der Zug fahrordnungsmässig sich länger als 15 Minuten aufhält, unter Vorweisung der Fahrkarten wenigstens 15 Minuten vor der Abfahrt des Zuges zur Aufgabe gebracht werden; das Lagergeld wäre mit dem Tarife der Südbahngesellschaft auf allen Bahnen gleichzustellen. Für das

Brennholz wäre das Lagergeld auf fünf Kreuzer per Klafter und Tag aus dem Grunde festzusetzen, weil der bestehende Satz zu dem gewöhnlichen Pachtschillinge für Holzstätten in keinem Verhältnisse steht und zu befürchten ist, dass die Holzhändler die Stationsplätze als Lagerstätten für ihre Vorräthe absichtlich gebrauchen.

In der Sitzung des Ungarischen Unterhauses vom 19. d. M. überreichte der Minister-Präsident Graf Andrassy den Gesetz- und den Concessions-Entwurf für den Bau der 2. Siebenbürger Bahn (Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt), nachdem die Verhandlungen zwischen dem Ungarischen Ministerium und dem Londoner Bankhause Charles Waring beendet und der bezügliche Vertragsentwurf bereits unterfertigt wurde. Das Bahnnetz umfasst 80 Meilen und besteht aus der von Grosswardein über Klausenburg, Gerend, Tövis, Kapus, Mediasch, Schässburg nach Kronstadt führende Hauptlinie; ferner aus den Zweigbahnen von Gerend nach Maros-Vasarhely, von Tövis nach Karlsburg und von Kis-Kapus nach Hermannstadt. Den Unternehmen ist vom Lande ein Reinerträgniss im Betrage von 46 750 fl. in Silber per Meile und ausserdem der zur Amortisation des Anlage-Capitals innerhalb der auf 90 Jahre festgesetzte Concessionsdauer erforderliche Betrag garantirt. Jede Meile ist mit 635 000 fl. baar berechnet, welche mit $7^6/_{10}$ Procent garantirt werden, also eine Meile mit 46 750 fl. jährlichem Reinertrag. Das baare Geld berechnet sich daher rund mit 51 Mill. auf die ganze Strecke, das mit 5 Procent garantirte Capital auf 75 267 500 fl. der gesammte garantirte Ertrag auf 3 763 375 fl. Der Concessionär hat zur Sicherstellung für die pünctliche Einhaltung der Vertragsbestimmung eine Caution von einer Million Gulden Oester. Währ. in Ungarischen Grundentlastungsobligationen oder Ungarischen Eisenbahn-Anlehenspapieren nach den Börsenwerthe zu hinterlegen. Als Vollendungstermine für die concessionirten Linien sind folgende Zeitpuncte bestimmt: der 31. December 1869 für die Theilstrecke Grosswardein-Klausenburg, der 1. December 1870 für die Theilstrecke Tövis-Kapus-Schässburg und für die Zweigbahnen Tövis-Karlsburg und Gerend-Vasarhely, der 1. November 1871 für die Zweigbahn Kis-Kapus-Hermannstadt, der 1. October 1872 für die Theilstrecken Klausenburg-Gerend und Schässburg-Kronstadt.

Vom Ungarischen Landtage ist unterm 6. bezw. 16. November d. J. der Gesetzentwurf, betrefend die Arad-Temesvárer Eisenbahn angenommen worden. Der Staat garantirt danach dieser $7^1/_4$ Meilen langen Bahn per Meile einen jährlichen Reinertrag von 40 500 fl. in Silber.

Die Eröffnung der Ofener Strassenbahn bis Alt-Ofen sollte am 15. d. M. erfolgen.

Der Unfall auf der Böhmischen Westbahn bei Horowitz, bei welchem 28 Personen getödtet, eine grössere Anzahl verwundet wurden, hat eine Interpellation im Cisleithanischen Abgeordnetenhause zur Folge gehabt, in welcher das Handelsministerium befragt wurde, ob dasselbe eine strengere Handhabung der Polizeigesetze, wodurch Eisenbahnen für den gesicherten und geordneten Eisenbahnbetrieb nachhaltiger verantwortlich gemacht werden, zu veranlassen gewillt sei? und ob es die Absicht der Regierung sei, einen Gesetzentwurf zur verfassungsmässigen Behandlung vorzulegen, in welchem der Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung zur vollen Entschädigung für beschädigte Personen und Sachen umfassender und präciser als dieses nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche zulässig ist, auferlegt und in welchem Gesetzentwurfe vorgesehen wird, dass solche Entschädigungsansprüche möglichst rasch und mit geringen Kosten durchgeführt werden.—Andererseits werden die Bahnverwaltungen durch diesen Unglücksfall zur Erwägung der etwa mögliche Verhesserungen des Sicherheitsdienstes angeregt. So hat beispielsweise die Kaiser Ferdinands-Nordbahn beschlossen, um vorfahrende Züge besser und weithin kenntlich zu machen, auf dem letzten Waggon eines jeden Zuges je eine grosse Laterne von denselben Kaliber anzubringen, wie dieselben bisher vorn an der Locomotive befindlich waren. — Es sollte polizeilich strenge untersagt sein, dass die Züge während des Nebels mit vollem Dampfe dahin brausen, und nicht eher die Station verlassen, als bis von der vorgehenden Station die telegraphische Meldung über die glückliche Ankunft des vorlaufenden Zuges eingelangt sei.

Mit November d. J. angefangen, sind die Südbahnstationen: Oedenburg, Kanizsa, Barcs, Sio-Fock, Stuhlweissenburg, Teteny und Ofen, ferner die Station Wien der Kaiserin Elisabethbahn und Prag der Böhmischen Westbahn zur directen Abfertigung von Getreidesendungen, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mühlenfabricaten etc. nach den Stationen Alost, Anvers, Ath, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Chatelineau, Chénee, Couillot, Courtrai, Erquelines, Florette, Gand, Givet, Liège, Louvain, Malines, Marchiennes, Mons, Monscron, Namur, Ostende, Quievrain, Termond, Tournai und Verviers der Belgischen Staatsbahnen, daun nach den Stationen Roubaix, Tourcoing, Lille, Calais, Dunkerque, Valenciennes, Jeumont und Boulogne der Französischen Nordbahn ermächtigt.

In Folge der Wiederherstellung der Bahnstrecken St. Michele-Salurn und Auer-Botzen beträgt der Transittarif für Eilgüter zwischen Peri und Kufstein oder umgekehrt 64 kr. Ö. Währ. Silber pro 20 Zollpfund. Für Eilgüter, welche sich im internen Verkehre der Tiroler Linien bewegen oder von Stationen dieser Linie nach Italien oder Deutschland oder umgekehrt gehen, beträgt der fixe Zuschlag für den Transport mit Strassenfuhrwerken auf der Strecke Auer-Salurn nunmehr statt 4 kr. nur 2 kr. pro Zollpfund.

Der Ottomanische Minister der öffentlichen Arbeiten, Daud Pascha weilte mehrere Tage hier, um mit dem Reichskanzler Beust wegen Anschlusses der Rumänischen Bahnen an die Oesterreichischen Bahnen Vereinbarungen zu treffen. Wie man vernimmt, sollen dieselben zu positiven Resultaten geführt haben, die nächstens in einem Staatsvertrage den internationalen Ausdruck finden werden.

+ **Kaiser Franz-Josefs-Bahn.** Dem ersten Geschäftsbericht für das Jahr 1867/68 entnehmen wir folgende allgemeine Angaben.

Die Hauptbahn von Wien über Gmünd, Budweis und Pilsen nach Eger ist 59,6 Meilen, die Zweigbahn von Gmünd über Tabor nach Prag aber 25,2 Meilen lang. Die Hauptbahn beginnt am rechten Ufer des Donaucanals nächst der Nussdorfer Stadtlinie, zieht zwischen Donau und Landstrasse an Klosterneuburg, Kritzendorf und Altenberg vorüber bis St. Andrä, wo sie in das Tullnerfeld austritt, Langenlebarn berührt und dicht unterhalb der Stadt Tulln den Donaustrom übersetzt. Am linken Donauufer durchzieht die Bahn — das Schmida-Thal verfolgend — über Ahtsdorf, Grossweikersdorf, Meissau den südwestlichen Theil des Viertels Untermannhartsberg, windet sich an einem Ausläufer des Mannhartsberges bei Eggenburg über Pernegg und Göpfritz hinan, durchschneidet über Schwarzenau, Vittes, Pürbach und Gmünd den nördlichen Theil des Viertels Obermannhartsberg und tritt bei Böhmdorf in das Gebiet von Böhmen. Nun bewegt sich die Bahnlinie in einem Hügelterrain, durchzieht bei der Stadt Gratzen ein ausgedehntes Teichgebiet, erreicht Forbes und von da die Höhe von Záluži, um dann im Moldauthal nach Budweis zu gelangen. Von hier wendet sich die Bahn nach Nordwesten, überschreitet bei Budweis die Moldau, berührt Frauenberg (Podhrad) und gelangt zwischen Nakry und Nettolitz, die Stadt Wodnian links lassend, nach Protivin. Sodann überschreitet die Bahn den Blanitz-Fluss, erreicht im Thale desselben den Ort Razice, welcher mit der Stadt Pisek durch eine Strasse verbunden ist, berührt Cejtic und erreicht im Thale der Wottawa die Stadt Strakonitz, überschreitet den gedachten Fluss bei Katowitz und erreicht, von Haraždowitz an stetig ansteigend, bei Wolschau den höchsten Punct zwischen Budweis und Pilsen. Nach Ueberschreitung dieser Wasserscheide senkt sich die Bahn ins Thal der Uslawa und erreicht über Nepomuk, Trebcitz, Huty, Zdiar, Blowitz, Stiahlau und Pilsenetz die Station Pilsen, wo sie in den Bahnhof der Böhmischen Westbahn einmündet. Beide Bahnen ziehen dann eine kurze Strecke parallel, worauf die Bahn über Tuskau in das Miesthal einlenkt. Bei Mies wendet sich die Bahn wieder nordwestlich über Cernoschin und Michaelsberg, erklimmt den Höhenzug bei Marienbad und Königswart und senkt sich von da, Sandau berührend, in das Egerthal, um sich bei Eger mit den Sächsischen und Bayerischen Bahnen zu verbinden.

Die Zweigbahn nach Prag geht von Gmünd ab und berührt im Lainsitz-Thale die Orte Suchenthal, Wittingau, Lomnitz und Tabor, um den Höhenzug von Stupschitz zu erreichen. Von da senkt sich die Bahn, nächst Wotitz an Konopischt und Beneschau vorübergehend, in das Sazawa-Thal, übersetzt diesen Fluss vor Pischeli, ersteigt von hier eine zweite Höhe bei Stranschitz und erreicht endlich, an Rzitschan und Aurinoves vorüberziehend, bei stetem Gefälle Prag. Hier wird der Bahnhof ausserhalb des Ross- und Neuthores angelegt, aber durch eine besondere Verbindungsbahn sowohl mit dem Bahnhofe der nördlichen Staatsbahn als mit dem der Böhmischen Westbahn in Verbindung gesetzt.

Auf der ganzen Bahn kommt kein kleinerer Krümmungshalbmesser als 200 Klafter und keine steilere Steigung als 1:100 vor, nur mit Ausnahme der Prager Verbindungsbahn, welche Curven von 150 Klftr. Radius und auf dem 378 Klftr. langen Geleise nach der nördlichen Staatsbahn die Steigung 1:53 enthält.

Die vollendete Strecke Budweis-Pilsen ist 71 755 Klafter oder fast 18 Meilen lang, wovon 3986 Klafter auf die Stationsplätze kommen. Horizontal sind 16 910, steigend 21 480, fallend 33 365 Klftr.; in Bogen liegen 23 750 Klafter Ausser der Endstation kommen 10 Stationen und 4 Anhaltestellen vor. Die 112 Dämme von 1 bis 9 Kl. Höhe sind 22 526 Kl., die 88 Einschnitte von 1 bis 9 Kl. Tiefe 13 030 Klftr. lang. Bewegt wurden 500 000 Cubik-Klftr. Erde und Felsen. Die Zahl der Bahnübergänge beträgt 269, wovon 50 unter und 12 über der Bahn. Ausserdem kommen 306 Brücken und Durchlässe vor; die grössten Brücken sind über die Moldau mit 5 Oeffnungen, über den Blanitzfluss mit 3 Oeffnungen und über den Wotawafluss mit 4 Oeffnungen. Die Schienen wiegen pro Fuss 20 Wiener Pfund; die Gesammtlänge der Geleise beträgt fast 20 Meilen.

Die Betriebsmittel bestehen in 20 Locomotiven von Sigl in Wien, 17 Tendern, 77 Personenwagen, 500 Lastwagen, 2 Schneepflügen und 2 Draisinen.

Die Strecke Wien-Eggenburg-Budweis hat eine Gesammtlänge von 111 812 Klftr. oder fast 28 Meilen und enthält folgende Stationen, wovon die eingeklammerten nur Haltestellen sind: Wien, (Nussdorf,) Klosterneuburg, (Kritzendorf), St. Andrä, (Langenleborn,) Tulln, Abtsdorf, (Grossweikersdorf), Ziersdorf-Meissau, Eggenburg, Sigmundsherberg-Horn, (Hetzelsdorf,) Wapoldenreuth, Göpfritz, Schwarzenau, Vittes, (Pürhacb,) Gmünd, Gratzen und Forbes.

Die vorkommenden Dämme werden bis 15 Klftr hoch. Von den 409 Wegübergängen liegen 20 über und 85 unter der Bahn. Zu erbauen sind 519 Brücken und Durchlässe; von diesen enthält die Donaubrücke bei Tulln 21 Durchflussöffnungen (wovon 4 à $12\frac{1}{2}$ Klftr. und 17 à 10 Kl. im Lichten) in der Gesammtweite von 220 Klftrn. und eine liebte Höhe von 30 Fuss über dem Nullpuncte des Donaupegels.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Eingangszollpflichtige Gegenstände, welche als Muster dienen und von Altonaer und Waudsbecker Handlungsreisenden in den Zollverein eingeführt werden, unter Voraussetzung der bereits gesicherten Gegenseitigkeit, können in gleicher Weise vom Eingangszolle freigelassen werden, als dies hinsichtlich der von Französischen Handlungsreisenden eingeführten Muster in dem Handelsvertrage zwischen dem Zollverein und Frankreich vom 2. August 1862 verabredet, dann hinsichtlich der von Hamburger Handlungsreisenden einzubringenden Muster laut Bekanntmachung vom 26. Juli d. J. durch Beschluss des Zollbundesrathes zugestanden worden ist.

Das Russische Zolldepartement macht bekannt, dass von dem neuen Russischen Zolltarif eine amtliche approbirte Deutsche Uebersetzung in St. Petersburg erschienen ist und bei den Buchhandlungen von Bazunow und Schmitzdorff zu haben ist. Für alle geschäftlichen Beziehungen mit der Zollverwaltung ist nur die obenerwähnte Uebersetzung maassgebend, wogegen jedes Citat aus irgend welcher anderen Ausgabe für nichtig und ungültig betrachtet wird.

Auf der Berlin-Görlitzer Bahn wird, den Tarifen der Nachbarbahnen entsprechend, vom 13. Novbr. ab für den Transport leerer Eisenbahnfahrzeuge und Locomotiven, die auf eigenen Rädern laufen, an Fracht erhoben: 5 Sgr. für einen offenen oder bedeckten Wagen, für eine Locomotive nebst Tender für jede Achse und angefangene Meile.

Mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn ist ein gemeinschaftlicher Tarif für Transporte Niederschlesischer Kohle aus dem Waldenburger Revier nach den Stationen der Breslau-Posener und Stargard-Posener Bahn zu ermässigten Sätzen und ebenmässig für den Transport Oberschlesischer Kohlen nach allen Stationen der Freiburger Bahn jenseits Königszelt vereinbart und seit vorigen Monat in Kraft gesetzt.

Vom 1. Januar k. J. ab tritt ein Verkehr zwischen Stettin einerseits und sämmtlichen Stationen der Oberschlesischen, Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Bahn andererseits via Stargard ein auf einheitlichen Tarifgrundsätzen berechneter gegen die zur Zeit bestehenden Localtarifsätze der Berlin-Stettiner und der Oberschlesischen Eisenbahn bei vielen Artikeln erheblich ermässigter Verbandtarif in Kraft.

Für Sendungen von Mast- und Schlachtvieh von den Stationen Czernowitz, Lemberg und Krakau nach Stettin und Breslau ist mit den Galizischen Bahnen ein Vereinstarif zum Satze von 13 Slbkr. oder $2\frac{1}{2}$ Sgr. per Stück und Meile gebildet, welcher die Transitlinie Myslowitz-Stettin für den Export von Vieh nach den Donaufürstenthümern, Bessarabien und Bokowina nach den Seehäfen unterstützt, aber auch dem internen Verbrauch zu Gute kommen soll.

Durch Combinirung des unterm 1. Novbr. ins Leben getretenen Pfennigtarifs für Steinkohlentransporte aus Sachsen nach Wien (Westbahnhof) via Elisabethbahn ist es möglich geworden, einen Centner Kohle von Zwickau nach Wien, d. i. auf einer Strecke von $94_{,6}$ Meilen um den fast unglaublichen Preis von $48_{,8}$ kr. = 14 Sgr. = 74 Nkr. zu transportiren. Ein neuer Beweis, von welch' vortheilhaftem Einfluss auf die Nationalöconomie die Vereinbarung directer Tarife nach und von dem Auslande im Allgemeinen ist.

Mit dem 15. Novbr. ist für Weinsendungen im directen Verkehre mit den Stationen: Bonn, Remagen, Andernach, Neuwied, Coblenz, Capellen, Boppard, St. Goar, Oberwesel, Bacharach und Bingerbrück der Rheinischen Bahn nach Berlin und Magdeburg via Köln und Deutz ein neuer Tarif in Kraft getreten. Exemplare gratis.

Für Weinsendungen von Stationen der Rheinischen, der Kgl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn nach Berlin (Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn) ist ein Tarif zu ermässigten Frachtsätzen ausgegeben. Exemplar 6 Pfge.

Mit dem 18. November cr. gelangt ein directer Tarif für die Beförderung von Kohlen und Coaks aus den Kgl. Preuss. Saargruben nach den Stationen der Landstuhl-Kuseler Bahn zur Einführung. Exemplare gratis.

Mit dem 15. Novbr. ist ein 4. Nachtrag zum Binnen-Gütertarif der Rheinischen Eisenbahn, gültig für die Station Speldorf-Broich, in Kraft getreten.

Mit dem 15. November ist ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Rheinischen Bahn einerseits und den Stationen Kufstein, Jenbach, Hall, Innsbruck, Brixen, Botzen, Trient und Roveredo der Nordtiroler Bahn andererseits in Kraft getreten. Exemplare 3 Sgr.

Mit dem 20. Novbr. ist für Steinkohlen- und Coakssendungen im Localverkehre von den Stationen der Rheinischen Bahn: Aachen, Stolberg, Eschweiler und Langerwehe ein Ausnahmetarif ins Leben getreten. Exemplare gratis.

Von der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft hat die Italienische Regierung nunmehr erwirkt, dass der für den Verkehr mit Triest bestehende reducirte Tarif auch auf den Verkehr mit Venedig via Camerlata und Arona Anwendung findet.

Vom 1. Decbr. 1868 an wird der von der Oesterr. Staats-Eisenb.-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands Nordbahn mit 1. März 1868 bekannt gegebene Sommertarif für die Beförderung verschiedener Waaren von und nach Stationen der südöstlichen Linie und Wien ausser Wirksamkeit gesetzt.

Der im Süddeutsch-Französischen Verbandsgütertarif vom 1. Juli d. J. enthaltene Specialtarif No. II für Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Malz, Mehlfabricaten, Sämereien und Reis tritt auf Veranlassung der Französischen Ostbahn mit dem 1. December d. J. ausser Wirksamkeit. Ein neuer Specialtarif für die benannten Artikel wird gegenwärtig berechnet und bald eingeführt werden. Bis dahin empfiehlt es sich für den Versender, an Stelle der directen Behandlung nach den Französischen Bestimmungsstationen Kartirung auf Strassburg zu verlangen.

Personalnachrichten.

Oesterreich. Der provisorische Eisenbahn-Commissär Riegler wurde zum definitiven und der Freiherr v. Lilienau zum provisorischen Eisenbahn-Commissär bei der K. K. General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen ernannt. — Als Oberingenieur und Vorstand der Abtheilung für den Hochbau der Alföldbahn ist Anton Grosser, als Secretär und Vorstand der Abtheilung für Secretariat und Rechnungswesen derselben Bahn Engelbert Kessler eingetreten. — Der Bürgermeister von Wien, Dr. Zelinka, welcher lange Jahre der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angehörte, ist gestorben.

Preussen. Der bisherige commissarische Vorsitzende der Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Hermann Duddenhausen, ist zum Geheimen Regierungs-Rathe und vortragenden Rathe im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ernannt, dem mit den Functionen eines technischen Hülfsarbeiters bei der Kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover betrauten Eisenbahn-Bau-Inspector Wilhelm Grapow ist der Character als Baurath verliehen, die Baumeister Baumert und Lex sind zu Kgl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und als solche bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, mit dem Wohnsitze zu Gladbach resp. Elberfeld, angestellt, der Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister Finkbein zu St. Wendel ist von der Rhein-Nahebahn in gleicher Eigenschaft zur Saarbrücker Eisenbahn nach Saarbrücken versetzt worden.

Bayern. Pensionirt: der Generaldirections-Rath und Oberingenieur Friedrich Erdinger und der Bahnamts-Vorstand in Kufstein, Inspector Anton Werr. Ernannt: der fct. Grunderwerbungscommissar bei der Bauabtheilung der Generaldirection der Kgl. Verkehrsanstalten Julius Falke zum Assessor und Fiscal genannter Generaldirection. Befördert: zu Postinspectoren bei den Oberpost- und Bahnämtern Nürnberg: Karl Geiss, bisher Postverwalter in Kaiserslautern; in München: Joseph Seidt, bisher Specialcassirer; in Bamberg: Friedrich Wachter, bisher Specialcassirer; veim Oberpostamt Regensburg: Heinrich Bürgel, bisher Specialcassirer. Zu Vorständen und Inspectoren der neu errichteten Localbahnämter am Sitze der Oberpost- und Bahnämter in Bamberg: Georg Görtz, bisher Bahnamtsverwalter in Rosenheim; in München: Jacob Stürmer, bisher Bahnhofsverwalter; in Nürnberg: Franz Dinnbier, bisher Güterverwalter in Würzburg; in Würzburg: Max Wolf, bisher Post- und Bahnverwalter in Traunstein. — Der Cassirer der Nürnberg-Fürther (Ludwigs-) Bahn J. L. Broock, einer der letzten, welche gleichzeitig mit der Eröffnung genannter Bahn 1835 bei derselben in Thätigkeit traten, ist gestorben.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 10. November 1868. Vorsitzender Herr Hagen, Schriftführer Herr Schwedler. Eingegangen war vom Herrn Handelsminister Grafen von Itzenplitz Abschrift eines Berichtes des Königl. Bau-Raths Herrn Steenke zu Zölp über die in Schweden gemachte Erfindung eines neuen Sprengmittels, genannt Amoniacrut; dasselbe soll nach angestellten Versuchen gefahrloser, billiger und wirksamer sein, als eines der bekannten Sprengmittel: Schiesspulver, Schiessbaumwolle, Nietroglycerin und Dynamit. Doch scheint es sich nicht zu halten, indem es mit der Zeit feucht wird und klebt. Herr Maschinenmeister Hagen referirt darauf über die neuste Construction der Englischen Weichen-Verbindung mit nur 2 Weichenböcken und Signallaternen, anstatt 4 dergleichen bei den älteren Anordnungen. Herr Ravené legt demnächst den mit Herrn Plessner abgeschlossenen Vertrag über die miethsweise Beschaffung des neuen Vereinslocals, welcher genehmigt wird. Herr Römer machte darauf Mittheilung über die neuste Anordnung der Güterschuppen auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, welche am practischsten befunden worden ist: die Ladeperrons erhalten 5 bis 7 Fuss Breite, der Schuppen 50 Fuss Tiefe bei 16 Fuss Futfernung der Hauptgebinde von einander und in der Mitte eine Reihe Stiele (16′ entfernt von einander), welche das Dach stützen und zum regelmässigen Aufstapeln der Güter Gelegenheit geben. Die Stiele sind schwarz angestrichen und dienen als Tafeln zur Notiz der Güterclassen. Für die Bodenmeister sind an den Enden der Schuppen geschlossene Räume abzutheilen. Bei grösseren Schuppen-Anlagen, wo für ankommende und abgehende Güter besondere Schuppen errichtet werden, legt man zweckmässig ein besonderes Büreau-Gebäude zwischen beide, welches durch bedeckte Gänge damit verbunden wird. Am Schluss der Sitzung wurden durch übliche Abstimmung die Herren Regierungs-Bau-Rath Redlick und Betriebs-Director Reder als einheimische Mitglieder in dem Verein aufgenommen.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 25. November 1868. Die letzte Woche brachte

wenig Erhebliches im Metallgeschäft. **Kupfer** rubig aber fest, Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $25^1/_2$—$27^1/_2$ Thlr. per Ctr., Russisches momentan wenig vorhanden. — **Zinn.** Anhaltende Steigerung, Banca-Zinn in Holland 60 fl. Loco-Preise für Banca 35—$35^1/_2$ Thlr. Engl. Lamm-Zinn $34^1/_2$—35 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. höher. — **Blei.** Unverändert. Sächsisches und Harzer $6^1/_2$ Thlr. Tarnowitzer $6^3/_4$ Thlr. Spanisches 7—$7^1/_2$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. pr. Ctr. mehr. — **Zink** einige Nachfrage. W. H. Marke ab Breslau $6^1/_3$ Thlr., geringere Marken $6^1/_6$ Thlr., loco Waare im Detail $1^1/_2$—2 Thlr. mehr. — **Roheisen** fest. Warrants 53 sh. „Verschiffungseisen Gartsherrie 57 sh. knapp, Coltness I. 59 sh., Langloan I. 55 sh. Andere Schottische Marken 55 sh. Hiesige Notirungen folgendermaassen: Gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., der vorgerückten Jahreszeit halber auf Lieferung $43^1/_2$—$44^1/_2$ Sgr. Englisches 38—40 Sgr., vom Lager $41^1/_2$ Sgr. Oberschlesisches begehrt. Coaks-Roheisen je nach Qualität loco Hütte $42^1/_2$—43 Sgr. Holzkohlen-Roheisen $45^1/_2$—$47^1/_2$ Sgr. ebenfalls ab Hütte. — **Stabeisen.** Sehr begehrt. Gewalztes $3^1/_6$—$3^1/_2$ Thlr., geschmiedetes $3^3/_4$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. — **Eisenbahnschienen.** Zum Verwalzen ab hier 53—54 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^1/_2$—3 Thlr. per Ctr. — **Kohlen und Coaks.** Ruhig. Stückkohlen $19^1/_2$—$21^1/_2$ Thlr., Nusskohlen 19—20 Thlr., geringere Sorten $17^1/_2$ Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16^1/_2$—$17^1/_2$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

19. Decbr. *Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft zu Prag.
18. Januar 1869 Neumarkt-Ried-Braunauer Eisenbahn zu Linz.

Einzahlungen.

Neumarkt-Ried-Braunauer Eisenbahn. Erste Einzahlung von 20% mit 46 fl. 40 kr. Südd. zwischen 15. Decbr. und 1. Januar bei Rob. Fröhlich & Co. in München zu leisten.

Umtausch von Actien.

Oppeln-Tarnowitzer, Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn. Nachdem nunmehr der Betrieb der Bahnstrecke Breslau-Kolonowska eröffnet ist, sollen auf Grund des § 12a alinea 4 des Gesellschafts-Statuts die Oppeln-Tarnowitzer Stamm-Actien gegen Stamm-Actien der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn umgetauscht und damit gleichzeitig neue Dividentenscheine ausgereicht werden
a) bei der Preussischen Hypotheken-Credit- und Bank-Anstalt, Commandit-Gesellschaft auf Actien: „Herrmann Henckel" zu Berlin, in den Tagen vom 25. November bis 5. December cr.,
b) bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Breslau vom 8. bis 15. December cr.

Die Actionaire der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn werden demnach aufgefordert: ihre Stamm-Actien nebst Talons bei den bezeichneten Stellen mit einem nach Nummern, Stückzahl und Geldbetrag geordneten, von dem Präsentanten deutlich unterschriebenen Verzeichniss einzureichen und dagegen die neuen Actien nebst Dividendenscheinen (pro 1868 No. 3) und Talons in Empfang zu nehmen.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Nov.	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Betriebsmaterialien pro 1869	—
30. „	zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Materialien zum Tunnelbau bei Lengerich	—
30. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Verkauf 50000 Ctr. alt. Schienen	—
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Schwellen	712
1. Dec.	zu Beuel	Rechtsrheinische E.	1000 Schachtr. Bruchsteine	—
4. „	zu Gerlachsheim	Badische Stsb.	782 Ctr. Eisenconstruction für Lauda-Mergentheim	—
5. „	zu Göttingen	Eisenb.-Maschinen-Inspection	4 Centesimal-Brückenwaagen	—
5. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Verkauf alter Materialien	711
7. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Kleineisenzeug	712
7. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Oberbaumaterial	712
9. „	zu Wiesbaden	dieselbe	Betriebsmaterialien etc.	712
10. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Güterwagen, Achsen etc.	712
10. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Schwellen	711
14. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Personenwagen etc.	711
14. „	zu Gerdauen	Thorn-Insterburg. E.	29 Wärteretablissements	—
15. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Werkstattsmaterialien	711
18. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Verkauf alter Materialien	710
22. „	zu Utrecht	Niederl. Rheinb.	Schienen	710

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nichterhobene Dividenden und Zinscoupons betr.

Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Neustadt-Dürkheimer Bahn sind die Dividenden resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1862. Actie No. 19595.
„ „ 1864. „ „ 20835.

b) Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1862	per 1. Juli	No.	12794.
„ „ 1863	„ 1. Januar	„	2853. 3463. 5114. 5402. 15326.
„ „ 1863	„ 1. Juli	„	18430.
„ „ 1865	„ 1. Juli	„	1348. 2576. 8420.
„ „ 1866	„ 1. Januar	„	14519. 16876.
„ „ 1866	„ 1. Juli	„	17594. 19424.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1862	per 1. Juli	No.	3864 5316.
„ „ 1863	„ 1. Juli	„	4075.. 9636. 11431. 11747
„ „ 1864	„ 1. Januar	„	2530. 4197. 5110. 8452 9918. 11431. 11673.
„ „ 1864	„ 1. Juli	„	9785. 11431.
„ „ 1865	„ 1 Januar	„	9785. 11431.
„ „ 1865	„ 1. Juli	„	6346. 9785. 9980. 11431.
„ „ 1866	„ 1. Januar	„	8171. 9785. 11431.
„ „ 1866	„ 1. Juli	„	5614. 6297. 9785. 11431.

III. Neustadt-Dürkheimer Bahn.

Vom Jahre 1863	per 1. März	No.	2489.
„ „ 1864	„ 1. „	„	2705.
„ „ 1864	„ 1. Septbr.	„	1210.
„ „ 1865	„ 1. „	„	934. 1454.
„ „ 1866	„ 1. März	„	2337.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungültig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 15. November 1868.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.

Jäger.

K. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.

Vom 1. November d. J. angefangen bis auf Weiteres wird auf der Strecke Pilsen-Budweis bei dem Personen- und Sachen-Transporte sowie bei dem Militär-Tarife

ein Agio-Zuschlag von 13%

eingehoben.

Von diesem Agio-Zuschlage sind jene Artikel und Nebengebühren befreit, welche in dem Placat-Tarife:

„Ausnahmen vom jeweiligen Agiozuschlage"

verzeichnet sind.

Wien, am 1. November 1868.

Die General-Direction.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Vom 1. December a. c. ab finden folgende Abänderungen des bestehenden Fahrplans statt:

1) Die Haupt-Personenzüge, welche bisher von Berlin resp. von Hamburg um 7 Uhr 30 Min. Morgens abgingen, wer-

den künftig erst um 7 Uhr 45 Min. von den Endstationen abgehen, in ihrem Gange beschleunigt und in Berlin um 3 Uhr 40 Min., in Hamburg um 3 Uhr 15 Min. ankommen.

2) Der gemischte Zug, welcher bisher von Berlin um 10 Uhr 30 Min. Vormittags abging, wird künftig erst um 10 Uhr 40 Min. von dort abgehen.

3) Der Abgang des Courierzuges von Hamburg, welcher bisher um 10 Uhr 30 Min. Abends stattfand, wird künftig auf 11 Uhr Abends verlegt.

4) Der Schnellzug von Hamburg über Lauenburg nach Hohnstorf, welcher bisher um 6 Uhr Morgens von Hamburg abging, wird künftig erst um 6 Uhr 10 Min. Morgens von Hamburg abgefertigt.

5) Der von Hohnstorf über Lauenburg nach Hamburg gehende Schnellzug, welcher bisher um 8 Uhr 35 Min. von Lauenburg abging, wird künftig schon um 8 Uhr 30 Min. von dort abgehen.

6) Die Localzüge zwischen Lauenburg und Büchen, welche bisher um 8 Uhr 10 Min. Morgens von Lauenburg resp. um 9 Uhr Morgens von Büchen abgingen, werden künftig um 8 Uhr von Lauenburg resp. um 9 Uhr 10 Min. von Büchen abgelassen.

Hinsichtlich aller übrigen, durch vorstehende Abänderungen und durch die Beschleunigung der Züge eingetretenen Veränderungen der Abfahrtszeiten von den einzelnen Stationen wird auf den bei unseren Billetexpeditionen ausgehängten Fahrplan hingewiesen.

Berlin und Hamburg, den 21. November 1868.

Die Direction.

Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

Am **1. December** d. J. wird die neuerbaute Bahnstrecke **Northeim-Herzberg** mit den Stationen Catlenburg und Herzberg und der Haltestelle Hattorf dem Betriebe übergeben werden.

Die Beförderung der auf derselben coursirenden Züge findet nach folgendem Fahrplane statt:

A. Von Northeim nach Herzberg.

Northeim	Abfahrt	8^{50} Morgens,	2^{55} Nachmittags,	8^{10} Abends,
Catlenburg	„	9^{15} „	3^{25} „	8^{32} „
Hattorf	„	9^{43} „	3^{55} „	8^{57} „
Herzberg	Ankunft	10 Morgens,	4^{15} Nachmittags,	9^{15} Abends.

B. Von Herzberg nach Northeim.

Herzberg	Abfahrt	6^{45} Morgens,	12^{15} Nachmittags,	5^{45} Nachmitt.,
Hattorf	„	7^{4} „	12^{34} „	6^{3} Abends,
Catlenburg	„	7^{31} „	1^{2} „	6^{26} „
Norheim	Ankunft	7^{45} Morgens,	1^{18} Nachmittags,	6^{40} Abends.

Für den Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr der genannten Bahnstrecke ist das Betriebs-Reglement für die Königlich Preussischen Staatsbahnen maassgebend. Die in Kraft tretenden Fahrgeld- und Fracht-Tarife können bei den Billet- und Güter-Expeditionen eingesehen werden. Auch sind vom 25. November an in den Güter-Expeditionen Fracht-Tarife zu 1 Sgr. das Stück käuflich zu haben.

Hannover, den 25. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Wegen Aenderung des Fahrplanes auf der Eisenbahnstrecke von Halle nach Arenshausen wird unser **Zug No. 28 vom 20. d. Mts.** ab folgende Fahrzeiten haben:

Arenshausen Abfahrt	. . .	8^{18} Morgens,
Friedland „	. . .	8^{29} „
Obernjesa „	. . .	8^{37} „
Göttingen Ankunft	. . . .	8^{50} Morgens.

Das Weitere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Hannover, den 13. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Am **1. December d. J.** treten neben den **Aenderungen des Fahrplans** vom 15. October d. J., welche die Betriebs-Eröffnung der Strecke Northeim-Herzberg mit sich führt, noch folgende Aenderungen in Kraft:

1) Um 2^{45} Nachmittags wird ein combinirter Zug von Celle abfahren und um 4^{54} Nachmittags in Hannover eintreffen.

2) Mit dem 1^{35} Nachmittags von Hannover nach Nordstemmen abfahrenden combinirten Zuge No. 44 werden schon von Hannover aus Reisende in 2ter, 3ter und 4ter Wagenclasse — auch nach und von Wülfel — befördert werden.

3) Der 8^{45} Morgens von Lüneburg nach Hohnstorf abfahrende Zug No. 30 wird für die Folge um 9^{21} Morgens in Hohnstorf eintreffen.

Das Nähere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Wir machen darauf aufmerksam, dass die Personenwagen, welche in den Zug No. 44 eingestellt werden, nach dem Einsteigen der Reisenden noch umrangirt werden müssen, und dass daher die Reisenden, welche diesen Zug benutzen wollen, mindestens 10 Minuten vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit ihre Plätze einzunehmen haben.

Hannover, den 24. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Verkauf von Materialien-Abgängen.

Die im Laufe des Jahres 1869 in den Werkstätten zu St. Johann und St. Wendel sich ergebenden alten Materialien-Abgänge, als:

circa	1450	Ctr.	Schmiedeeisen-Abfälle,
„	1150	„	Bandagen von Puddelstahl und Eisen,
„	100	„	dergl. „ Gussstahl,
„	1350	„	Gusseisen,
„	1450	„	Drehspäne von Bandagen,
„	200	„	dergl. „ Gussstahl,
„	110	„	dergl. „ Gusseisen,
„	50	„	Messing,
„	350	„	Stahlabfälle,
„	30	„	Gummiabfälle und
„	8	„	Wagendecken

sollen im Wege der öffentlichen Licitation an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen“
zum Submissionstermine
am Freitag, den 18. December 1868, Vormittags 10 Uhr,
an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen liegen in meinem Bureau, sowie auf den Bahnhöfen zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeldlich verabfolgt.

Saarbrücken, den 21. November 1868.

Der Königliche Maschinen-Director.
Kirchweger.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

5 300 000	Kilo.	Eisenbahnschienen,
210 000	„	Laschen,
65 000	„	Bolzen,
100 000	„	Haknägel

zu liefern. Die Bedingungen zu erhalten bei Herrn Ingenieur Wright in Utrecht. Offerten bis spätetens **22. December c.** an die Direction in Utrecht franco einzusenden.

Utrecht, 21. November 1868. **Die Direction.**

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 6 neuen Personenzugs-Maschinen soll im Wege der Submission an den Mindestfordernden verdungen werden.

Lieferungsofferten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von 6 Personenzugs-Maschinen für die Königl. Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf **Dienstag, den 15. December d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an unseren Obermaschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 7. November 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für den Werkstätten-Betrieb der Königlichen Ostbahn sind für das Jahr 1869 Materialien und Werkzeuge erforderlich, welche auf dem Wege öffentlicher Submission verdungen werden sollen, und zwar:

Stabeisen, als: Flach-, Rund-, Quadrat-, Band- und Feinkorn-Eisen, Eckeisen, Gussstahl zu Werkzeugen und Federlagen, Schweissstahl, Antimon, Blei in Mulden, Schmelzkupfer, Stangenkupfer, Zinn in Blöcken, Zinn in Stangen, Eisenblech, verzinntes Eisenblech, Kupferblech, Messingblech, Zinkblech, gestrichene Drahtgace, Eisendraht, diverse Gummiwaaren in Ringen und Platten, diverse Glaswaaren, diverse Seilerwaaren und Polstermaterial, diverse Farben, Chemikalien und Droguen, diverse Lederwaaren, diverse Bürsten und Pinsel, diverse Werkzeuge und Geräthe, als: Feilen, Schraubenschlüssel, Schleifsteine, Hammer- und Helmstiele und Feilenhefte, diverse Posamentierwaaren, diverse Manufacte, als: Drillich, Wachsparchend, brauner Plüsch, erbsgraues Tuch, Nessel, Segeltuch und Leinwand, diverse Hölzer und Stammholzkohlen.

Der Submissions-Termin hierzu ist auf **Dienstag, den 15. December cr., Vormittags 11 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung der für die Königliche Ostbahn pro 1869 erforderlichen Werkstatts-Materialien etc.“

an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg“ noch das Wort „Bahnhof“ beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferungsbedingungen mit Nachweis der Materialien sind in den Büreaus der Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg und Königsberg i/Pr., in den Stations-Büreaus der Ostbahn-Bahnhöfe zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Danzig — Hohe-Thor —, Elbing, Dirschau, Insterburg und Gumbinnen, ferner auf den Börsen der Städte Berlin, Cöln, Breslau und Stettin zur Einsicht ausgelegt und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 20. November 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 20 342 741 Pfd. Eisenbahnschienen für das Jahr 1869 im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Termin hierzu ist auf **Montag, den 30. November cr. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des c. Ober-Betriebs-Inspectors Wex hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Eisenbahnschienen“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch daselbst auf portofreie Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 3. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Im Wege der öffentlichen Submission sollen
36 416 Centner alte Schienen,
25 Centner altes Blei und
3 181 Centner altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl (Laschen, Schrauben, Nägel, Herzstücke etc.),
welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn lagern, verkauft werden und ist dazu Termin auf

Sonnabend den 5. December c. Morgens 10 Uhr

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection angesetzt.

Offerten sind bis zum genannten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Materialien“

einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet und verlesen werden.

Die Verkaufsbedingungen sind auf den Stations-Büreaus zu Hannover, Harburg, Lüneburg, Bremen, Geestemünde, Göttingen, Cassel, Minden und Osnabrück ausgelegt und können auf portofreie Gesuche von dem Büreau der unterzeichneten Stelle bezogen werden.

Hannover, den 20. November 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wex.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 31 000 Stück buchenen Bahnschwellen für das Jahr 1869 in 3 Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Schwellen“ versehen bis zum Submissions-Termine am

Donnerstag den 10. December d. J. Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei an den com. Ober-Betriebs-Inspector, Herrn Wex einzureichen, von welchem dieselben in seinem Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreaus der Betriebs-Inspectionen zu Hannover, Göttingen, Harburg, Bremen und Osnabrück einzusehen, können auch auf portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zu richtende Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 21. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Saarbrücker Staatsbahn.

8 Stück verschiedene Personen-Wagen,
2 „ Gepäck-Wagen und
3 „ bedeckte Güter-Wagen sowie
26 Satz Achsen mit Rädern
sollen durch öffentliche Submission in Verding gegeben werden.

Die Offerten hierauf sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissions-Termine am

Montag den 14. December 1868 Vormittags 11 Uhr

an uns versiegelt und portofrei einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 16. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des zur Bahnunterhaltung pro 1869 sowie zum Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn erforderlichen kleinen Eisenzeuges, und zwar:

4060 Centner Laschen aus Walzeisen,
870 do. Laschenbolzen und
2960 do. Hakennägel

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 7. December d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von kleinem Eisenzeuge“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 16. November 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

200 Stück 4rädrigen offenen Güter-Wagen für die schmalspurige Zweigbahn

und 400 Satz eisernen Achsen und Schaalengussscheibenrädern für die vorbezeichneten Wagen

in Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag den 10. December cr. Vormittag 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von offenen Güterwagen resp. von eisernen Achsen mit Schaalengussrädern“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 19. November 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Es wird die Beschaffung von 10 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können auf portofreie Anfrage von unserm Central-Bau-Bureau, Trankgasse No. 23 bezogen werden, woselbst auch die Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

bis zum **8. December d. J.** einzureichen sind.

Cöln, den 11. November 1868. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von Eisenbahnschwellen und zwar

60 000 Stück kantigen eichenen Querschwellen,
7 000 Cbf. eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind in unserem technischen Büreau im Directions-Gebäude (Cöln, altes Ufer No. 2) einzusehen und von dort aus auf portofreie Anfragen zu beziehen. Offerten sind bis zum **30. November cr.** versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Eisenbahnschwellen“ ebenfalls an unser technisches Büreau einzusenden.

Cöln, den 18. November 1868. **Die Direction.**

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung nachstehender Materialien zu einem eisernen Bahn-Oberbau als

9 719 Stück	oder	42 910	Centner	Langschwellen aus Walzeisen,
28 826 Centner				Stahl-Schienen verschiedener Gattung,
16 700 Stück	oder	1388	Centner	Laschen,
33 400 „	„	267	„	Laschenbolzen mit Muttern,
137 500 „	„	648	„	Deckplättchen,
137 600 „	„	786	„	Bolzen mit Muttern,
11 250 „	„	1350	„	Verbindungsstangen,
45 000 „	„	171	„	Unterlagsplättchen,
45 000 „	„	225	„	grosse Muttern,
22 500 „	„	75	„	kleine Muttern

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Oberbaumaterial“

versehen bis zum **Montag den 7. December l. J. Vormittags 11 Uhr** an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die bis dahin eingegangenen Offerten werden an dem bezeichneten Tage in dem Directions-Büreau in dem Stationsgebäude zu Wiesbaden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind dahier zur Einsicht aufgelegt, und können gegen Erstattung der Copial-Gebühren auch von da bezogen werden.

Wiesbaden, den 13. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Nassauische Eisenbahn im Jahre 1869 erforderlichen **Betriebs- und Werkstätten-Materialien, Werkzeuge und Geräthe als:**

diverses Walz- und Gusseisen, Stahl und andere Metallsorten, verschiedene Holzsorten, Gummi- und Lederwaaren, Ellenwaaren, Seile, Nieten, Stifte und Schrauben, Putz- und Verpackungs-Materialien, Farbwaaren, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, Glasscheiben, Kohlenkörbe, Feilen, Gussstahl-Spiralfedern, Cylinder-Gläser, Brennholz und Lohkuchen, Holzkohlen, eiserne Pufferbohlen, Wagendecken etc. sowie der gleichfalls erforderlichen Coaks, **Locomotiv-, Ofen- und Schmierkohlen**

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien, Werkzeuge und Geräthe“

bis zum Submissions-Termine

Mittwoch den 9. December l. J. Vormittags 10 Uhr

resp. mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Coaks und Steinkohlen“

bis zum Submissionstermine:

Mittwoch den 9. December l. J. Mittags 12 Uhr

an die unterzeichnete Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden einzureichen, von welcher resp. von deren damit beauftragten Mitgliede dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste sind in dem Directionsbüreau zu Wiesbaden, in dem Büreau der Haupt-Magazinsverwaltung zu Limburg, sowie in den Stationsbüreaus zu Oberlahnstein und Wetzlar zur Einsicht aufgelegt. Auch können dieselben gegen Erstattung der Copialgebühren von der unterzeichneten Direction bezogen werden.

Die betreffenden Muster sind auf dem Büreau der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Limburg einzusehen.

Wiesbaden, den 13. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.
Regelmäßige Postdampfschiffahrt
BREMEN und NEWYORK,
Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Newyork:	Von Bremen:		Von Newyork:
D. Main	28. November	24. December	D. America	12. December	7. Jan. 1869.
D. Hansa	5. December	31. „			

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE
Southampton anlaufend.

Von Bremen:		Von Baltimore:	Von Bremen:		Von Baltimore:
D. Baltimore	1. November	1. December	D. Baltimore	1. Januar 1869	1. Febr. 1869.
D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.	D. Berlin	1. Febr. 1869	1. März 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

BREMEN und NEW-ORLEANS
ausgehend und rückkehrend Southampton und Havanna anlaufend:
D. Bremen am 11. November.

Passage-Preise nach Havanna und New-Orleans: Erste Cajüte **200** Thlr., zweite Cajüte **150** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant.

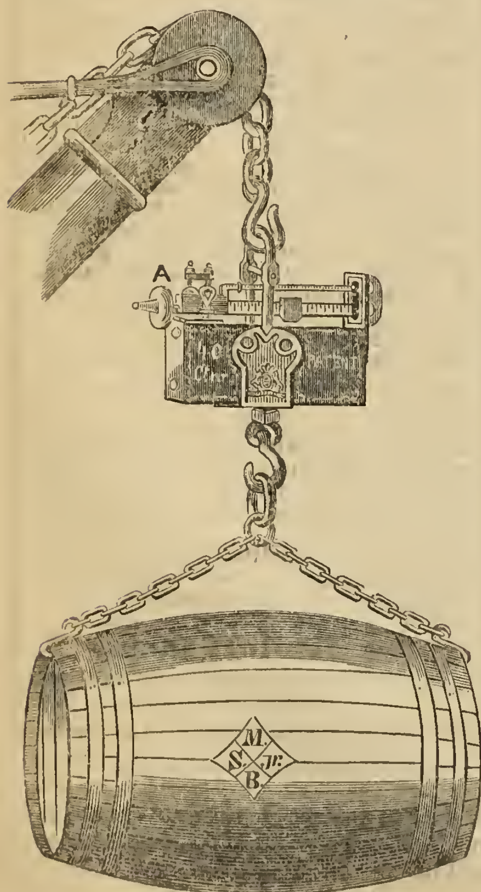
Fracht £ 2. 10 mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

M. Selig junior Kaiserstrasse 31 Berlin,
Import-Geschäft, Engl. Eisenwaaren & Maschinen, Lager von Amerik. Spiralbohrern, Universalklemmfutter für Drehbänke, Locomotiv- & Wagen-Winden, Flaschenzügen, Farbemühlen etc.



Denison's hängende Waage-Maschine
(patentirt).

Der Zweck dieser Waage-Maschine ist, Güter während des Ausladens aus Schiffen, Eisenbahnwaggons, Frachtwagen etc. sogleich wiegen zu können. — Die Maschine wird an den Krahn angehängt, wodurch ein Waagekrahn hergestellt ist, mit welchem man die Lasten eben so schnell wiegt, wie man sie hebt. — Es wird hierdurch ungeheuer viel an Zeit und Arbeit gespart und ist die Maschine für **Eisenbahnen, Maschinen-Bauanstalten, Eisen- & Kohlenwerke** und zum Wiegen von grossen Guss- & Schmiedestücken von unberechenbarem Werth. Dieselbe wird geliefert, um von 2000 bis 80000 Zoll-Pfd. zu wiegen und ist mit einem Tarirhebel versehen, wodurch die Schlingen und Ketten zum Heben der Güter sowie jede Art von Emballage tarirt werden kann.

Manilla-Putz-Werg,
sehr rein, ergiebig, langfasrig, à Ctr. 5 Rthlr., als auch **weisse** und **bunte Putzwolle** empfiehlt billigst
Frankenstein in Schles.
H Bruck's Fabrik.

Rohglastafeln,
¼ bis 1 Zoll stark in allen möglichen Grössen, als Bedachung für Glashallen, und einzelne Oberlichter liefert
H. Berg in Düsseldorf.

Kessler's selbstthätiger, patentirter Schmierapparat für Cylinder und Schieberkasten an Locomotiven und Condensationsmaschinen spart ⅔ an Schmiermaterial und Reparaturen.
Allein zu beziehen von
Wirth & Co. in Frankfurt a./M.

Spielwerke
mit 4 bis 48 Stücken, worunter Prachtwerke mit Glockenspiel, Trommel und Glockenspiel, mit Himmelsstimmen, mit Mandolinen, mit Expression u. s. w. Ferner:
Spieldosen
mit 2 bis 12 Stücken, worunter solche mit Necessaires, Cigarrenständer, Schweizerhäuschen, Photographie-Albums, Schreibzeuge, Handschuhkasten, Cigarren-Etuis, Tabaks- u. Zündholzdosen, Puppen, Arbeitstischchen, alles mit Musik, ferner Stühle, spielend, wenn man sich setzt, empfiehlt
J. H. Heller in Bern.
Zu Weihnachtsgeschenken eignet sich nichts besser. In keinem Salon, an keinem Krankenbette sollten diese Werke fehlen. Preiscourante sende franco; auch besorge Reparaturen. Lager fertiger Werke.

Grassamenmischungen
zur Ansaat von **Eisenbahndämmen**, zusammengesetzt aus den hierzu besonders geeigneten Gras- und Kleearten, sowie Mischungen zur Anlage von Wiesen,
„ „ „ „ Schafweiden,
„ „ „ „ Gartenrasen
in bester Qualität und zu billigen Preisen empfiehlt **Gustav Schott,**
Samenhandlung in Aschaffenburg.

Sicherheitszünder-Fabrik
von **C. Hessler & Comp.**
in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Centrifugalpumpen
(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum,**
Berlin. Zimmerstrasse 88.

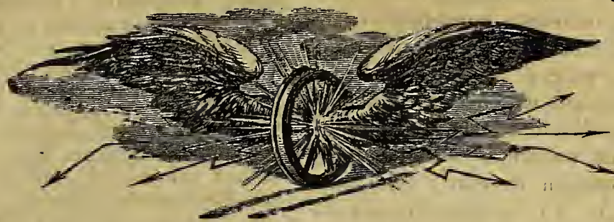
Für einen Thaler
übersenden wir eine echt Pariser Toilette, gefüllt mit feinsten Parfümerien. Eleganteste Ausgaben 1⅔, 2, 3 und 5 Thlr.
Bergmann & Cie. Rochlitz i/S.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 49.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 4. December 1868. (Schluss der Nummer: 3. December Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Hannover wird die zu den **Hannoverschen** Staatsbahnen gehörige, 3,68 Meilen lange Strecke **Northeim-Herzberg** mit den Stationen

Northeim, Catlenburg, Hattorf (Haltestelle) und Herzberg

am 1. December d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 26. November 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation.

Die Frage der noch immer stockenden Getreidetransporte beschäftigt lebhaft unsere und die Austro-Ungarischen Handelsblätter, sowie die Börsen. Man hatte sich die Preise in ganz anderem Gange gedacht, man hatte ebenso, da die diesjährige Ernte nur eine Mittelernte ist, das Ausreichen des diesjährigen Drusches kürzer geglaubt, sodass die Transportbewegung schon gegen Ende des Jahres, wenn nicht schon eher, beginnen müsse — die Erwartung hat aber getäuscht. Nur dem früher ausgesprochenen Moment, dass unser Markt innerhalb der Grenzen Deutschland-Oesterreich durch die fortwährenden Kriegsbesorgnisse sich in engen Grenzen, ohne eigentliche Speculation, und noch mehr, ohne Ueberproduction gehalten hat, ist die relative Gesundheit unserer Güterbewegung zu danken, welche die Fortentwicklung des Frachtenverkehrs in normalem, stetig wachsendem Umfange vermittelt. Wir haben schon das letzte Mal auf die so ganz eigenthümliche, scheinbar räthselhafte Lage der Dinge aufmerksam gemacht. Unsere ganze Güterbewegung dient nur den nächsten, wirklichen Bedürfnissen und die stetigen Mehreinnahmen der Bahnen stehen hiermit nicht in Widerspruch. Wenn neue Nebenbahnen zunächst die Totaleinnahmen schwächen, so sollte man eigentlich nicht vergessen, dass derartige Bahnen den Vorschüssen auf langes Ziel gleichen, wie sie im Handel täglich hundertfach vorkommen. Man kommt mit solchen Capitalanlagen zwar schon vorhandenen Bedürfnissen entgegen, die aber gewöhnlich noch nicht stark genug sind, um die Rentabilität der Bahn zu garantiren. Es ist aber grade die Befreiung des bisher gebundenen Verkehrs und die Wertherhöhung (Markterweiterung) für bisher die Versendung nicht lohnende Güter das wirthschaftlich hohe Moment, das in den Bahnen liegt. Neue Linien müssen sich ihre Güter in genügenden Massen meist erst selber schaffen, sie wecken den Verkehr erst auf von den Todten. Selbst Hauptbahnen ist es nicht anders gegangen. Als im Jahre 1838 die Leipzig-Dresdner Bahn ihren Betrieb eröffnete, rechneten sonst sehr tüchtige Geschäftsleute den Leitern vor, dass das ganze Unternehmen eine Narrheit sei, und bewiesen, dass ganz Sachsen nicht so viel Frachten täglich auf seinen Chausseen habe, als diese einzige Linie per Tag bedürfe, um überhaupt nur fortzuexistiren. Wir sehen heut die Dinge anders an und Stephenson, den Viele im Englischen Parlament für das Tollhaus reif erklärten, gilt heut für etwas Anderes. — Unser in gesunder, normaler Weiterentwicklung begriffener Frachtenverkehr beruht entschieden mit auf der stetigen Neuanlage von Nebenbahnen und abgekürzten Linien und es möge doch einen Augenblick daran gedacht werden, dass diese Weiterentwicklung und Zunahme der Frachten so gross ist, dass sie das Deficit des vorjährigen enormen Productenverkehrs nicht nur nicht ausgeglichen, sondern weit überstiegen hat. Ich glaube nicht, dass die heurigen Productentransporte überhaupt so sehr namhaft werden dürften, wenigstens nicht in den vorjährigen Richtungen. Dagegen wird sich nach dem jüngsten officiellen Petersburger Bericht des Russischen Ministeriums des Innern über den Ernteausfall des Reiches voraussichtlich ein lebhafter Versandt ostwärts anbahnen,

was für die östlichen bezw. nordöstlichen Bahnen Preussens und Oesterreichs von erheblicher Wichtigkeit sein dürfte. Die in den letzten Tagen meist rückgängigen Preise zeigen zunächst wenigstens für Westeuropa, dass man in Deutschland, Frankreich und England keine Sorge hat, seinen etwaigen Bedarf leicht zu decken. Russland vermag seine Bilanz aus vielen Ursachen spät und schwer zu ziehen. Jener Ministerialbericht lässt aber annehmen, dass die Ungarischen Märkte und unsere betheiligten Bahnen später zur Hilfe werden herangezogen werden. Ich hebe aus demselben Folgendes heraus: „In 11 Gouvernements ist die Ernte ungenügend. Es sind diess die 3 Baltischen Provinzen, das Gouvernement Nowgorod, Wilna, Kowno, Kaluga, Smolensk und die sog. Kornkammer des Reichs: das Gouvernement Poltawa und Podolien. Die östlichen Gouvernements, die sonst die übrigen inneren Gouvernements versorgen und auch exportiren, haben dieses Jahr keinen Ueberschuss. Doch ist im Allgemeinen das Korn zwar nicht quantitativ reichlich, aber qualitativ sehr gut.“ (Auch von Deutschland wurde s. Z. Aehnliches gemeldet.) Das Ministerium benachrichtigt nun das Publicum, dass es alle mögliche Vorsorge getroffen, sowohl wegen Beschaffung von Erleichterungen auf den Eisenbahnen, Wolga und Dnjepr, als auch in Betreff der Einfuhr. „Am härtesten von der Missernte ist das Gouvernement Smolensk betroffen, für welches 160 000 Rubel bewilligt und Steuernachlässe gewährt sind; ausserdem wird von den Orel-Smolensker Eisenbahn-Arbeiten Linderung für die arbeitsuchende Bevölkerung gehofft.“ Für das Gouvernement Olonez und Nowgorod hat die Landschaft 84 000, die Regierung 258 000 Rubel, für das Petersburgsche 50 000 Rubel verwilligt, für die Deutschen Ostseeprovinzen — Nichts, wenigstens bisher, wenn man nicht die freie Einfuhr von Brodfrüchten dahin rechnet.

Nach alledem lässt sich für das neue Jahr eine rege Bewegung ostwärts, besonders nordostwärts erwarten. Für die bisher massenhafte Lieferung von Eisenbahnmaterialien nach Russland wird die Frachtbewegung durch den Winter durchaus nicht, wie ein Organ fürchtet, beeinflusst werden. Man muss Russland kennen, um zu wissen, dass die eigentliche Frachttransportzeit gerade der Winter ist, selbst für die Achse. „Der Winter macht Russland lebendig“, sagt ein Russisches Sprichwort. Der Schnee baut ja hier erst die Strassen! Im Waarenmarkte geht es langsam vorwärts, die verschiedenen Metallfrachten sind noch immer in aller Lebhaftigkeit, wenn auch der Winter hier mit den Bauten auch die Baubedürfnisse bald bremsen wird. Für America, resp. unsern Webwaaren-Export soll, wie das Americanische Consulat in Berlin hofft, die neue Präsidentschaft, die redliche Zahlung der Staatsschuld in Gold, die Beruhigung der Parteileidenschaften und die Herstellung einer festen Regierungsgewalt eine Besserung erwarten lassen. Hoffen wir wenigstens mit Lord Stanley's Worten: „die Beruhigung der Handelswelt wird mehr und mehr eintreten mit der in Paris nothwendig wachsenden Ueberzeugung, dass sich in Deutschland ein naturgemässer politischer Process vollzieht, der von keiner Macht aufzuhalten ist.“

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 29. November. Die Börsen-Speculation besitzt bekanntlich die Fähigkeit des Vergessens in so hohem Grade, dass sie morgen nicht mehr weiss, was sie heute beunruhigt hatte; sie besitzt aber auch die Fähigkeit, unter dem Einflusse starker Bewegungen die letzte Consequenz derselben aus den Augen zu verlieren. Die Ultimo-Liquidation übt dann die gute Wirkung, die Schwächen in Erinnerung zu bringen und sie blos zu legen; das hat sie auch diesmal gethan. Der Ausdehnung, welche die November-Regulirungen gewonnen haben, konnte man den Beweis entnehmen, dass die Speculation auf Rechnung des „Ultimo“ stark gesündigt hatte und die ihr in Form der Reports aufgelegte Busse ganz gerechtfertigt war; $6\frac{1}{2}$—7 Procent bildeten die Regel, war aber der Reportirende nicht „ganz fein“, dann mögen im Report wohl auch 8 Proc. Zinsen bezahlt worden sein. Der Einfluss der Liquidation auf die Cours-Entwickelung konnte also kein günstiger sein; es fanden Realisationen statt, welche die Course drückten und das um so mehr, weil mit den Schwierigkeiten der Liquidation die Ausschreibung mehrerer Zeichnungen auf neue Werthpapiere zusammenfiel. Am 3. und 4. December stehen 20 Mill. Thaler $4\frac{1}{2}$ proc. Preussische Anleihen auf der Tagesordnung, weiter für den 30. November und 1. December 3 100 000 Thlr. $4\frac{1}{2}$ proc. Prioritäten der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Für die Eisenbahn von Charkow nach Krementschug sind 10 608 800 Thaler 5 proc. Prioritäten zu emittiren, für Berlin wurden von denselben 2 828 800 Thlr. reservirt und für den 28. und 30. November und 1. December zu $77\frac{3}{4}$ Proc. zur Zeichnung aufgelegt. Ferner sind $7\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. in einem unverzinslichen Prämien-Anlehen der Herzogl. Braunschweigischen Regierung und 10 Million Franken für die Belgische Südostbahn* zu vergeben. Rechnen wir hierher noch die vor wenigen Tagen erledigte Subscription auf 2 Mill. Thlr. Stamm-Prioritäten der Halle-Guben-Sorauer Bahn, dann haben wir einen effectiven Geldbedarf von ca. $33\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. vor uns. Nach gewöhnlichen wirthschaftlichen Begriffen soll das ersparte Capital solche Forderungen befriedigen. Aber wenn ich auch die gespanntesten Voraussetzungen als berechtigt erklären wollte, würde sich doch ein bedeutendes Minus zwischen Ersparniss und den gestellten Forderungen ergeben. Auch diese Ankündigungen verstimmten. Weiter war die Haltung der Wiener Börse nichts weniger als ermuthigend. Die Valuta schlug eine stark weichende Cours-Richtung ein und nichtsdestoweniger brachte jede Depesche „Hausse“, bis endlich Freitag Abend eine Reaction folgte. Die Speculanten besitzen einen guten Theil Leichtsinn, aber sie mussten sich doch sagen, dass solches Treiben nicht gut thun kann, sondern eine Krisis im Schosse trägt. Nur der Zeitpunct ihres Eintritts stehe in Frage, je länger dieser hinausgeschoben werde, desto mehr sammle sich der Zündstoff für eine Explosion an.

Dies waren die Einflüsse, welche sich geltend machten, und doch wäre es unrichtig, im Gesammt-Effect die Haltung als „flau“ bezeichnen zu wollen. Im Gegentheil rief gestern die Aussicht auf die baldige Uebermüdung der aus der Liquidation hervorgehenden Schwierigkeiten sogar eine „verhältnissmässig feste Haltung“ hervor. Die Herren glauben klug genug zu sein, den Moment der Krisis oder gelinde gesagt des „dauernden Rückschlages“ vor dem Eintritte wahrzunehmen und sich vor einer Mitleidenschaft zu sichern. Darauf hin wird möglicherweise auch im December weiter gesündigt werden, ungeachtet ein nicht kleiner Theil der Engagements transportirt wurde. Ich wünsche aufrichtig, dass sich die Voraussicht, welche die Speculanten zu besitzen glauben, bewähren möge, aber ich fürchte das Gegentheil, denn die Reaction kommt gewöhnlich wie „der Dieb in der Nacht“ plötzlich aus irgend einer Ursache, deren Bedeutung gar nicht in richtigem Verhältniss zu ihren Folgen steht.

Nach dieser allgemeinen Darstellung gehe ich zu den Details und speciell zum Eisenbahn-Actien-Markte über. Auf dem internationalen Gebiete fiel die erste Rolle wieder den „Franzosen und Lombarden“ zu; erstere sind im Laufe der Woche 1 Thlr. gewichen, letztere nach einer Hausse von 4 Thlr. auf ihren vorwöchentlichen Cours zurückgegangen. Paris bleibt, vielleicht aus nationaler Sympathie, den „Franzosen“ treu; Berlin steht mehr zu den Lombarden, wirklich machte sich für erstere ein „Stückmangel“ geltend, d. h. die Contremine in Franzosen war ungleich grösser als in Lombarden, erst gestern, im letzten Augenblicke, wendete sich die Situation und es fand sich auch für Lombarden ein Decouvert. Inländische Eisenbahnactien waren ziemlich fest, ungeachtet die Engagements auch für diese eine grosse Ausdehnung hatten. Das Gros derselben fiel den Görlitzern und Cosel-Oderbergern zu, erstere erlagen einem kleinen Coursdrucke, während Cosel-Oderberger behauptet blieben. Oberschlesische waren gefragt und $2\frac{1}{2}$ Proc. steigend, die Ansichten über die Bau-Projecte derselben beginnen sich mehr und mehr zu klären, ich glaube schon heute die Ansicht aussprechen zu können, dass die wahrscheinlich im Januar bevorstehende Generalversammlung ihre Zustimmung zu den nunmehr amendirten Anträgen geben wird. Die Bedeutung des Durchgangs-Verkehrs für die Eisenbahnen ist evident, sie steigert sich mit dem fortschreitenden Ausbau des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes; die Verwaltungen erfüllen also nur eine Pflicht, wenn sie sich einen Antheil sichern.

Auch Rheinische und Bergisch-Märkische Eisenbahn-Actien waren steigend, ebenso Potsdam-Magdeburger. Dagegen schlossen Breslau-Schweidnitz-Freiburger niedriger, ungeachtet man die nunmehr in der Ausführung gesicherten Bau-Projecte entschieden günstiger als bisher auffasst. Der Bau von Rothenburg nach Altdamm ist meines Wissens aufgegeben, die neue Bahn wird in der Richtung auf Augustwalde an der Stargard-Posener Bahn (7 Meilen von Stargard) geführt werden. Dass die Verwaltung den Bau in eigene Hände nimmt, kann nur gebilligt werden, es hat diese Modification des ursprünglichen Planes allerdings Opfer gekostet, aber ich setze voraus, dass diese in richtigem Verhältniss zu dem gewonnenen Vortheil

* Diese 63 Kilom. lange, von der Belgischen Regierung am 2. Juli concessionirte Bahn zieht sich von der Stadt Gembloux (Kreuzungspunct der Linie Brüssel-Luxemburg-Trier einerseits und Landen-Charleroy-Calais andererseits) zunächst südlich in das Herz des grossen Kohlenbeckens, welches sich von der Maas bis jenseits der Schelde erstreckt, überschreitet hier bei Auvelais die Schienen, welche von Namur-Cöln nach Charleroy-Paris führen und wendet sich dann in südöstlicher Richtung durch das Gebiet der reichsten Marmor- und Bausteinbrüche, Eisengruben und Hütten nach Dinant, wo sie in die Nordbahn mündet und in derselben eine Fortsetzung nach dem Süden vorfindet, während eine solche nach Südosten bereits projectirt ist. Die Red.

stehen. Aachen-Mastrichter stiegen auf ein vages Gerücht, nach welchem die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Verwaltuug an den Erwerb, resp. an Uebernahme des Betriebes der Bahn denken soll. Der Betrieb befindet sich bekanntlich seit 1. August 1867 in den Händen der Grossen Belgischen Centralbahn, es ist sehr die Frage, ob diese von den erworbenen Rechten abstehen wird, und bejahenden Falles, ob die Bedingungen, unter denen dies geschehen würde, der Bergisch-Märkischen Verwaltung conveniren. Jedenfalls will ich aber, ungeachtet dieser Bedenken, constatiren, dass auch die Prioritäten der Aachen-Mastrichter Bahn bedeutend, um durchschnittlich 3 Procent, gestiegen sind. Dieselben nehmen unter den inländischen Prioritäten eine Ausnahme-Stellung ein, denn diese waren im Uebrigen bei vorherrschender Verkaufslust matt. Offenbar wirkte der Emissionscours der neuen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Prioritäten von 86½, der, wie es scheint, das durchschnittliche Niveau aller solchen Papiere drücken wird. In diesem Falle und gegenüber der sehr geschwächten Vorliebe für Russische Prioritäten ist wohl eine grössere Theilnahme des Publicums für inländische Prioritäten zu erwarten. Auf den Cours der Russischen Prioritäten wirkte die oben erwähnte neue Emission der Eisenbahn „Charkow-Krementschug." Die Zeichnungen sollen am Sonnabend sehr gut gegangen, aber fast nur in „Thaler-Stücken" erfolgt sein, nachdem man bei den Prioritäten der Eisenbahn „Charkow-Asow" die Erfahrung gemacht hat, dass London in der Aufnahme der „Pfundstücke" nichts weniger als willig ist. Oesterreichische Prioritäten waren lebhaft, besonders die neueste Emission der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn. Ich glaube mich aber nicht zu täuschen, wenn ich voraussetze, dass dieselben nach Wien zurückwandern, wo nicht bloss Speculations-Papiere, sondern auch Prioritäten en vogue sind.

Insterburg-Oletzko. Die Vorarbeiten für die auf Staatskosten anzulegende Eisenbahn von Insterburg über Darkehmen und Goldap nach Oletzko sollen auf Anordnung des Herrn Handelsministers in Angriff genommen werden, sobald die Witterungsverhältnisse es erlauben.

* **Schleswigsche Eisenbahnen.** Die 0,92 Ml. lange Zweigbahn Rothenkrug-Apenrade ist am 12. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

* **Braunschweigische Eisenbahnen.** Die Erdarbeiten behufs Herstellung einer Eisenbahn von Seesen nach Osterode, soweit dieselbe auf Braunschweigisches Gebiet zu liegen kommt, sind vor Kurzem in Angriff genommen. Die Bahn zweigt bei der Station Seesen von der Braunschweigischen Südbahn ab, berührt die Braunschweigischen Ortschaften Herrhausen, Münchehof, Gittelde, Teichhütte, Windhausen, Badenhausen und die Preussischen Ortschaften Landwehr und Lassfelde und mündet bei Osterode in die Eisenbahn von Northeim nach Nordhausen; sie erhält eine Zwischenstation bei dem Orte Windhausen. Die Länge der ganzen Strecke beträgt 2½ Meilen, wovon ca. ½ Meile auf Preussisches Gebiet fällt; die Maximalsteigung ist 1 : 180.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Am 1. December ist die Bahnstrecke Mülheim a. Rhein-Bergisch-Gladbach dem Güterverkehr übergeben worden.

Pfälzische Maximiliansbahn. Die am 1. December stattgehabte Generalversammlung der Actionäre genehmigte einstimmig den Bau einer Zweigbahn von Winden nach Bergzabern, sowie die Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals um 275 000 Gulden.

+ **Die Sächsischen Staats- und Privat-Eisenbahnen.** (Nachweisung der Betriebsergebnisse im Jahre 1866.)

1) Das Anlagecapital der Staatsbahnen betrug 59 980 550 Thlr. (gegen 1865 4 879 108 Thlr. mehr), wovon 1 649 091,5 Thlr aus den Betriebserträgen zur Anschaffung von Transportmitteln und zur Vervollständigung der Bahnanlagen, und zwar kommen 38 675 742 Thlr. auf Erdarbeiten, Kuustbauobjecte und Oberbau, 8 277 418 Thlr. auf Betriebsmittel, 5 036 476,7 Thlr. auf Hochbauten, 3 941 429,3 Thlr. auf den Grunderwerb u. s. w. Ferner kommen auf die westlichen Staatsbahnen 42 446 525,8 Thlr. oder pro Meile 637 440,5 Thlr.; auf die östlicheu Staatsbahnen 17 534 024 Thlr. (gegen 1865 643 209 Thlr. weniger[1]) oder pro Meile 783 013,6 Thlr. Im Einzelnen kommen auf die Meile 936 820 Thlr. bei der Sächsisch-Böhmischen, 894 930 Thlr. bei der Tharandt-Freiberger, 754 062 Thlr. bei der Sächsisch-Bayerischen, 657 273 Thlr. bei der Niedererzgebirgischen, 615 489 Thlr. bei der Sächsisch-Schlesischen, 534 450 Thlr. bei der Chemnitz-Annaberger, 496 582 Thlr. bei der Obererzgebirgischen und 449 724 Thlr. bei der Voigtländischen Linie. Der auf die Niedererzgebirgische Bahn wirklich verwendete Betrag stellt sich auf 762 445,5 Thlr. pro Meile (der oben augegebene ist der aus Staatsmitteln verwendete). — Das Anlagecapital der Privatbahnen betrug 23 063 685 Thlr. (wovon 2 439 953,5 Thlr. aus den Betriebserträgen).[2]

2) Die Länge der Staatseisenbahnen beträgt im Ganzen 93,989 Meilen incl. der mitbetriebenen Anschlussstrecken auf Bayerischem, Böhmischem und Preussischem Gebiet, welche zusammen 4,977 Meilen lang sind.[3]

3) Transportmasse. Befördert wurden auf allen Bahnen im Gauzen 5,474,057 Personen (wovon 131 067 oder 2,4 % Militärs, 32 674 oder 0,8 % in der I., 919 641 oder 16,8 % in der II., 4 144 780 oder 75,7 % in der III., 245,895 oder 4,5 % in der IV. Wagenclasse, welche letztere bekauntlich nur für die Albertsbahn eingeführt ist); ferner 65 Extrazüge, 88 300 Ctr. bezahltes Reisegepäck, 1117 Equipagen, 13 118 Stück und 1582 Wagenladungen Pferde, 184,301 Stück und 17 744 Wagenladungen Vieh, 16 603 Hunde, 96 158 752,7 Centner Güter, worunter 1 007 927,5 Ctr. Eilgüter, 7478 627 Ctr. Normal-Frachtgüter, 77 817 233,7 Ctr. Producte in ermässigter Fracht und 9 854 964 Ctr. in vereinbarter Fracht, 1122 Eisenbahn-Fahrzeuge. Auf die Staatsbahnen allein kommen 3 467 638 Personen und 58 091 333,6 Ctr. Güter, auf die Privatbahnen excl. Chemnitz-Würschnitzer Bahn 2 006 419 Personen und 38 067 419 Ctr. Güter. Im Vergleich zum Jahre 1865 hat die Personenzahl um 18,26 %, die Centnerzahl um 13,29 % abgenommen; die erstere war in den 4 letzten, die letztere in den 3 letzteu Jahren grösser. Von sämmtlichen Gütern kommen 24 124 294 Ctr. oder über 25 % auf den Verkehr mit andern Bahnen und 9 620 697 Ctr. oder über 10 % auf den Durchgangsverkehr. Im Ganzen haben zurückgelegt die Personen 22 102 961 Meilen, die Güter aber 678 235 697 Meilen, also im Durchschnitt jede Person 4,04 Meilen, und jeder Centner 7,05 Meilen. Die specifische Personenfrequenz war wieder am grössten bei der Albertsbahn und am kleinsten bei der Zittau-Reichenberger Bahn, resp. 365 986 und 57 726 Personen; die specifische Güterfrequenz am grössten bei den westlichen Staatsbahnen und am kleinsten bei der Grossenhainer Bahn, resp. 5 692 426 und 602 067 Centner.

4) Die Einnahmen aller Bahnen betrugen 9 091 929,6 Thlr. (1 198 398 Thlr. oder 11,64 % weniger als 1865) und zwar 2 241 613,9 Thlr. aus dem Personenverkehr (20,3 % weniger), 6 056 872,2 Thlr. aus dem Güterverkehr (11,88 % weniger), 793 443,54 Thlr. (30,8 % mehr) aus sonstigen Quellen. Hiervon kommen auf die Staatsbahnen 6 156 826,18 Thlr. (13,3 % weniger), auf die Privatbahnen 2 935 103,4 Thlr. (252 910,3 Thlr. oder über 8 % weniger). Von den einzelnen Bahnen erlitt die Zittau-Reichenberger die grösste Abnahme um 28,5 %, nächstdem die Löbau-Zittauer eine um 22,71 %, die östlichen Staatsbahnen um 18,46 %, die Oberhohndorf-Reinsdorfer um 17,45 %, die Bockwa-Oberhohndorfer um 14,2 %, die westlichen Staasbahnen um 11,02 %, die Leipzig-Dresdner um 6,01 %, die Grossenhainer Zweigbahn um 4,25 %, endlich die Albertsbahn die kleinste um 1,79 %. Uebrigens steht die Transporteinnahme doch nur der der beiden letzten Jahre nach. Auf jede Meile Bahnlänge (Tariflänge) kommen 1) bei der Leipzig-Dresdner Bahn 99 780, 2) bei der Bockwa-Oberhohndorfer 94 110, 3) bei der Oberhohndorf-Reinsdorfer 84 850, 4) bei den östlichen Staatsbahnen 67 297, 5) bei den westlichen Staatsbahnen 62 035, 9) bei der Albertsbahn 60 447, 7) bei der Grossenhainer Bahn 29 010, 8) bei der Löbau-Zittauer 28 614, 9) bei der Zittau-Reichenberger Bahn 25 667 Thlr.

Von der Einnahme aus den Transporten kommen auf den Personentransport relativ am meisten bei der Grossenhainer Bahn, nämlich 38,88 %, am wenigsten bei der Zittau-Reichenberger Bahn, nur 22,23 %, im Durchschnitt aller Bahnen aber 27 % (im Vorjahre 27,8 %).

5) Ausgabe. Die Summe der Ausgaben betrug 4 990 769 Thlr. (79 257,3 Thlr. oder 1,6 % mehr als 1865), worunter 92 361 Thlr. Zins für erpachtete Bahnstrecken und 738 732,9 Thlr. Einlage in den Erneuerungsfonds (nämlich 597 903,8 Thlr. bei den westlichen, 144 790,8

---

[1] Diese Verminderung betrifft nur das Capitel Erdarbeiten, Kunstbauobjecte u. s. w. bei der Sächsisch-Schlesischen Bahn, von welcher bekanntlich das Preussische Stück im Friedensschlusse an Peeussen abgetreten werden musste, wofür 1 Million Thaler an Sachsen gezahlt, resp. Sachsen gut geschrieben wurden.

[2] Dies giebt im Einzelnen pro Meile 1 016 639 Thlr. bei Zittau-Reichenberg, 626 709 Thlr. bei Leipzig-Dresden, 616 736 Thlr. bei Löbau-Zittau, 571 647 Thlr. bei der Albertsbahn, 365 740 Thlr. bei Oberhohndorf-Reinsdorf, 284 375 Thlr. bei Bockwa-Oberhohndorf, 251 076 Thlr. bei Chemnitz-Würschnitz, 183 800 Thlr. bei der Grossenhainer Bahn. Im Ganzen ergeben sich 83 044 235 Thlr. (6 877 351 Thlr. mehr als im vorigen Jahre).

[3] Davon kommen auf die westlichen Bahnen 68,124 Meilen (Sächsisch-Bayerische 24,114 Meilen, Niedererzgebirgische 16,917 Meilen, Voigtländische 13,573 Ml., Obererzgebirgische 6,128 Ml., Chemnitz-Annaberg 7,392 Ml.; letztere wurde erst am 1. Februar 1866 eröffnet), auf die östlichen Bahnen 25,835 Meilen (Schlesische Linie 13,615 Ml., Böhmische Linie 8,701 Ml., Tharandt-Freiberg 3,519 Ml.) Die Privatbahnen auf Sächs. Gebiete sind folgende: 1) Leipzig-Dresdner Eisenbahn nebst Zweigbahnen nach Meissen und Grimma 20,466 Ml. (dass in der Tabelle der Längen-, Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Eisenbahnen im Königreich Sachsen am Schlusse des Jahres 1866 nur 16,293 Meilen Länge angegeben sind, weil die am 14. Mai 1866 eröffnete Strecke Borsdorf-Grimma nicht mitgerechnet ist, gleichwohl aber die erst 1867 eröffnete Borna-Kieritzscher Eisenbahn mit aufgeführt ist, muss als eine kleine Inconsequenz bezeichnet werden); 2) Löbau-Zittau 4,531 Ml.; 3) Zittau-Reichenberg 3,564 Ml.; 4) Albertsbahn mit 7 Kohlenzweigbahnen 4,621 Ml.; 5) Borna-Kieritzsch (erst 1867 eröffnet) 0,925 Ml.; 6) Grossenhainer Zweigbahn 0,642 Ml. Hierzu kommen noch die 8 Kohleneisenbahnen bei Zwickau 2,539 Ml., die Chemnitz-Würschnitzer Bahn mit 3 Zweigbahnen 2,104 Ml., die Possendorfer Kohlenbahn 0,295 Ml.; ferner 2 im Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung befindliche ausländische Bahnen: die Gössnitz-Geraer mit 4,608 Ml. und die Greiz-Brunner mit 1,620 Ml.

Thlr. bei den östlichen Staatsbahnen, 11,178,3 Thlr. bei der Bockwa-Oberhohndorfer und 2860 Thlr. bei der Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn). Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Ausgabe am meisten (nämlich 117,44 %) bei Zittau-Reichenberg, nächstdem 102,64 % bei Löbau-Zittau, am wenigsten und zwar 47,71 % bei Leipzig-Dresden, 46,34 % bei der Albertsbahn, 46,08 % bei Oberhohndorf-Reinsdorf, im Durchschnitt aller Bahnen aber 54,80 % (ohne die Einlage in den Erneuerungsfonds nur 46,77 %).

6) Ueberschuss. Der Ueberschuss betrug 4 101 160 Thlr. oder 5,61 % (1865 fast 8 %) des zu Anfang des Jahres verwendeten Anlagecapitals. Bei den einzelnen Bahnen stellt sich folgende Rentabilitätsscala heraus:

Bockwa-Oberhohndorf . .	15,57 %	(1865: 17,08 %)
Oberhohndorf-Reinsdorf .	12,50 „	(„ 17,42 „)
Leipzig-Dresden	11 „	(„ 13,75 „)
Albertsbahn	5,68 „	(„ 5,53 „)
westliche Staatsbahnen .	5,32 „	(„ 8,54 „)
Grossenhainer Bahn . .	5,18 „	(„ 4,85 „)
östliche Staatsbahnen . .	4,25 „	(„ 5,63 „)

Die Bahnen Löbau-Zittau und Zittau-Reichenberg gaben statt eines Ueberschusses ein Deficit.

Für die Staatsbahnen allein stellt sich ein Ertrag von 4,97 % (1865: 7,84 %), für die Privatbahnen ein solcher von 6,48 % (1865: 9,33 %) heraus.

7) Betriebsmittel. Die Zahl der Locomotiven beträgt 318 (32 mehr als 1865), nämlich 226 auf den Staatsbahnen (166 auf den westlichen, 60 auf den östlichen; von jenen gehören 6 der Gössnitz-Geraer Gesellschaft) und 92 auf den Privatbahnen (60 auf der Leipzig-Dresdner, 10 auf der Albertsbahn, 7 auf der Löbau-Zittauer, 5 auf der Zittau-Reichenberger, je 3 auf der Bockwa-Oberhohndorfer und der Oberhohndorf-Reinsdorfer und je 2 auf der Chemnitz-Würschnitzer und der Grossenhainer Bahn. Davon sind 206 Locomotiven von Hartmann in Chemnitz, 65 von Borsig und 5 von Wöhlert in Berlin, 12 von Kessler in Carlsruhe und 1 von Beyer in Dresden, 22 von Stephenson und 2 von Hawthorn in Newcastle, endlich 5 von Cockerill in Seraing. Die sonstigen Transportmittel bestehen in 657 Personenwagen (wovon 458 auf den Staatsbahnen) mit 25 147 (16 891) Plätzen, 32 (17) Postwagen, 9767 (7535) Lastwagen (darunter 7514 offene und 2253 bedeckte), 369 mit 6 und und 22 mit 8, alle anderen mit 4 Rädern., mit 1 360 540 (1 046 000) Ctr. Gesammtladungsfähigkeit, 180 (150) Arbeitswagen, 12 Schneepflüge (nur auf der Bockwa-Oberhohndorfer Bahn) und 19 (18) Draisinen.

Schliesslich sei bemerkt, dass diese Nachweisung folgende artistische Beilagen enthält: eine Karte der Bahn von Chemnitz nach Annaberg und eine Abbildung der Zschopau-Brücke bei Wolkenstein in 2 Bl. Eine Karte der Voigtländischen Eisenbahn wird, wie wir hoffen, die nächste Nachweisung pro 1867 enthalten.

Dresden-Freiberger Staatseisenbahn. Nachdem die Albertsbahn in Gemässheit des mit der Actien-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrags mit allem Zubehör in das Eigenthum des Kgl. Sächs. Staatsfiscus übergegangen ist, hat das Kgl. Finanzministerium die Leitung des Betriebs auf derselben und die Erledigung der etwa noch schwebenden Bauangelegenheiten der Königl. Staatseisenbahn-Direction zu Dresden übertragen. Die Albertsbahn wird mit der Tharandt-Freiberger Staatseisenbahn vereinigt, und beide zusammen erhalten bis auf Weiteres die Bezeichnung: „Dresden-Freiberger Staatseisenbahn."

* **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Zum Ausbau der Bahn von Dux nach Komotau emittirt die Gesellschaft 4200 Stück neuer Actien, 1 neue auf 3 alte. Inhaber der letzteren haben sich bis zum 15. Januar k. J. zu erklären. Wer von dem Bezugsrecht Gebrauch macht, hat 24 fl. Ö. W. auf jede eingereichte Actie einzuzahlen. Siehe im Uebrigen die off. Bekm. S. 724.

* **Kronprinz-Rudolfsbahn.** Die Bahnstrecke St. Michael-Leoben ist am 1. December l. J. dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. Vorläufig wird zwischen der Südbahn-Station Bruck a. M. einer- und den sämmtlichen Stationen der Rudolfsbahn, mit Ausnahme von Leoben, andererseits, eine directe Abfertigung von Personen und Gepäck in Wirksamkeit treten. In Leoben werden jedoch auf dem Südbahnhofe Fahrkarten für die Rudolfsbahn nicht ausgegeben, und können selbe bloss am Rudolfsbahnhof gelöst werden. Reisende, welche daher von irgend einer anderen Station der Südbahn nach Stationen der Rudolfsbahn reisen wollen, haben sich in der Ausgangsstation Fahrkarten nur bis Bruck a. M. zu lösen, und dahin auch das Gepäck aufzugeben, sich sodann in Bruck a. M. mit Fahrkarten für die Rudolfsbahn zu versehen und das Gepäck neuerdings aufzugeben. In allen Rudolfsbahn-Stationen, mit Ausnahme von Leoben, werden directe Fahrkarten bis Bruck a. M. ausgegeben, und nur mit solchen Fahrkarten versehene Reisende werden in Leoben vom Rudolfsbahnhof auf den Südbahnhof überführt. Ebenso wird das Gepäck auch nur bis Bruck a. M. direct aufgenommen. Bei der Weiterfahrt sind in Bruck a. M. Fahrkarten bis zur Bestimmungs-Station zu lösen, sowie das Gepäck aufzugeben.

Eil- und Frachtgüter werden zum Transport von sämmtlichen Stationen der Südbahn nach sämmtlichen Stationen der Rudolfsbahn über Leoben und ebenso in umgekehrter Richtung übernommen. Die Berechnung der Gebühren und die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgüter und Frachten erfolgt auf Grund der in Kraft stehenden Tarife, bezw. Reglements und sonstigen Transport-Bestimmungen der betheiligten Verwaltungen.

* **Kronprinz-Rudolfsbahn.** Die von uns in voriger Nummer gebrachte Mittheilung über die Aufnahme der Verwaltung der genannten Bahn in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird insofern von dem „Oesterr. Centralblatt" bemängelt, als wir unter den von der Kronprinz-Rudolfsbahn-Gesellschaft noch zu bauenden Linien auch die Strecken Villach-Pontebba und Pontebba-Udine aufführten. Die Gesellschaft sei nach § 2 ihrer Concession zwar verpflichtet, auf Verlangen der Staatsverwaltung eine Eisenbahn von Villach (nach Wahl der Staatsverwaltung) nach Triest oder einem anderen Küstenpuncte mit Einschluss einer Linie bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Udine zu bauen. Die Kaiserl. Regierung habe aber dieses Verlangen noch nicht gestellt, habe vielmehr sich in bestimmtester Weise dahin ausgesprochen, „dass sie die Fortsetzung der in Villach zusammentreffenden Eisenbahnlinien mit der Adria zunächst nur auf Oesterr. Gebiet anstreben werde." Die beiden oben erwähnten Strecken könnten somit heute noch nicht zu den von der Kronprinz-Rudolfsbahn noch zu bauenden Linien gezählt werden. — Wir können dagegen unsere geehrte Collegin versichern, dass die fragliche Notiz wörtlich einer uns zugegangenen officiellen Mittheilung entnommen ist, und wir also vollen Grund haben, unsere Angaben aufrecht zu erhalten.

Unserer Ansicht nach widersprechen übrigens die Angaben des „Centralblattes" unserer Mittheilung durchaus nicht. Die Verwaltung der Kronprinz-Rudolfsbahn ist jedenfalls vollkommen in ihrem Rechte, als von ihr noch zu erbauende Linien auch solche anzuführen, welche sie nach ihrer Concession auf Verlangen der Regierung zu bauen verpflichtet ist, wenn auch vorerst an deren Bau Seitens der letzteren nicht gedacht wird. Führt doch, um ein ähnliches Verhältniss zu berühren, die officielle Französische Eisenbahn-Statistik unter den zu dem Bahnnetz einer jeden Französischen Eisenbahn-Gesellschaft gehörigen Linien nicht nur die definitiv, sondern auch die eventuell concessionirten (d. h. die erst auf Verlangen der Regierung zu erbauenden) Linien an.

Dass von der k. k. Oesterr. Regierung eine Fortsetzung der Rudolfsbahn dermalen zunächst auf Oesterreichischem Gebiete angestrebt werde, darüber ist in unserer Zeitung bereits mehrfach, zuletzt S. 589 von unserem Wiener Herrn Correspondenten berichtet worden, und sind also auch in dieser Richtung unsere Leser informirt. Wir würden daher glauben, über die Auslassung des Centralblattes ganz mit Stillschweigen hinweggehen zu dürfen, wenn wir nicht geradezu von demselben aufgefordert würden, von jener Notiz Act zu nehmen.

* **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.** Am 10. December l. J. werden zwischen den Stationen Lemberg, Starcsiolo und Wybranówka und zwischen Luzan und Czernowitz Haltestellen mit der Benennung „Sichów", „Chlebowice-wielkie-Bóbrka" und „Zuezka-Sadagóra" für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet.

* **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die derselben unterm 21. Septbr. concessionirte Linie von Suczawa nach Jassy mit den Flügelbahnen nach Botoschani und Roman sind 28,694 Meilen = 217,5 Kilometer lang und zu 72 680 000 frcs. nominal oder 19 381 333⅔ Thaler veranschlagt.

Der Unterbau wird mit Ausnahme der Flussbrücken für ein Geleise hergestellt. Der Terrainbedarf wird sogleich für 2 Geleise erworben, die Erwerbung des Terrains ist im vollsten Zuge und wird Anfangs Mai kommenden Jahres durchgeführt sein und geniesst die Gesellschaft das Recht der Expropriation.

Der Bau wurde bereits im September l. J. in Angriff genommen und dürfte die Hauptbahn Ende k. Js., die Zweigbahnen aber im August 1870 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden können.

Die concessionirte Linie bildet das wichtigste Mittelglied mit den Südrussischen Bahnen in ihrer weiteren Fortsetzung via Kischeneff bis Odessa einerseits und von Roman aus mit dem ganzen Moldau-Walachischen Bahnnetze bis Galatz und Giurgewo. Diese Bifurcationen, welche in die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn einmünden, sichern selbst bei dem Eintritte möglicher politischer Verhältnisse für alle Zukunft den Transit des Transkaukasischen, Levantinischen und Asiatischen Handels.

Diese Bahn, welche auf den Massentransport in Rohproducten berechnet ist, wird auch den in jenen Gegenden beinahe ausschliesslich den Markt beherrschenden Englischen Manufacten eine erspriessliche Concurrenz machen und der Bahn einen weiteren lebhaften Verkehr, besonders in der Richtung von West nach Ost zuführen.

Der Localverkehr ist von keiner besonderen Bedeutung und die Industrie ist erst im Entstehen begriffen. Dagegen werden die grossen Massen der Rohproducte, wie Mais, Weizen, Häute, Unschlitt, Wein und Holz, — dann lebendes Vieh, Ochsen, Schweine und Schafe, zur Ausfuhr gelangen.

Stationen resp. Haltestellen werden errichtet, und zwar auf der Hauptbahn zu Suczawa-Itzkani an der Oesterreich.-Moldauischen Grenze, Burdujeni 0,5 M., Werestie 2,2 M., Liteni 4,0 M., Dolhaska 5,6 M., Ilecce Lespitz 6,8 M., Paskani 8,5 M., Rijunossa 10,0 M., Tyrgul fromus 12,2 M., Podul Iloči 14,4 M., Cacarazeni 16,3 M., Jassy 17,8 Meilen

Entfernung von Suczawa; auf der Zweigbahn nach Botoschani zu Werestie, Buczeč 2,4 M., Botoschani 5,8 Meilen ab Werestie; auf der Zweigbahn nach Roman zu: Paskani, Halauchestie 2,4 M. und Roman 5,1 Ml. ab Paskani.

Ausser den Ueberbrückungen des Suczawa- und Sereth-Flusses und einiger bedeutender Einschnitte und Aufdämmungen, sowie mehrerer Flussregulirungen und Uferschutzbauten kommen keine technischen Schwierigkeiten vor.

Bauleitender Techniker ist der Bau-Inspector Carl Edler v. Herz. Bauunternehmung: Thomas Brassey, vertreten durch den General-Bevollmächtigten William Strapp.

Es sind 2 Bauabtheilungen mit dem Sitze in Suczawa und Jassy. Vorstand der Bau-Abtheilung in Suczawa ist Ingenieur Alexander Maxymowicz. Vorstand der Bau-Abtheilung in Jassy Ingenieur Julian Zachariewicz.

* **Alföldbahn-Prioritäten.** Einer soeben Seitens der Oesterreichischen Creditanstalt und der Ungarischen Creditbank veröffentlichten Kundmachung zufolge wird die Subscription auf 30000 Stück Prioritäten im Nominalwerth von 6 Millionen Gulden der Grosswardein-Essegg-Fiumaner Bahn demnächst eröffnet. Die Stücke lauten auf 200 fl. in Silber und werden zum Course von 82% = 164 fl. Oesterr. Whrg. in Bank- oder Staatsnoten emittirt. Das bereits schon früher subscribirte Actiencapital beträgt 18 Mill. Gulden; es erübrigt somit für das statutenmässig in Prioritäten zu emittirende halbe Bahn-Anlagecapital beiläufig 18¾ Mill. Gulden, deren genaue Ziffer noch nicht festgesetzt ist, weil selbe von den noch im Zuge befindlichen Vorerhebungen und Verhandlungen über die Bestimmung der Bahnlinie über Zombor-Essegg abhängig bleibt. Die Rückzahlung der Prioritäten durch Verloosung beginnt im Jahre 1871 und wird binnen 77 Jahren zu Ende geführt. Die Ungarische Regierung hat diesem Bahnunternehmen ein Reinerträgniss von 36 500 fl. pro Meile garantirt. Die Subscription wird in Wien bei der Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, in Pest bei deren Filiale und bei der Ungarischen Allg. Creditbank und in Frankfurt a/M. bei M. Rothschild's Söhne und der Filiale der Darmstädter Bank am 7. Decbr. eröffnet und noch am selben Tage geschlossen.

Ungarische Westbahn. Ueber dieses neue, bisher unter dem Namen einer Graz-Raaber Bahn bekannte Eisenbahn-Unternehmen ist, wie wir im „Ungar. Actionär" lesen, zwischen der Ungarischen Regierung und einem Consortium, bestehend aus der Ungar. Creditbank, dann aus dem Herzog von Modena, dem Fürsten Bathyanyi, dem Grafen Stephan Erdödy, mehreren Notabilitäten des Eisenburger Comitats und aus dem Unternehmer Herrn Weikersheim, ein Präliminar-Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem ein Eisenbahnnetz hergestellt werden soll, das aus folgenden Linien bestehen soll: 1) von Stuhlweissenburg über Veszprim nach Klein-Zell; 2) von Klein-Zell über Sarvar nach einem noch nicht bestimmten Puncte der Südbahn; von Klein-Zell über Papa nach Raab und 4) von dem sub 2 erwähnten Anschlusspuncte der Südbahn bis an die Ungarisch-Steierische Grenze bei St. Gotthard. Dasselbe Consortium ist gleichzeitig bei der Oesterr. Regierung um die Concession für eine Eisenbahn von Graz bis an die Ungarische Grenze eingeschritten. Von der Ungar. Regierung sind dem Consortium 36 400 fl. pro Meile jährliches Reinerträgniss garantirt worden, nebst einer Amortisations-Quote von 500 fl. jährlich. Der Gesetzentwurf, betreff. diese Bahn wurde am 29. November d. J. bei dem Ungar. Landtage vom Minister eingebracht.

Ungarisch-Galizische Eisenbahn-Verbindung. Die Vorbedingungen des Concessions-Vertrages für die Ausführung der Ungarisch-Galizischen Verbindungsbahn in der Richtung nach Przemysl ist Ende November zwischen dem Kgl. Ungar. Comm.-Ministerium und dem durch Graf A. Andrassy und A. Potocki gebildeten Consortium vereinbart und der betreffende Gesetzentwurf am 29. November von ersterem dem Ungar. Landtage vorgelegt worden. Die Länge der Linie auf Ungarischem Gebiete beträgt 15 Meilen; dieselbe zweigt von der Nordostbahn nächst Ujhely bei Silvasfalva ab und erreicht über N.-Mihaly, Homonna, Mezö-Laborcz die Ungarisch-Galizische Grenze bei Palota; die Weiterführung bis Przemysl bleibt einer Vereinbarung der Concessionäre mit der k. k. Oesterreichischen Regierung vorbehalten. Den Concessionären wird für die ganze Länge der Linie ein jährliches Reinerträgniss von 44 000 fl. garantirt nebst einer Quote von 600 fl. für die Amortisation des Anlage-Capitals; sobald die Theilstrecke Silvasfalva-Hamonna dem Verkehre übergeben wird, geniesst dieselbe die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 34 000 fl. Die Concessionäre verpflichten sich, die Linie bis Hamonna binnen zwei Jahren zu vollenden.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Zu den Tarifen vom 10. September d. J. für den Transport von Steinkohlen und Coaks von den Kohlenstationen der Köln-Mindener Bahn via Hamm-Altenbeken-Kreiensen-Arenshausen tritt mit dem 1. December ein Nachtrag, enthaltend Tarifsätze nach den Braunschweigischen Stationen: Gandersheim, Seesen, Lutter a. B., Ringelheim, Salsgitter, Börssum, Oker und Goslar in Kraft. Exemplare ½ Sgr.

Der Artikel „Phosphor" ist vom directen Güterverkehr mit London über Antwerpen-Harwich ausgeschlossen worden.

An Stelle des mit dem 15. August d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art, Mühlenfabricate etc. von den Stationen Wien, Ofen, Tétény, Stuhlweissenburg, Sio-Fok, Barcs, Kanizsa und Oedenburg nach den Stationen der Rheinischen Bahn: Coblenz, Neuwied, Andernach, Bonn, Köln tritt mit dem 1. December ein neuer Tarif in Kraft. Exemplare gratis.

Die internationale Eisenbahn-Conferenz soll dem Journal de St. Petersburg zufolge Beschlüsse gefasst haben, betreffend die Erleichterung und Vermehrung des directen Verkehrs, der Beseitigung der Russischen Grenzzollerschwerungen, die Anwendung Französischer direct bis Eydtkuhnen durchgehender Locomotiven, die beschleunigte Lieferung aller dem Verderben ausgesetzter Güter und die abermalige Herabsetzung des Eisenbahntarifs in Deutschland, Frankreich und Russland.

Die Mont-Cenis-Bahn, welche nicht im directen Verkehre mit den verschiedenen Eisenbahngesellschaften steht, zeigt bei der Eröffnung der Abtheilung St. Jean de Maurienne-St. Michel am 23. d. M., wie auch des internationalen Dienstes, welcher seit dem 17. August in Folge der Ueberschwemmungen unterbrochen war, an, dass die von der Schweiz und Deutschland her nach Italien bestimmten Güter an ihren internationalen Agenten in Genf Carl Fischer adressirt werden müssen.

Vom 1. December an wird der Artikel Soda in Quantitäten unter 100 Ctr. im Bergisch-Hannover'schen Verkehre via Minden zu den Sätzen der Wagenladungsclasse A des Tarifs vom 15. Juni befördert.

Personalnachrichten.

Sachsen. Dem ordentlichen Professor der Chemie an der Universtiät Leipzig und Vorsitzenden des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, Dr. Otto Linné Erdmann ist der Character eines Geheimen Hofrathes verliehen worden.

Bayern. Der Kgl. Bayer. Staats-Rath im ord. Dienste und Verwaltungsrath bei den Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen Dr. Friedrich Benedict Wilhelm von Hermann ist am 23. November in München gestorben.

Oberhessische Eisenbahnen. Dem Oberingenieur Lang, der schon bei der Leitung des Baues der Bayer. Ostbahnen mitwirkte, ist die Leitung des Baues der Oberhessischen Bahnen übertragen worden.

Oesterreich. James Rothschild, Mitglied des Pariser Comités der Südbahngesellschaft ist am 15. v. M., der Betriebschef der Aussig-Teplitzer Bahn Alois Lux am 30. v. M. verstorben.

Preussen. Der bei der Königl. Direction der Ostbahn zu Bromberg beschäftigte Gerichts-Assessor Karl Ferdinand Rapmund ist zum Königl. Regierungs-Assessor ernannt worden.

Ausland.

D.— Russland. Die Eröffnung der Kursk-Kiewer Bahn sollte am 26. v. M. und die der Riga-Mitauer Bahn ebenfalls noch im Monate November c. stattfinden. Ueber die Zeit der Eröffnung der Balta-Kijewer Bahn (welche früheren Mittheilungen zufolge bereits im Septbr. d. J. eröffnet werden sollte) ist noch nichts bekannt.

D. — **Vergleichende Uebersicht der Brutto-Einnahme der Russischen Staats- und Privat-Eisenbahnen vom 1. Januar bis zum 1. Septbr. 1868 mit der für dieselbe Zeit des vergangenen Jahres.**

	Länge der Bahn in Wersten	Einnahme vom 1. Januar bis zum 1. September 1867 Rbl.	1868 Rbl.	Demnach mehr oder weniger eingenommen Rbl.	Die Mehr- od. Minder-einnahme beträgt in Proc.
Staatsbahnen:					
Odessa-Olwiopol nebst Zweigbahnen	368	863447	1009216	+145769	+16,8%
Nicolai	604	7785267	8962855	+1177588	+15,1%
Moskau-Kursk	501	—	1057847	—	—
	1473				
Privatbahnen:					
Rjäsan-Koslow	197,5	1149444	1976093	+826649	+71,9%
Wolga-Don	73	221191	305326	+84135	+38%
Moskau-Rjäsan	196,4	1855625	2482615	+626990	+33,7%
Dünaburg-Witebsk	243	512363	679634	+167271	+32,6%
Riga-Dünaburg	204	637366	800169	+162803	+25,5%
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	3169523	3869312	+699789	+22%
Moskau-Jaroslaw	66,1	388006	469095	+81089	+20,9%
Zarskoje-Selo	25	260241	311927	+51686	+19,8%
Lodz	26	42564	50702	+8138	+19,1%
St. Petersburg-Warschau, nebst Zweigbahn zur Preussischen Grenze	1207	4541952	5376513	+834561	+18,3%
Warschau-Wien	325	1596777	1786245	+189467	+11,8%
Peterhof	50,9	260425	283815	+23390	+9,6%
Warschau-Bromberg	131	337748	347619	+9871	+2,9%
Warschau-Terespol	193	—	365608	—	—
Koslow-Woronesch	170	—	344117	—	—
Rjäschsk-Morschansk	121,35	—	276805	—	—
Gruschewka-Aksaisk	72	—	130462	—	—
	3711,25				
	5184,25.				

t. — **Die Tarife im Güterverkehr der Englischen Eisenbahnen.** Die Tarife für den Güterverkehr der Englischen Eisenbahnen zeigen, wie das auch in anderen Ländern der Fall ist, die grössten Anomalien. Neben den publicirten Tarifen, die ziemlich hoch sind, existiren eine Menge von niedrigen Ausnahme-Tarifen zu Gunsten

der grossen Kunden, da es für die Eisenbahnen am bequemsten ist, wenn der Verkehr sich in den Händen der grossen Firmen concentrirt. Die Tarife per Ton und Meile variiren zuweilen auf derselben Bahn um mehr als 200 Procent. Die Kaufleute in Liverpool beklagen sich z. B. darüber, dass der Transport von Bauholz zwischen Liverpool und Manchester $3^1/_{16}$ Pce. pro Ton und Engl. Meile kostet, zwischen Sunderland und Manchester dagegen nur $^7/_8$ Pence; zwischen Liverpool und Penistown $3^1/_{42}$ Pce., zwischen Hull und Penistown nur $1^1/_2$ Pce.; zwischen Liverpool und Stockport 3 Pce., zwischen Grimsby und Stockport nur $1^1/_2$ Pce. Der Tarif für Korn auf der 32 Engl. Ml. langen Bahn von Liverpool nach Manchester war bis vor Kurzem per Ton $8^1/_3$ Sh., derselbe ist kürzlich auf $6^2/_3$ Sh. herabgesetzt. Auf der 92 Meilen langen Bahn von Liverpool nach Derby ist der Tarif für Korn 15 Sh. per Ton, dagegen auf der 99 Meilen langen Bahn von Gloucester nach Derby nur $7^1/_2$ Sh. und auf der 53 Ml. langen Bahn von Gloucester nach Birmingham nur $5^1/_2$ Sh. Aber während die Kaufleute von Liverpool über die Vortheile klagen, die Hull und anderen Häfen der Ostküste durch niedrige Tarife für Bauholz, Korn und Zucker zu Theil werden, beklagen sich die Kaufleute von Hull darüber, dass die North Eastern Eisenbahn-Gesellschaft einige andere, weiter nördlich belegene Häfen der Ostküste noch mehr wie Hull begünstige. Z. B. sind die Tarife auf der 104 Meilen langen Bahnstrecke zwischen Tyne Dock bei Newcastle und Leeds, und auf der 72 Meilen langen Strecke zwischen Hartlepool und Leeds nicht höher wie auf der 50 Meilen langen Bahn zwischen Hull und Leeds. Die Kaufleute von Hull behaupten, dass durch diese Verschiedenartigkeit der Tarife der Verkehr von ihrem Hafen abgelenkt und derselbe dadurch seiner natürlichen Vortheile beraubt werde; sie verlangen, dass ein gleichmässiger Tarif per Ton und per Meile für Güter auf allen Englischen Bahnen eingeführt werden soll.

Noch grössere Anomalien bestehen in den Tarifen für den Güterverkehr zwischen den Städten des Inlandes. Z. B. ist der Tarif für Töpferwaaren (Steingut) zwischen Birmingham und London $27^1/_2$ Sh. per Ton, dagegen zwischen Birmingham und Sheffield, auf eine weit geringere Entfernung, 40 Sh., und zwischen Birmingham und Newcastle, welches eine doppelt so grosse Entfernung ist, nur 35 Sh. Aehnlich verhält es sich mit dem Zucker. Der Tarif dafür ist für die kurze Strecke Liverpool-Leeds $3^1/_4$ Pce. per Ton und per Meile, für die lange Strecke Greenock-Leeds nur $1^1/_4$ Pce. und für die Strecke Glasgow-Manchester sogar nur $^3/_4$ Pce. per Ton und Meile. Von Glasgow nach Birmingham wird der Zucker transportirt für $8^1/_4$ Sh. pro 100 Meilen, von London nach Birmingham für $19^1/_2$ Sh. pro 100 Meilen. Die Kaufleute von London klagen ebenso wie diejenigen von Liverpool und Hull über diesen Zustand, aber sie sind machtlos dagegen. Die Eisenbahn-Gesellschaften können beliebige Tarife ansetzen, wenn sie nur unter den von der Regierung genehmigten Maximal-Tarifen bleiben, die immer reichlich hoch sind. Es ist daher sehr erklärlich, dass die Eisenbahn-Gesellschaften durch niedrige Ausnahme-Tarife der Concurrenz in geeigneten Fällen zu begegnen suchen, natürlich zum Vortheil einiger und zum Nachtheil anderer Städte. Eine Folge der oben erwähnten verschiedenartigen Tarife für Zucker ist z. B. die, dass die Zuckerraffinerien von Glasgow in sehr lebhaftem Betrieb stehen, während diejenigen in London nach und nach fast ganz eingegangen sind.

Die Eisenbahn-Gesellschaften vertheidigen die Ungleichheit ihrer Tarife damit, dass es in ihrem Interesse liegt, hohe Tarife, wie 3 Pce. per Ton und Engl. Meile, nur da zu erheben, wo sie keine Concurrenz zu befürchten haben, während sie sich mit niedrigen Tarifen, wie $^1/_2$ Pce. per Ton und Meile, wobei ihnen nach Abzug der Selbstkosten wenig oder gar kein Gewinn bleibt, begnügen müssen, wo es darauf ankommt, einer Concurrenz zu begegnen. Solches ist z. B. überall der Fall im Verkehr mit den Hafenplätzen, wo die Eisenbahnen mit der Seeschifffahrt concurriren müssen. In früheren Jahren war auch die Concurrenz zwischen den Englischen Canälen und Eisenbahnen sehr lebhaft, aber nach und nach haben die Canal-Gesellschaften mit den Eisenbahn-Gesellschaften sich geeinigt und die bei der Concurrenz heruntergegangenen Tarife wieder erhöht. Mit der Seeschifffahrt können aber die Eisenbahnen sich nicht einigen, weil der Weg zur See einem Jeden offen ist. Durch die Concurrenz verschiedener Eisenbahnen mit einander wird aber bekanntlich das reisende und handeltreibende Publicum nicht vor hohen Tarifen geschützt, denn die verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften, welche mit einander concurriren, pflegen sich entweder zu einer einzigen Gesellschaft zu verschmelzen, oder doch über die Tarife zu einigen, weil ihnen keine andere Wahl bleibt, wenn sie sich nicht gegenseitig ruiniren wollen. (Nach der Quarterly Review.)

t. — **Eisenbahn-Projecte in New York.** Nicht weniger als 9 Projecte zu Eisenbahnen in der Stadt New York lagen kürzlich dem Senats-Comité in Albany zur Prüfung vor, und nicht weniger als 6 von diesen Projecten wurden sogleich als unpractisch oder aus sonstigen Gründen nicht geeignet zur Genehmigung bei Seite gelegt. Unter den übrigen 3 Projecten ist das unterirdische, sogenannte Arcaden-Project, welches von dem Ingenieur Mc Alpine herrührt, das bemerkenswertheste und kühnste. Es ist übrigens noch nicht zur Ausführung genehmigt, und da die Ausführung sehr viel Geld kosten würde, so stehen die Chancen dieses Projectes immerhin noch sehr zweifelhaft.

Dass die Strassen-Eisenbahnen in New York für den dortigen colossalen Verkehr nicht mehr genügen, ist einem Jeden klar, der die dortigen Verhältnisse kennt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Stadt an einem Ende der langen und schmalen Manhattan-Insel liegt und sich daher nicht, wie andere grosse Städte, radial nach allen Seiten hin, sondern nur der Länge nach, und zwar nur nach einer Seite, ausdehnen kann. Es kommt also darauf an, eben in dieser Längenrichtung eine möglichst vollkommene Eisenbahn auszuführen. Man rechnet für eine solche Bahn auf mindestens 100 Millionen Passagiere pro Jahr.

Nach dem Plan des Herrn Mc Alpine soll die Bahn von der Batterie her unter dem Broadway entlang bis zur Ninth Avenue und von dort nach dem Hudson-Fluss gehen, mit einer Zweigbahn von Unionsquare unter der Fourth Avenue entlang bis zum Harlem-Fluss. Dabei soll die ganze Breite dieser Strassen ausgegraben und hernach die Strassen über flachen Gewölben, die sich auf starke gusseiserne Säulen und schmiedeeiserne Träger stützen, wiederhergestellt werden; vor den Häuserreihen sollen aber 5 Fuss breite offene Räume bleiben, um der unterirdischen Eisenbahn und den Souterrains der Häuser Licht und Luft zukommen zu lassen. Unter der Strassen-Fahrbahn sollen die Eisenbahn-Geleise (je nach der Breite der Strasse 4 oder 6) und unter den Trottoirs zu beiden Seiten die Perrons liegen, mit den Strassen-Trottoirs durch eine Menge von Treppen verbunden. Die Fundamente der Häuser müssten zum Theil unterfangen und untermauert werden. Der ganze Plan ist gut durchgearbeitet und recht wohl ausführbar, wenn es nicht am Gelde fehlt, aber der Bau würde sehr kostspielig und das Unternehmen schwerlich ein rentables sein.

Ein anderes Project zu einer unterirdischen Bahn von ähnlicher Art wie die Londoner Metropolitan Bahn wurde vom Senats-Comité günstig beurtheilt und das Project zu einer hochliegenden Bahn, die auf einem Viaduct liegen und über die Strassen hinwegführen soll, ähnlich wie die Bahnen in den südlichen Stadttheilen von London, wurde zur Ausführung genehmigt. Das letztere Project wurde unter der Leitung des Herrn G. B. Ogden, Vorsitzenden der Chicago and North Western Eisenbahn-Gesellschaft, ausgearbeitet. Nach diesem Project soll die Bahn an der Ostseite des Broadway liegen, und zwar meistens nur Grundstücke von mässigem Werth, namentlich die Hofräume hinter den grossen Geschäftslocalen am Broadway, durchschneiden und die Querstrassen mit hübschen Brücken überspannen.

Endlich ist noch als Curiosum die sogenannte Lampenpfosten-Bahn in Greenwich-street zu nennen, deren Verlängerung vom Senat genehmigt ist. Diese Bahn besteht aus einem einzigen Schienenstrang, der von eisernen Säulen getragen wird und worauf sich Rollen oder Räder, an denen die Wagen hängen, entlang bewegen. Die Bewegung geschieht mittelst einer stehenden Dampfmaschine und eines Seiles, welches über Frictionsscheiben geführt ist. Es ist in der That zu verwundern, dass für eine solche unbehülfliche Einrichtung das nöthige Geld in dem practischen Nordamerica aufzutreiben war. (Nach dem Engineering.)

t. — **Die Pennsylvania-Bahn.** Die Pennsylvania-Central-Bahn bildet in Verbindung mit der Pittsburg, Fort Wayne and Chicago Bahn den directen Weg zwischen Philadelphia und Chicago. Auf diesem 823 Engl. Meilen langen Wege findet nur ein einmaliger Wagenwechsel statt, und zwar in Pittsburg, wo beide Bahnen einen gemeinsamen Bahnhof besitzen.

Die Pennsylvania Central Bahn ist eine der am besten gebauten und betriebenen Bahnen in den Vereinigten Staaten. Ihr Bau machte grosse Schwierigkeiten, denn sie durchschneidet ein sehr gebirgiges Land, reich an Kohlen und Eisenerzen. Von Middletown, 69 Engl. Meilen westlich von Philadelphia, folgt die Bahn dem Lauf des Susquehanna und sodann einiger Nebenflüsse desselben bis zu deren Quellen an der Ostseite des Alleghani-Gebirges, welches in einer Höhe von 2176 Fuss über dem Meeresspiegel überschritten wird. Auf der Westseite dieses Gebirges folgt die Bahn dem Lauf des Conemangh-Flusses auf 50 Meilen und sodann dem Alleghani-Fluss auf 55 Meilen Länge, bis sie bei Pittsburg den Ohio erreicht. Die ganze Länge der Bahn beträgt 355 Englische Meilen. Der Bau wurde vor 37 Jahren begonnen. Anfangs führte die Bahn den Namen Philadelphia and Columbia Bahn, der Endpunct der Bahn war damals am östlichen Ufer des Susquehanna, und von dort wurden Passagiere und Güter in Canalböten weiter nach Westen transportirt. Die Bahn überschritt damals den Schuylkill-Fluss bei Philadelphia auf einer Holzbrücke von 984 Fuss Länge, 50 Fuss Breite und 38 Fuss Höhe über dem Wasserspiegel. Dann folgte eine geneigte Ebene von 1 : 15 Steigung, 935 Yards Länge und 187 Fuss senkrechter Höhe, durch eine stehende Dampfmaschine von 60 Pferdekraft betrieben. Die darauf folgende Bahnstrecke von 69 Engl. Meilen Länge bis Lancaster enthielt eine Menge von starken Steigungen (1 : 110 bis 1 : 150), wie solche in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues nur selten vorkamen, und erforderte sehr bedeutende Erdarbeiten und Kunstbauten, u. A. kommen auf dieser Bahnstrecke mehrere Einschnitte von 40′ Tiefe und ein Damm von 80′ Höhe vor. Vor der anfänglichen Endstation bei Columbia befand sich eine geneigte Ebene von 1800 Fuss Länge, 90 Fuss senkrechter Höhe, ebenfalls durch eine stationäre Dampfmaschine betrieben. Die als spätere Verlängerung dieser Bahn erbaute, 37 Engl. Meilen lange Bahnstrecke zwischen Hollidaysburg

und Johnstown überschritt den Gebirgskamm in einer Höhe von 2620 Fuss über dem Meeresspiegel. Johnstown war früher der Punct, von wo die Erze aus den Minen am Juniata-Fluss eingeschifft und in flachen Fahrzeugen den Conemaugh-Fluss abwärts gefahren wurden. Die ganze Umgegend von Johnston ist reich an Kohlenminen, Eisenwerken und anderen industriellen Anlagen. Besonders grossartig ist das Cambria-Eisenwerk, welches eine Grundfläche von 25 000 Acres bedeckt und in einem engen Thal liegt, dessen Abhänge aus den reichsten Schichten von Eisenerz, bituminöser Kohle, feuerfestem Thon und Kalkstein, unmittelbar über einander gelagert, bestehen.

Die Bahnstrecke von Hollidaysbury bis Johnstown wurde im Jahr 1836 vollendet. Dieselbe enthielt einen schönen gewölbten Viaduct mit einem einzigen Halbkreisbogen von 80 Fuss Weite, bei einer Höhe der Schienen von 70 Fuss über dem Wasserspiegel. Die Baukosten dieses Viaducts betrugen 11 000 £. Der Gipfel des Gebirgskammes wurde durch 5 geneigte Ebenen mit dazwischenliegenden horizontalen Strecken erstiegen, und ebenso viel geneigte Ebenen führten auf der Westseite des Gebirges wieder hinab. Die Steigung dieser geneigten Ebenen war 1:10⅔ bis 1:13. Auf dieser Bahnstrecke kam auch ein Tunnel von 900 Fuss Länge vor, durch Kalksteinfels gebrochen.

Aber bei dem Wachsthum der westlichen Städte und der Entwickelung ihres Handels zeigte sich ein vollkommenerer Verkehrsweg, wie die Philadelphia and Columbia Bahn einen solchen darbot, als erforderlich, und eine solche Verkehrsstrasse sollte die Philadelphia Central Bahn bilden. Im Jahr 1848 wurde demnach mit dem Bau einer neuen Bahn von Lancaster über Harrisburg nach dem Westen begonnen, die verlängerte alte Philadelphia and Columbia Bahn bei Middletown an diese neue Bahn angeschlossen. Da ferner die geneigten Ebenen sehr lästig für den Betrieb waren, so wurde beschlossen, eine Locomotivbahn mit flacheren Steigungen über den Gebirgskamm zu führen und den Scheitel dieses Gebirgskammes mit einem Tunnel von beträchtlicher Länge zu durchbrechen. Diese neue Bahnstrecke steigt von Altoona, am östlichen Fuss des Gebirges, auf 12¼ Engl. Meilen Länge mit durchschnittlich 1:62 Steigung aufwärts und senkt sich auf der Westseite des Gebirges mit durchschnittlich 1:104 Gefälle wieder abwärts. Dabei liegt diese neue Bahn in unmittelbarer Nähe der alten Portage-Eisenbahn und kreuzt dieselbe 5 Mal mittelst Brücken und 1 Mal im Niveau. Am Ende des Jahres 1851 war die neue Pennsylvania Central Bahn bis Hollidaysburg im Betrieb und verschiedene Bahnstrecken zwischen dort und Pittsburg waren ebenfalls vollendet. Der Bau des grossen Tunnels war von beiden Enden her und gleichzeitig dazwischen an 4 Stellen mit Hülfe von Schächten begonnen und im Jahr 1853 vollendet, so dass die ganze Bahn am 15. Februar 1854 dem Betrieb übergeben werden konnte. Der Tunnel, von 3570 Fuss Länge, 24 Fuss lichter Weite und 22 Fuss Höhe, war das bedeutendste Bauwerk der ganzen Bahn; er liegt etwa 200 Fuss tief unter dem Scheitel des Gebirgskammes. Von den 4 Schächten hat der eine 13 Fuss Durchmesser, die 3 anderen sind 10 Fuss weit. Die Tiefe der Schächte ist 150 bis 196 Fuss. Das Gebirge, soweit der Tunnel darin liegt, bestand fast überall aus horizontalen Schichten der Kohlenformation, und zwar liegt der Tunnel grösstentheils in einer Schicht von feuerfestem Thon, wodurch eine starke Ausmauerung des Tunnels erforderlich gemacht wurde. Der Wasserzudrang war beim Tunnelbau sehr stark, so dass bei dem mittleren Schacht eine Dampfmaschine von 50 Pferdekraft zum Wasserpumpen benutzt werden musste. Die gesammten Baukosten des Tunnels betrugen 90 000 £. Vor der östlichen Tunnelmündung beträgt die stärkste Steigung in gerader Linie 1:55, in starken Curven Curven 1:65. (Nach dem Engineering.)

t. — **Mount Washington Bahn.** Im Staat New Hampshire in Nordamerica wird jetzt eine eigenthümliche Eisenbahn gebaut, die zum Gipfel des Berges Mount Washington führen soll. Die untere Endstation dieser Bahn liegt 2700 Fuss, die obere 6300 Fuss hoch über dem Meeresspiegel, die Bahn ersteigt also, bei einer Länge von nur etwa 2½ Engl. Meilen, eine Höhe von nicht weniger als 3600 Fuss. Die durchschnittliche Steigung der Bahn ist 1:4, dieselbe nimmt aber an einigen Stellen bis auf 1:3 zu. An diesen steilen Bahnstrecken konnten die Arbeiter nur mit grosser Mühe, mit Hülfe von eisernen Spitzen unter den Schuhen, sich aufrecht erhalten, um zu arbeiten, und der Bau rückte daselbst täglich im Durchschnitt nur um 25 Fuss Länge vorwärts. Das Bahngeleis besteht aus 3 Schienen, wovon die mittlere freilich aus Schmiedeeisen, aber mit Zähnen versehen ist, also eine Zahnstange bildet. Das Triebrad der Locomotive ist mit entsprechenden Zähnen versehen, welche in jene Zahnstange eingreifen. Der Zug besteht nur aus einer Locomotive nebst Tender und einem Personenwagen. Die Locomotive von 35 Pferdekraft ist so construirt, dass der Kessel aufgehängt ist und balancirt, also immer in horizontaler Lage bleibt. Die Locomotive, welche 4 Tons wiegt, schiebt den Zug aufwärts. Das Triebrad hat 18 Zoll Durchmesser. Der Tender und der Personenwagen sind mit ähnlichen Zahnrädern versehen, jedes stark genug, um den ganzen Zug zu halten. Frictionsrollen, welche unter dem Kopf der Mittelschiene laufen, halten den Zug auf die Bahn nieder. Die Locomotive ist mit 2 starken Bremsen, einer Dampfbremse und einer Handbremse, versehen, und beim Aufwärtsdrehen greift eine Sperrklinke in das Triebrad ein, um ein Rückwärtsdrehen desselben zu verhindern. Beim Abwärtsfahren wird der Dampf abgeschlossen und die Maschine theilweise durch die comprimirte Luft in den Cylindern gebremst. Es wurde kürzlich eine erfolgreiche Probefahrt auf dem bereits vollendeten Theil der Bahn gemacht, wobei sich die Locomotive als zweckmässig construirt zeigte. Der Weg von der unteren bis zur zweiten Station, 5300 Fuss über dem Meeresspiegel, wurde in 1 Stunde 20 Min. zurückgelegt, mit Einrechnung eines zweimaligen Aufenthalts zum Wassernehmen. Das Abwärtsfahren dauerte nur 38 Minuten. Der Personenwagen fasst 50 Passagiere. (Nach dem Engineering.)

t. — **North Western und Charing Cross Junction Bahn.** Das Englische Handelsministerium hat sich kürzlich geweigert, die betreffende Gesellschaft auf deren Nachsuchen von der Verpflichtung zum Bau dieser Bahn zu entbinden, weil die Bauconcession bereits ertheilt war und die Ausführung der Bahn als im öffentlichen Interesse liegend anzusehen ist. Nach dem vorliegenden Project soll die Bahn, die fast auf ihre ganze Länge in einem Tunnel liegen wird, unterhalb des neuen Themse-Quai's neben der jetzigen Charing-Cross-Station beginnen, dann mit 1:100 Steigung nach St. Martins-lane, gegenüber Long-Acre, hinaufsteigen, dann in einer Horizontalen bis Oxford-street liegen, von dort mit Steigungen 1:161 und 1:150 unter Tottenham Court-road und Hampstead-road entlang bis zu einem Punct gegenüber Cardington-street gehen und hier zur Linken abbiegen, um sich mit der London and North Western Bahn, in etwa ⅜ Engl. Meile Entfernung von der Station bei Euston-square, zu vereinigen. Die Gesammtlänge der projectirten Bahn beträgt nur 2 Engl. Meilen.

Obwohl die Bahn einen dichtbevölkerten Stadttheil durchschneiden soll, hofft man sie doch verhältnissmässig billig ausführen zu können, da die Bahn so tief unter dem Strassen-Niveau liegen wird, dass sie wenig Veränderungen der Abzugscanäle, Gas- und Wasserleitungen erforderlich machen wird. Man beabsichtigt nämlich die Bahn fast überall, ohne das Strassenpflaster aufreissen zu müssen, durch vollständigen Tunnelbau mit Hülfe einer Menge von Schächten auszuführen. Ausser der Station bei Charing-Cross soll die Bahn noch Stationen bei Oxford-street, bei Euston-road (in der Nähe der Metropolitan Bahn), ferner bei Mornington crescent (beim Anschluss an die London and North Western Bahn) und bei Chalk Farm erhalten, und vor der Charing Cross Station auf der dortigen grossen Eisenbahnbrücke in directe Verbindung mit der South Eastern Bahn gestzt werden, um den durchgehenden Verkehr zwischen der London and North Western Bahn einerseits und den Bahnen südlich der Themse andererseits zu vermitteln.

Nach dem vorliegenden Project ist vorläufig nur auf 2 Bahngeleise gerechnet, indessen würde es sich empfehlen, die Bahn sofort viergeleisig anzulegen, da die Bahn voraussichtlich einen sehr bedeutenden Verkehr bekommen wird und vermuthlich 2 Geleise für den Local-Verkehr und 2 Geleise für den durchgehenden Verkehr erforderlich sein werden. Man rechnet auf mindestens 30 000 Passagiere täglich zwischen Camden-town und Charing-Cross. Insbesondere werden durch diese Bahn die nordwestlich von London an der London and North Western Bahn belegenen ländlichen Districte weit besser wie bisher von der Geschäftsgegend der Stadt aus zugänglich gemacht werden. Es wäre sehr zu wünschen, dass auch die Great Northern Bahn auf ähnliche Weise mit dem Mittelpunct der Stadt in directe Verbindung gesetzt würde. (Nach dem Engineering.)

Technisches.

st. **Erfahrungsresultate über Schalengussräder.** Die Erfahrungen, die die k. k. priv. Oesterr. Staatsbahngesellschaft mit den Schalengussrädern von Ganz gemacht hat, sprechen sehr zu Gunsten dieser Räder.

Die genannte Gesellschaft hatte bis zu Ende 1867 im Ganzen 18 952 Stück bezogen, von welchen sich gegenwärtig noch 16 000 Stück im Betriebe befinden. Von allen diesen Rädern sind seit den letzten 10 Jahren, in welchen detaillirte Aufschreibungen über das Verhalten der Schalengussräder geführt wurden, 14 Stück, d. i. $0{,}_{074}$ % der Gesammtmenge im Betriebe gebrochen. Keine der auf der Linie der Staatsbahn verwendeten Tyres-Gattung, selbst nicht die Gussstahl-Tyres der renomirtesten Firmen haben relativ so wenig Brüche aufzuweisen. Durch die gegenwärtig eingeführte verbesserte Construction der Schalengussräder von Ganz & Comp. wird aber noch eine bedeutende Verminderung von Brüchen in Aussicht gestellt.

Die durchschnittliche Dauer der Schalengussräder berechnet sich zu 7½ Jahren, welche Dauer jedoch als Minimalwerth anzusehen ist, da bei den meisten spätern Lieferungen ein geringerer Procentsatz in den gleichen Betriebsjahren ausgeschieden wurde.

Der Preis der Schalengussräder beträgt gegenwärtig 54½ fl. pro Stück franco loco Pest.

Für die Güte des Materials garantirt die Firma Ganz & Comp. fünf Jahre in der Weise, dass jedes Schalengussrad, welches innerhalb dieser Zeit, vom Tage der Uebernahme an gerechnet, betriebsunfähig wird, unentgeldlich durch ein neues ersetzt wird. Ferner wird jedes nach Ablauf der Haftzeit schadhaft werdende Rad unter Rückstellung desselben bei einer Aufzahlung von 25 fl. gegen ein neues Schalengussrad umgetauscht.

Unter Annahme von einer Dauer von 7½ Jahren für ein Schalen-

gussrad als Minimalwerth und 7 Jahren für einen Puddelstahltyre als Maximalwerth, wie sich diess in der Wirklichkeit herausgestellt hat, kommt die Erhaltung eines Räderpaares mit Schalengussrädern jährlich um 5 fl. 38 kr. billiger zu stehen, als die jährliche Erhaltung eines Sternräderpaares mit Puddelstahltyres. Berücksichtigt man dagegen den Einfluss der Ersatzräder, welche ungefähr 25 % der gelieferten Räder betragen, so stellen sich die Kosten für die Erhaltung eines Schalengussräderpaares beiläufig nur halb so hoch, als die eines Sternräderpaares mit Puddelstahltyres. Die Ersparniss wird in diesem Falle $7^1/_2$ fl. pro Räderpaar und Jahr betragen. Im ersteren Falle würde sich bei den 8000 Räderpaaren, welche auf den Linien der Staatsbahn vorhanden sind, eine jährliche Ersparniss von 43000 fl., im letzteren Falle von 60000 fl. ergeben. Die Beträge aus den Ersparnissen für Werkstätteeinrichtung und der wegen geringerer Räderreparatur durch wesentlich geförderte Ausnutzung der Wagen im Verkehr ermöglichten höheren Einnahmen belaufen sich jedenfalls aber noch höher, als die Ersparnisse an Betriebsauslagen.

Daraus resultirt, dass die Schalengussräder von Ganz — aber auch nur diese nach den bisherigen Erfahrungen — eine der billigsten und den Anforderungen des Verkehrs am besten entsprechenden Radconstructionen für Lastwagen ohne Bremse in Oesterreich ist, wo der Bezug von Tyres und Sternrädern oft die grössten Verlegenheiten bereitet und man häufig mit der Deckung eines grossen Theils des Bedarfs an derartigen Materialien auf das Ausland angewiesen ist. Ohne die Ganz'schen Schalengussräder hätte der starke Verkehr der vorhergehenden Jahre auf den Linien der Staatsbahn nur mit anderweitigen grossen Austrengungen und Opfern bewältigt werden können.

Bemerkt muss schliesslich noch werden, dass Schalengussräder auf den Linien der Staatsbahn für Personenwagen und gebremste Lastwagen nicht verwendet werden und sich für diese Wagengattungen überhaupt nicht empfehlen, weil die Personenwagen mit zu grosser Geschwindigkeit verkehren und durch das Bremsen flache Stellen entstehen, welche auf eine zu rasche Abnutzung der Räder hinwirken. (Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

st. **Notizen über die Bauzeit verschiedener Tunnels.** Der durch seine Arbeiten im Fache des Tunnelbaues bekannt gewordene Ingenieur Franz Ržiha veröffentlicht in den Heften IX u. X der Zeitschrift des Oesterr. Ingen.- u. Arch.-Verreins eine Tabelle über die Bauzeit von 86 verchiedenen Tunnels, geordnet nach der Länge der letzteren. Der kürzeste hat eine Länge von 53, der längste eine solche von 12000 Meter. Diese Tabelle kann bei Dispositionen über auszuführende Tunnelbauten zum generellen Anhalt dienen.

t. — **Hurry's Hemmvorrichtung für Nebengeleise.** Das Journal Engineering vom 25. September d. J. enthält Zeichnung und Beschreibung einer sinnreichen Hemmvorrichtung für Wagen, welche namentlich für Bahnhofs-Nebengeleise bestimmt ist und von der Firma Yardley & Co. in Manchester geliefert wird. Diese Construction, welche nur durch Beschreibung ohne Zeichnung kaum verständlich zu machen ist, besteht im Wesentlichen aus einem gusseisernen Klotz, der um die Schiene des Bahngeleises in solcher Weise drehbar ist, dass derselbe, wenn er als Hemmvorrichtung dient, entweder oben auf dem Schienenkopf oder, wenn das Geleis frei sein soll, in horizontaler Lage seitwärts neben dem Schienenkopf (an der äusseren Seite des Geleises) liegt. Dieser Klotz wird regiert durch einen grossen Schlüssel, der auf verschiedene Weise in eine entsprechende Büchse hineingeschoben werden und dann den Klotz in richtiger Lage, entweder auf der Schiene oder neben derselben, festhalten kann. Wenn der Klotz auf der Schiene liegt, so ist der scheibenförmige Griff des Schlüssels rechtwinklig zur Achse des Geleises gerichtet, also schon aus grösserer Entfernung zu erkennen. Diese Hemmvorrichtung kann an jedem beliebigen Punct, also auch am äussersten Ende eines Geleises ohne Weiteres angebracht und nöthigenfalls, wenn ein Wagen dagegen geschoben ist, bei Seite gedreht werden, ohne deshalb den Wagen zurückschieben zu müssen, wie solches bei allen anderen Hemmvorrichtungen erforderlich ist, bevor man dieselben lösen und beseitigen kann.

t. — **Die grösste Americanische Locomotive.** Nach der Chicago Railway Review soll die Maschine „Pennsylvania", welche zum Hinaufschieben der Züge auf den starken Steigungen der Reading-Bahn zwischen den Falls und Port Richmond benutzt wird, die grösste Locomotive in den Vereinigten Staaten sein. Sie hat 12 Treibräder und wiegt über 44 Tons. Die Räder haben 3 Fuss 11 Zoll Durchmesser, die Dampfcylinder 20 Zoll Durchmesser bei 26 Zoll Hub. Diese Maschine ist indessen nicht im Stande, bei einem gegebenen Dampfdruck eine ebenso grosse Zugkraft auszuüben wie die von Petiet construirten Güterzugs-Maschinen mit 4 Cylindern, welche auf der Französischen Nordbahn im Gebrauch sind. Dieselben wiegen 59 Tons, haben gekuppelte Räder von 3 Fuss 6 Zoll Durchmesser und 4 Cylinder von $17^1/_3$ Zoll Durchmesser und ebenso viel Hub. Für jedes Pfund Dampfdruck üben diese Maschinen (abgesehen von den Verlusten durch Reibung) eine Zugkraft von $247,_8$ Pfund aus, während bei der Maschine „Pennsylvania" unter gleichen Voraussetzungen nur $221,_2$ Pfund Zugkraft auf jedes Pfund Dampfdruck kommen. Was das Gewicht der letzteren Maschine anbetrifft, so wird dieselbe in Europa von vielen Güterzugs-Locomotiven, u. A. von den achtfach gekuppelten Tendermaschinen auf der Vale of Neath Bahn und der Great-Northern Bahn, welche 56 Tons wiegen, und von den nach System Vaessen construirten Tendermaschinen auf Spanischen und Holländischen Bahnen, die 48 Tons wiegen, bei Weitem übertroffen. (Nach dem Engineering.)

t. — **Optische Controlvorrichtungen (Repeaters) für Distanzsignale.** Um den richtigen Stand der Distanzsignale zu controliren, welche vor dem Eingang der Stationen, der Einmündung von Zweigbahnen, vor Drehbrücken, Tunnelmündungen etc. aufgestellt sind, dienen verschiedene Vorrichtungen, worunter die bekannteste und am weitesten verbreitete eine electrische Läutevorrichtung ist, die auf dem betreffenden Bahnhof oder Wärterposten unaufhörlich läutet, so lange eben durch das Distanzsignal die Bahn abgesperrt ist. Zweckmässiger erscheint eine von W. H. Preece erfundene optische Controlvorrichtung (Repeater), welche aus einem, in electrischer Verbindung mit dem Distanzsignal stehenden, sehr kleinen Flügeltelegraphen (Semaphor) besteht, der von genau derselben Form wie das Distanzsignal ist und das daran gegebene Signal vollständig nachahmt. Auf mehreren grossen Englischen Bahnen, wie auf der London and South Western, der Lancashire and Yorkshire, der Midland Bahn etc. haben diese electrisch-optischen Controlvorrichtungen für Distanzsignale in den letzten Jahren bereits eine ausgedehnte Anwendung gefunden.

Eine, von Preece und Warwick gemeinschaftlich erfundene, Vervollkommnung dieser optischen Controlvorrichtung besteht darin, dass auch controlirt wird, ob das Licht in der Laterne des Distanzsignals (bei Nacht) nicht erloschen ist. In der Laterne ist nämlich über der Flamme ein Stück Metall in Verbindung mit einer Hebelvorrichtung angebracht, welches bei seiner Ausdehnung durch die Hitze der Flamme einen electrischen Strom unterbricht, wodurch am Signalwärterposten ein entsprechendes optisches Signal (Licht) gegeben wird. Wenn dagegen die Laterne erloschen ist, so zieht sich jenes Stück Metall wieder zusammen, die Hebelvorrichtung nimmt dann eine etwas veränderte Lage an, wobei der electrische Strom in der zum Signalwärterposten führenden Drahtleitung nicht unterbrochen wird. Durch diesen electrischen Strom wird dann am Signalwärterposten das Signal „Licht aus" gegeben und gleichzeitig ein Läutewerk in Gang gesetzt, welches so lange ununterbrochen läutet, bis die Laterne des Distanzsignals wieder angezündet ist. Dieser sinnreiche Licht-Indicator muss natürlich mit der oben beschriebenen optischen Controlvorrichtung (Repeater) verbunden sein, sonst würde er so gut wie nutzlos sein; denn man muss nicht nur sehen können, ob das Licht noch brennt, sondern auch ob die Laterne dem ankommenden Zuge weisses, grünes oder rothes Licht zeigt.

(Nach dem Engineering.)

Juristisches.

* **Straffall, betreffend fahrlässige Eisenbahn-Beschädigung mit erfolgter Körperverletzung.** Am 20. Januar d. J. übergab Valentin Schmitt von Mannheim eine Kiste im Gewichte von 26 Pfd., declarirter Inhalt: Glaswaaren, Absender F. Müller, Adressat: Gebrüder Feisenberger in Frankfurt, als Eilgut auf Bahnhof Mannheim. Diese Kiste ging mittelst eines Güterzugs mit Personenbeförderung am gleichen Tage von Mannheim ab. Als nun in Heppenheim aus dem Ueberladewagen der Station Heppenheim in den Eilgutwagen des von Heidelberg gekommenen Zuges übergeladen werden sollte, und zwar in dem Augenblick, als ein Güterarbeiter (Philipp Mean) die Kiste aus der Seitenöffnung des Ueberladewagens dem in dem geöffneten Eilgutwagen (Wagen der Hessischen Ludwigsbahn) stehenden Fahrspanner (Philipp Kuhn) hinreichte und dieser dieselbe an sich nehmen wollte, explodirte der Inhalt dieser Kiste und wurden durch die Explosion bedeutende Zerstörungen angerichtet. An dem Ueberladewagen der Station Heppenheim wurde die Decke in die Höhe gehoben, die eine Seitenwand ausgebogen, eine Stirnwand zur Seite gedrückt und die der geöffneten Wagenthüre gegenüberstehende Thüre ausgehoben und auf den Boden zwischen die Geleise geschleudert; an dem Wagen der Hessischen Ludwigsbahn war die Decke in die Höhe gehoben, der Fussboden auf eine Länge von $2^1/_2$' und eine Breite von 1' zertrümmert, in beiden Wagen lagen Reste der explodirten Kiste und fanden sich am Holz der Wände viele Splitterungen.

Ueberdies waren mehrere Stücke der Ladung beschädigt und drei Bedienstete der Eisenbahn erheblich verletzt. Güterarbeiter Mean hatte Verletzungen am Gesicht und Fuss, war in ärztlicher Behandlung und sechs Tage arbeitsunfähig, Güterbegleiter Johann Schönbett, der gerade in den Wagen steigen wollte, als die Explosion erfolgte, wurde im Gesicht derart verletzt, dass er 23 Tage im Spital zu Heppenheim verpflegt werden und dann nach seiner Angabe noch 3 Monate zu Haus bleiben musste, Fahrspanner Philipp Kuhn, insbesondere am Daumen der linken Hand beschädigt, war 4 Wochen zu Bett und im Ganzen 6 Wochen absolut arbeitsunfähig. Die zahlreich am Orte der Explosion aufgefundenen Deckel von Pappschächtelchen mit der Aufschrift: „100 Amorces pour toucts" geben an die Hand, dass die explodirte Kiste Amorces d. h. Zündplättchen für Kinderpistolen enthalten haben müsse, und wurde erwiesen, dass die Kiste 10 Gross mit je 100 Amorces gefüllte Schächtelchen also 1440 Schächtelchen oder 144000 Stück Amorces enthalten hatte. Nach einem Gutachten, welches Professor Dr. Delffs erstattete, und welchem sich der Sachverständige Professor Schröder in allen wesentlichen Puncten

namentlich bezüglich der Quantität der Zündmasse anschloss, stellen diese 144 000 Amorces, eine Mischung von Phosphor und chlorsaurem Kali, einem Zündstoff im Gewichte von $2^{1}/_{2}$ Pfd. dar, welcher in seinen Wirkungen weit über ein gleiches Quantum von Sprengpulver hinausragt und eine äusserst gefährliche Mischung um deswillen ist, weil zur Explosion kein Stoss oder eine andere mechanische Einwirkung nöthig ist, sondern eine Entzündung auch durch Einwirkung von Säuren, sogar in der Luft eintreten kann. Die Sachverständigen erklärten übereinstimmend, dass die Verladung einer solchen Masse zur Eisenhahn eine gemeine Gefahr darstelle, dass im vorliegenden Falle die Explosion unter verhältnissmässig günstigen Umständen, nämlich bei offenen Wagenthüren, also halb in freier Luft und bei stehendem Zuge eingetreten sei, und dass, da sie trotzdem so grossen Schaden angerichtet habe, mit Sicherheit angenommen werden könne, dass wenn die Explosion im geschlossenen und gefüllten Wagen, also unter grösserem Druck, und während der Fahrt erfolgt wäre, ein unabsehbahres Unglück hätte eintreten müssen, da in diesem Falle eine complete Zertrümmerung des Wagens erfolgt und dadurch das Leben des Zugpersonals und der Passagiere in dringende Gefahr versetzt worden wäre, in welcher Richtung sie sich auf den Vorfall heriefen, der am 29. October v. Js. auf dem Potsdamer Bahnhof zu Berlin sich ereignete, bei welchem die Explosion eines Packets Amorces im Gewicht von 15 Pfd. so furchtbare Verheerungen anrichtete, wie sich dies näher aus den vom Königl. Stadtgerichte und vom Königl. Kammergericht zu Berlin in Anklagesachen gegen Wander & Knappe erlassenen Urtheilen ergieht. Nach diesem Gutachten hielt das Grossh. Badische Kreis- und Strafgericht zu Mannheim, bei welchem gegen Valentin Schmitt Anklage wegen fahrlässiger Eisenhahn-Beschädigung und Körperverletzung erhoben worden war, für erwiesen, dass die Aufgahe einer solchen Sendung zur Eisenbahn nur mit Gefährdung von Lehen und Gesundheit Anderer erfolgen konnte. Seitens der Grossh. Staatsanwaltschaft wurde nicht behauptet, dass die Absender von dem Vorsatz einer Eisenbahn - Beschädigung oder einer Gefährdung Anderer an Leben oder Gesundheit geleitet wurden, so dass zum Voraus der Thathestand einer vorsätzlichen Eisenbahn-Beschädigung im Sinne des St.-G.-B. § 566 ausgeschlossen war. Dagegen nahm der Gerichtshof mit der Anklagebehörde an, dass wegen der vorhandenen Gemeingefährlichkeit die Aufgeber den eingetretenen Erfolg der mit Körperverletzung dreier Bediensteten verhundenen Eisenbahnheschädigung bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit oder Beflissenheit nach allgemeiner Erfahrung und ihrer besondern Kenntniss vorhersehen konnten, wofür insbesondere noch der Umstand sprach, dass dieselhe Kiste vor dem 20. Januar mit einem andern Frachtbriefe, der wahrscheinlich „Valentin Schmitt" gezeichnet war, von der Güterexpedition beanstandet und deren Oeffnung verlangt, dieselhe aber unter einem Vorwande zurückgezogen und dann am 20. Januar mit falscher Declaration und fingirtem Absender-Namen aufgegehen wurde, welche Manipulation nur dem Bewusstsein der Gemeingefährlichkeit der Versendung entsprungen sein konnte.

Hiernach lag eine nach St.-G.-B. §§ 101, 569 zu bestrafende fahrlässige Eisenbahnbeschädigung, mit dem Erfolge eingetretener Körperverletzung vor.

Wie hier nicht weiter auszuführen ist, war der Beweis erbracht worden, dass Schmitt es war, der die Kiste mit Amorces zur Bahn schickte und dadurch die Handlung beging, welche ihm zur Fahrlässigkeit angerechnet wurde. (St.-G.-B. §§ 101, 569, droht im Falle eingetretener Körperverletzung Gefängniss nicht unter 4 Wochen). Straferhöhend war zu herücksichtigen, dass die Versendung unter falscher Declaration und falscher Namensangabe des Absenders erfolgte, nachdem Tags zuvor die Versendung unter dem wirklichen Namen misslungen und Schmitt dadurch auf die Gemeingefährlichkeit solcher Sendungen noch besonders aufmerksam gemacht worden war. In Erwägung dieser Umstände erklärte der Gerichtshof durch Urtheil vom 22. Sept. 1868 den Valentin Schmitt der fahrlässigen, mit eingetretener Körperverletzungen verbundenen Eisenbahnbeschädigung für schuldig und verurtheilte denselben deshalb zu einer Kreisgefängnissstrafe von vier Monaten und zur Tragung der Kosten des Strafverfahrens; überdies wurde derselbe für schuldig erklärt, innerhalb 8 Tagen bei Vermeidung der Hilfsvollstreckung eine Entschädigung von 149 fl. 30 kr. an die Main-Neckar-Eisenbahnverwaltung und eine solche von 82 fl. 36 kr. an die Grossh. Badische Eisenbahnverwaltung zu zahlen.

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd. Betriebseinnahmen

	in 1868 im September:	in 1867 im September:
Newyorker Fahrt	251 027 Thlr. 39 Gr.	332 066 Thlr. 34 Gr.
Baltimore Fahrt	33 409 „ 20 „	— — „ — „
Englische Fahrt	34 472 „ 45 „	42 103 „ 14 „
Flussschifffahrt	22 915 „ 16 „	27 239 „ 18 „
Assecuranz	7 617 „ 65 „	7 174 „ 44 „
	349 442 Thlr. 41 Gr.	408 583 Thlr. 38 Gr.
bis ultimo August	2 586 536 „ 70 „	2 364 874 „ 56 „
Total	2 935 979 Thlr. 39 Gr.	2 773 458 Thlr. 22 Gr.

Marktbericht.

L. Hadra's Marktbericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 2. December 1868. Auch das letztwöchentliche Metallgeschäft war der Saison nur angemessen und hrachte wenig Aenderung. **Kupfer.** Günstigcre Berichte, da mehrere Posten placirt wurden. Englische Marktnotirungen für Tough 75 Pfd. Sterl., Walerow 80 Pfd. Sterl. per Ton; Americanisches und inländisches $25^{1}/_{2}$—$27^{1}/_{2}$ Thlr. per Ctr., Russisches momentan wenig vorhanden. — **Zinn** wenig offerirt und preishaltend. Banca-Zinn in Holland $59^{1}/_{2}$ fl. Loco-Preise für Banca $34^{5}/_{6}$—$35^{1}/_{2}$ Thlr. Engl. Lamm-Zinn $34^{1}/_{2}$—35 Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. höher. — **Blei.** Behauptet. Sächsisches und Harzer $6^{1}/_{2}$ Thlr. Tarnowitzer $6^{3}/_{4}$ Thlr. Spanisches 7—$7^{1}/_{2}$ Thlr. Im Detail 1—2 Thlr. per Ctr. mehr. — **Zink.** Gute Stimmung. W. H. Marke ab Breslau $6^{5}/_{12}$ Thlr., geringere Marken $6^{1}/_{6}$ Thlr., loco Waare im Detail $1^{1}/_{2}$—2 Thlr. mehr. — **Roheisen** ruhig aber fest. Warrants 53 sh. 6 d. bis 53 sh. 9 d. Verschiffungseisen Gartsherrie 58 sh. 6 d. bis 59 sh. Coltness I. 59 sh., Langloan I. 54 sh. 6 d. Andere Schottische Marken 55 sh. Hiesige Notirungen: Gute Glasgower Marken vom Lager 45 Sgr., der vorgerückten Jahreszeit halber auf Lieferung $43^{1}/_{2}$—$44^{1}/_{2}$ Sgr. Englisches 38—40 Sgr., vom Lager $41^{1}/_{2}$ Sgr. Oberschlesisches begehrt. Coaks-Roheisen je nach Qualität loco Hütte 42—$42^{1}/_{2}$ Sgr. Holzkohlen-Roheisen $45^{1}/_{2}$—$46^{1}/_{2}$ Sgr. ebenfalls ab Hütte. — **Stabeisen** hält sich gut im Preise. Gewalztes $3^{1}/_{6}$—$3^{1}/_{2}$ Thlr., geschmiedetes $3^{3}/_{4}$—4 Thlr. per Ctr. ab Werk. — **Eisenbahnschienen.** Zum Verwalzen ab hier 53—54 Sgr., zu Bauzwecken geschlagen $2^{1}/_{2}$—3 Thlr. per Ctr. — **Kohlen** und **Coaks** mehr gefragt. Stückkohlen 19—$21^{1}/_{2}$ Thlr., Nusskohlen 19—20 Thlr., geringere Sorten $17^{1}/_{2}$ Thlr. Coaks. Vom Lager 18—19 Thlr., auf Lieferung $16^{1}/_{2}$—$17^{1}/_{2}$ Thlr. per Last.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Thüringische Eisenbahn. Die 2. Einzzhlung auf die Stamm-Actien Litt. B ist mit 20%, abzüglich der Zinsen für die erste Einzahlung, mit 18 Thlr. 8 Sgr. pro Actie bis zum 31. Januar 1869 bei den in der off. Bekm. S. 724 genannten Cassen zu leisten.

Submissionen und Ergebnisse derselben.

a) Ergebnisse.

Bei der am 25. v. M. fn Lemberg stattgehabten zweiten Offert-Verhandlung des Baues der von der Galizischen Carl-Ludwigbahn zu vergebenden Strecke Zloczow-Podwolocsysca bis an die Russische Grenze wurde zufolge der Eintheilung in kleinere Loose von mehreren Unternehmern ein um 430 000 fl. billigeres Angebot als das aus der ersten Verhandlung gemacht.

Für die Theissbahn werden von der Maffei'schen Fabrik in Hirschau bei München 6 Locomotiven geliefert. Die Lieferung geschieht pro Woche eine.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
5. Dec.	zu Berlin	Berlin-Potsdamer E.	Materialien pro 1869	—
7. „	zu Mainz	Hess. Ludwigsbahn	Versteigerung von Materialien	—
9. „	zu Wiesbaden		Coaks und Steinkohlen	—
10. „	zu Münster	Venlo-Hamburg. E.	Bruchsteine und 2 Mill. Ziegeln Hochbauten Recklinghausen-Münster	—
10. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Brücken-Oberbau	725
14. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Verkauf von Locomotiven etc.	727
14. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Locomotiven etc.	726
15. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Uniformen	—
15. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Oberbaumaterialien	726
18. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Eiserne Ueberbrückungen	728
21. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Kies	726

OFFICIELLER ANZEIGER.

Einladung

zur ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der a. pr. **Buschtêhrader Eisenbahn,** welche am **19. December 1868 um 10 Uhr Vormittags** im Gasthofe zum „blauen Stern" in Prag abgehalten wird.

Gegenstand der Verhandlung ist:

Berathung und Beschlussfassung über die Aenderung der Gesellschaftsstatuten in Folge Beschlusses in der Generalversammlung vom 7. Juli 1868.

Jeder stimmberechtigte Actionär, welcher dieser Generalversammlung beiwohnen will, hat sich innerhalb acht Tagen vor dem

zur Abhaltung der Generalversammlung bestimmten Tage über seinen Actienbesitz glaubwürdig im Directionsbüreau Prag No. 995/I auszuweisen, wogegen ihm eine Legitimationskarte eingehändigt wird.

Prag, am 17. November 1868.

Die Direction.

Thüringische Eisenbahn.

2. Einzahlung auf die Stammactien Litt. B.

Die Inhaber der über 40% Einzahlung lautenden Quittungsbogen zu unseren Stammactien Litt. B für den Bau der **Gotha-Leinefelder** Bahn werden hiermit aufgefordert, die 2. Einzahlung von 20% mit . . . . . . Thlr. 20. — „ — „
abzüglich der 4% Zinsenvergütung pro 1. Januar 1868 bis 31. Januar 1869 auf 40 Thlr. — erste Einzahlung . . . = „ 1. 22 Sgr. — „
also mit netto Thlr. 18. 8 Sgr. — „
pro Actie bis zum

31. Januar 1869

bei einer der nachgenannten Stellen zu leisten.

Wer diesen Einzahlungstermin versäumt, verfällt den im § 16 des Statuts unserer Gesellschaft vorgeschriebenen Strafen.

Die Einzahlung wird geleistet:

a) in **Erfurt** bei unserer Hauptcasse,
b) in **Berlin** bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
c) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank,**
d) in **Cöln** bei den Herren **Sal. Oppenheim jr. & Cie.,**
e) in **Frankfurt** a/M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**

überall in den üblichen Geschäftsstunden von Vormittags 9 bis 12 Uhr.

Bei der Einzahlung sind die Quittungsbogen behufs Abquittirung, nebst einem in duplo ausgefertigten Nummern-Verzeichnisse, zu welchem Formulare bei obgenannten Stellen verabreicht werden, orign. vorzulegen. Dieselben können nach einigen Tagen mit Quittung versehen wieder in Empfang genommen werden.

Jede der namhaft gemachten 5 Einzahlungsstellen ist ermächtigt, über diese 2. Einzahlung rechtsverbindlich auf den Quittungsbogen zu quittiren.

Die Zu- und Rücksendungen per Post erfolgen auf Kosten und Gefahr der Inhaber.

Erfurt, den 19. November 1869.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ermächtigt von der am 31. Mai h. J. abgehaltenen Generalversammlung stimmberechtigter p. t. Herren Actionäre hiesiger Eisenbahngesellschaft, für die Beschaffung der Geldmittel zum Ausbau der Bahn von **Dux** bis **Komotau** fürzusorgen, hat der gefertigte Verwaltungsrath nebst einer gegen Prioritäts-Obligationen Lit. C aufzunehmenden Anleihe die Ausgabe von

4200 Stück Actien beschlossen.

Hiernach entfallen für die nach § 8 der Gesellschafts-Statuten den p. t. Herren Besitzern der bereits emittirten Actien oder der an ihre Stelle getretenen Genussscheine vorbehaltene Uebernahme dieser 4200 Stück neuen Actien zum Pari-Course auf je

3 Stück alte Actien, beziehungsweise Genussscheine

1 Stück neue Actie, und werden vorerwähnte p. t. Herren Besitzer, in deren Convenienz es liegen möchte, von dem Uebernahms-Rechte zum Pari-Course Gebrauch zu machen, ersucht, ihre Actien oder Genussscheine **bei sonstigem Verluste des Bezugsrechtes spätestens** bis

15. Januar 1869

bei einer der nachbezeichneten Cassen, und zwar:

bei der **Anglo-Oesterreichischen Bank** in **Wien**, oder
„ Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag**, oder
„ Herrn **Michael Kaskel** in **Dresden**, oder
„ Herrn **S. Bleichröder** in **Berlin**, oder
„ der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** in **Leipzig** oder endlich
„ der **Direction** in **Teplitz**

mit einem doppelten, nach der Nummernfolge geordneten, mit der Namensunterschrift versehenen Verzeichniss zur Abstempelung einzureichen und eine erste à Conto-Zahlung von

24 fl. — kr. Oest. Whg.

auf jede eingereichte Actie, beziehungsweise auf jeden Genussschein gegen Empfangnahme eines auf den gleichen Betrag lautenden Drittel-Interimsscheines von einer neuen Actie zu leisten.

Die weiteren Einzahlungsfristen und sonstigen Bestimmungen werden später bekannt gemacht werden; es wird aber frei gestellt, jetzt schon Volleinzahlungen zu leisten.

Die geleisteten Einzahlungen werden mit 5% vom Tage des Erlages am Schlusse jedes Jahres so lange verzinst, bis der Ausbau der Strecke Dux-Komotau beendet sein wird, und die neuen Actien, für deren Hinausgabe der Zeitpunct seiner Zeit bekannt gegeben werden wird, an dem Jahres-Erträgniss gleich den alten Actien Theil nehmen wird.

Teplitz, 22. November 1868.

Der Verwaltungsrath.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Vom **1. December a. c.** ab finden folgende Abänderungen des bestehenden Fahrplans statt:

1) Die Haupt-Personenzüge, welche bisher von Berlin resp. von Hamburg um 7 Uhr 30 Min. Morgens abgingen, werden künftig erst um 7 Uhr 45 Min. von den Endstationen abgehen, in ihrem Gange beschleunigt und in Berlin um 3 Uhr 40 Min., in Hamburg um 3 Uhr 15 Min. ankommen.
2) Der gemischte Zug, welcher bisher von Berlin um 10 Uhr 30 Min. Vormittags abging, wird künftig erst um 10 Uhr 40 Min. von dort abgehen.
3) Der Abgang des Courierzuges von Hamburg, welcher bisher um 10 Uhr 30 Min. Abends stattfand, wird künftig auf 11 Uhr Abends verlegt.
4) Der Schnellzug von Hamburg über Lauenburg nach Hohnstorf, welcher bisher um 6 Uhr Morgens von Hamburg abging, wird künftig erst um 6 Uhr 10 Min. Morgens von Hamburg abgefertigt.
5) Der von Hohnstorf über Lauenburg nach Hamburg gehende Schnellzug, welcher bisher um 8 Uhr 35 Min. von Lauenburg abging, wird künftig schon um 8 Uhr 30 Min. von dort abgehen.
6) Die Localzüge zwischen Lauenburg und Büchen, welche bisher um 8 Uhr 10 Min. Morgens von Lauenburg resp. um 9 Uhr Morgens von Büchen abgingen, werden künftig um 8 Uhr von Lauenburg resp. um 9 Uhr 10 Min. von Büchen abgelassen.

Hinsichtlich aller übrigen, durch vorstehende Abänderungen und durch die Beschleunigung der Züge eingetretenen Veränderungen der Abfahrtszeiten von den einzelnen Stationen wird auf den bei unseren Billetexpeditionen ausgehängten Fahrplan hingewiesen.

Berlin und Hamburg, den 21. November 1868.

Die Direction.

Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

Am **1. December** d. J. wird die neuerbaute Bahnstrecke **Northeim-Herzberg** mit den Stationen **Catlenburg** und **Herzberg** und der Haltestelle **Hattorf** dem Betriebe übergeben werden.

Die Beförderung der auf derselben coursirenden Züge findet nach folgendem Fahrplane statt:

A. Von Northeim nach Herzberg.

Northeim	Abfahrt	8^{50} Morgens,	2^{55} Nachmittags,	8^{10} Abends,
Catlenburg	„	9^{15} „	3^{25} „	8^{32} „
Hattorf	„	9^{43} „	3^{55} „	8^{57} „
Herzberg	Ankunft	10 Morgens,	4^{15} Nachmittags,	9^{15} Abends.

B. Von Herzberg nach Northeim.

Herzberg	Abfahrt	6^{45} Morgens,	12^{15} Nachmittags,	5^{45} Nachmitt.,
Hattorf	„	7^{4} „	12^{34} „	6^{3} Abends,
Catlenburg	„	7^{31} „	1^{2} „	6^{26} „
Norheim	Ankunft	7^{45} Morgens,	1^{18} Nachmittags,	6^{40} Abends.

Für den Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr der genannten Bahnstrecke ist das Betriebs-Reglement für die Königlich Preussischen Staatsbahnen maassgebend. Die in Kraft tretenden Fahrgeld- und Fracht-Tarife können bei den Billet- und Güter-Expeditionen eingesehen werden. Auch sind vom 25. November an in den Güter-Expeditionen Fracht-Tarife zu 1 Sgr. das Stück käuflich zu haben.

Hannover, den 25. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Am **1. December d. J.** treten neben den **Aenderungen des Fahrplans** vom 15. October d. J., welche die Betriebs-Eröffnung der Strecke Northeim-Herzberg mit sich führt, noch folgende Aenderungen in Kraft:

1) Um 2^{45} Nachmittags wird ein combinirter Zug von Celle abfahren und um 4^{54} Nacbmittags in Hannover eintreffen.
2) Mit dem 1^{35} Nachmittags von Hannover nach Nordstemmen abfahrenden combinirten Zuge No. 44 werden schon von Hannover aus Reisende in 2ter, 3ter und 4ter Wagenclasse — auch nach und von Wülfel — befördert werden.
3) Der 8^{45} Morgens von Lüneburg nach Hohnstorf abfahrende Zug No. 30 wird für die Folge um 9^{21} Morgens in Hohnstorf eintreffen.

Das Nähere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Wir machen darauf aufmerksam, dass die Personenwagen, welche in den Zug No. 44 eingestellt werden, nach dem Einsteigen der Reisenden noch umrangirt werden müssen, und dass daher die Reisenden, welche diesen Zug benutzen wollen, mindestens 10 Minuten vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit ihre Plätze einzunehmen haben.

Hannover, den 24. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken und Durchlässe der Tauberbahn.

Für den Baubezirk Weikersheim der Tauberbahn ist der eiserne Oberbau zu 18 Brücken und Durchlässen von 5 bis 120 Fuss Lichtweite mit im Ganzen

9 146 Zollcentner Schmied- und Walzeisen und
450 „ Gusseisen

zu liefern. Die Aufstellung sämmtlicher Brücken hat vom Mai bis Juli k. J. stattzufinden und es können die sonstigen Lieferungsbedingungen sowie die Zeichnungen für die zu liefernden Brücken bei unserem technischen Bureau dahier eingesehen werden.

Lieferungsanerbietungen für sämmtliche Brücken oder eines Theils derselben sind unter Angabe des Preises pr. Zollcentner Schmied- und Walzeisen und pr. Zollcentner Gusseisen der aufgestellten Brücken spätestens bis

10. December d. J.

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 28. November 1868.

Königl. Württemb. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Königlich Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von 6 neuen Personenzugs-Maschinen soll im Wege der Submission an den Mindestfordernden verdungen werden.

Lieferungsofferten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von 6 Personenzugs-Maschinen für die Königl. Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf **Dienstag, den 15. December d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie an unseren Obermaschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 7. November 1868.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für den Werkstätten-Betrieb der Königlichen Ostbahn sind für das Jahr 1869 Materialien und Werkzeuge erforderlich, welche auf dem Wege öffentlicher Submission verdungen werden sollen, und zwar:

Stabeisen, als: Flach-, Rund-, Quadrat-, Band- und Feinkorn-Eisen, Eckeisen, Gussstahl zu Werkzeugen und Federlagen, Schweissstahl, Antimon, Blei in Mulden, Schmelzkupfer, Stangenkupfer, Zinn in Blöcken, Zinn in Stangen, Eisenblech, verzinntes Eisenblech, Kupferblech, Messingblech, Zinkblech, gestrichene Drahtgace, Eisendraht, diverse Gummiwaaren in Ringen und Platten, diverse Glaswaaren, diverse Seilerwaaren und Polstermaterial, diverse Farben, Chemikalien und Droguen, diverse Lederwaaren, diverse Bürsten und Pinsel, diverse Werkzeuge und Geräthe, als: Feilen, Schraubenschlüssel, Schleifsteine, Hammer- und Helmstiele und Feilenhefte, diverse Posamentierwaaren, diverse Manufacte, als: Drillich, Wachsparchend, brauner Plüsch, erbsgraues Tuch, Nessel, Segeltuch und Leinwand, diverse Hölzer und Stammholzkohlen.

Der Submissions-Termin hierzu ist auf **Dienstag, den 15. December cr., Vormittags 11 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung der für die Königliche Ostbahn pro 1869 erforderlichen Werkstatts-Materialien etc."

an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch das Wort „Bahnhof" beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferungsbedingungen mit Nachweis der Materialien sind in den Büreaus der Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg und Königsberg i/Pr., in den Stations-Büreaus der Ostbahn-Bahnhöfe zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Danzig — Hohe-Thor —, Elbing, Dirschau, Insterburg und Gumbinnnen, ferner auf den Börsen der Städte Berlin, Cöln, Breslau und Stettin zur Einsicht ausgelegt und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 20. November 1868.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des zur Bahnunterhaltung pro 1869 sowie zum Bau der neuen Berliner Verbindungsbahn erforderlichen kleinen Eisenzeuges, und zwar:

4060 Centner Laschen aus Walzeisen,
870 do. Laschenbolzen und
2960 do. Hakennägel

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 7. December d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von kleinem Eisenzeuge"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 16. November 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

5 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven nebst Tendern und Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 14. December d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 21. November 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

15 250 Schachtruthen gesiebten Kies

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 21. December d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Kieslieferung"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale sowie in den Betriebs-Inspectionsbüreaus auf den Bahnhöfen Guben, Görlitz und Breslau zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. November 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Saarbrücker Staatsbahn.

8 Stück verschiedene **Personen-Wagen,**
2 „ **Gepäck-Wagen** und
3 „ **bedeckte Güter-Wagen** sowie
26 Satz **Achsen mit Rädern**

sollen durch öffentliche Submission in Verding gegeben werden.

Die Offerten hierauf sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissions-Termine am

Montag den 14. December 1868 Vormittags 11 Uhr

an uns versiegelt und portofrei einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 16. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

75 000 Ctr. eiserne Schienen,
33 400 Stück Seitenlaschen,
66 800 Stück Laschenbolzen,
17 700 Stück Unterlagsplatten,
38 000 Stück grosse } Hakennägel,
195 000 Stück kleine }
31 000 Stück Schwellenbezeichnungs-Nägel,
4 500 Stück hölzerne Stossschwellen,
26 500 Stück hölzerne Mittelschwellen,
16 914 Cubikfuss Weichenhölzer,
15 000 Stück eiserne Schwellen, nach dem System Vautherin,
58 Stück Herzstücke aus **Gussstahl,**
81 Stück dergleichen aus **Schaalenguss,**
und **64 Stück complete Weichen,**

zur Unterhaltung der Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn, sowie zum Neubau der Saarbrücken-Saargemünder Bahn, sollen in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift „Offerte auf Oberbau-Materialien" bis zum Submissions-Termine am

Dienstag den 15. December d. Js. Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben auf unserm hiesigen Central-Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen und können auch auf portofreie Gesuche abschriftlich von uns bezogen werden.

Saarbrücken, den 26. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Verkauf von Materialien-Abgängen.

Die im Laufe des Jahres 1869 in den Werkstätten zu St. Johann und St. Wendel sich ergebenden alten Materialien-Abgänge, als:

circa 1450 Ctr. Schmiedeeisen-Abfälle,
„ 1150 „ Bandagen von Puddelstahl und Eisen,
„ 100 „ dergl. „ Gussstahl,
„ 1350 „ Gusseisen,
„ 1450 „ Drehspäne von Bandagen,
„ 200 „ dergl. „ Gussstahl,
„ 110 „ dergl. „ Gusseisen,
„ 50 „ Messing,
„ 350 „ Stahlabfälle,
„ 30 „ Gummiabfälle und
„ 8 „ Wagendecken

sollen im Wege der öffentlichen Licitation an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen"

zum Submissionstermine

am Freitag, den 18. December 1868, Vormittags 10 Uhr,

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen liegen in meinem Bureau, sowie auf den Bahnhöfen zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben unentgeldlich verabfolgt.

Saarbrücken, den 21. November 1868.

Der Königliche Maschinen-Director.
Kirchweger.

Hannoversche Staatseisenbahnen.

Im Wege der öffentlichen Submission sollen
36 416 Centner alte Schienen,
25 Centner altes Blei und
3 181 Centner altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl (Laschen, Schrauben, Nägel, Herzstücke etc.),
welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn lagern, verkauft werden und ist dazu Termin auf
Sonnabend den 5. December c. Morgens 10 Uhr
im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection angesetzt.

Offerten sind bis zum genannten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Materialien“

einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet und verlesen werden.

Die Verkaufsbedingungen sind auf den Stations-Büreaus zu Hannover, Harburg, Lüneburg, Bremen, Geestemünde, Göttingen, Cassel, Minden und Osnabrück ausgelegt und können auf portofreie Gesuche von dem Büreau der unterzeichneten Stelle bezogen werden.

Hannover, den 20. November 1868.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wex.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 31 000 Stück **buchenen Bahnschwellen** für das Jahr 1869 in 3 Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Schwellen“ versehen bis zum Submissions-Termine am
Donnerstag den 10. December d. J. Vormittags 10 Uhr
versiegelt und portofrei an den com. Ober-Betriebs-Inspector, Herrn Wex einzureichen, von welchem dieselben in seinem Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie auf den Büreaus der Betriebs-Inspectionen zu Hannover, Göttingen, Harburg, Bremen und Osnabrück einzusehen, können auch auf portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zu richtende Schreiben bezogen werden.

Hannover, den 21. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen im Wege der öffentlichen Submission
a) 5 ausrangirte Locomotiven mit Tendern,
b) 3 dergleichen Tender-Locomotiven,
c) 3 alte Locomotivkessel,
d) 12 entbehrlich gewordene Dampfpumpen,
e) diverse Achsen, Räder und Bandagen und sonstige Reservetheile, von obigen Locomotiven und Tendern
verkauft werden.

Von den Locomotiven sind 2 Stück demontirt, während alle übrigen sich bis jetzt im Betriebe befanden und vollständig montirt zum Verkaufe gestellt werden. Sämmtliche Gegenstände mit Ausnahme der 3 alten Locomotivkessel, welche in der Werkstatt zu Göttingen lagern, stehen vom 9. kommenden Mts. an zur Besichtigung der Kauflustigen auf dem Bahnhofe zu Hannover.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

Offerte auf Ankauf von ausrangirten Locomotiven, und Tendern etc.

zum Submissions-Termine am **Montag, den 14. December 1868, Morgens 10 Uhr**, an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen liegen im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters zur Einsicht aus und werden auf portofreie Gesuche gegen Erlegung von 5 Sgr. verabfolgt.

Hannover, den 28. November 1868.

Der Kgl. Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung nachstehender Materialien zu einem eisernen Bahn-Oberbau als

9 719	Stück oder	42 910	Centner	Langschwellen aus Walzeisen,	
28 826	Centner Stahl-Schienen verschiedener Gattung,				
16 700	Stück oder	1388	Centner	Laschen,	
33 400	„ „	267	„	Laschenbolzen mit Muttern,	
137 500	„ „	648	„	Deckplättchen,	
137 600	„ „	786	„	Bolzen mit Muttern,	
11 250	„ „	1350	„	Verbindungsstangen,	
45 000	„ „	171	„	Unterlagsplättchen,	
45 000	„ „	225	„	grosse Muttern,	
22 500	„ „	75	„	kleine Muttern	

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Oberbaumaterial“

versehen bis zum **Montag den 7. December l. J. Vormittags 11 Uhr** an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die bis dahin eingegangenen Offerten werden an dem bezeichneten Tage in dem Directions-Büreau in dem Stationsgebäude zu Wiesbaden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind dahier zur Einsicht aufgelegt, und können gegen Erstattung der Copial-Gebühren auch von da bezogen werden.

Wiesbaden, den 13. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Nassauische Eisenbahn im Jahre 1869 erforderlichen **Betriebs- und Werkstätten-Materialien, Werkzeuge und Geräthe als:**
diverses Walz- und Gusseisen, Stahl und andere Metallsorten, verschiedene Holzsorten, Gummi- und Lederwaaren, Ellenwaaren, Seile, Nieten, Stifte und Schrauben, Putz- und Verpackungs-Materialien, Farbwaaren, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, Glasscheiben, Kohlenkörbe, Feilen, Gussstahl-Spiralfedern, Cylinder-Gläser, Brennholz und Lohkuchen, Holzkohlen, eiserne Pufferbohlen, Wagendecken etc. sowie
der gleichfalls erforderlichen **Coaks, Locomotiv-, Ofen- und Schmierkohlen**
soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien, Werkzeuge und Geräthe“

bis zum Submissions-Termine
Mittwoch den 9. December l. J. Vormittags 10 Uhr
resp. mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Coaks und Steinkohlen“

bis zum Submissionstermine:
Mittwoch den 9. December l. J. Mittags 12 Uhr
an die unterzeichnete Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden einzureichen, von welcher resp. von deren damit beauftragten Mitgliede dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste sind in dem Directionsbüreau zu Wiesbaden, in dem Büreau der Haupt-Magazinsverwaltung zu Limburg, sowie in den Stationsbüreaus zu Oberlahnstein und Wetzlar zur Einsicht aufgelegt. Auch können dieselben gegen Erstattung der Copialgebühren von der unterzeichneten Direction bezogen werden.

Die betreffenden Muster sind auf dem Büreau der Haupt-Magazin-Verwaltung zu Limburg einzusehen.

Wiesbaden, den 13. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die **Lieferung** und **Aufstellung** der **eisernen Ueberbrückungen von Wasserläufen und Wegen** auf der Bahnstrecke der Venlo-Hamburger Bahn von Pluto-Bahnhof bis Osnabrück soll im Submissionswege verdungen werden.

Die Submissionsformulare, sowie die Bedingungen und maassgebenden Zeichnungen können auf portofreies Ersuchen und unter Beifügung von 4 Thlr. sowohl von uns als auch von dem Ober-Baurath Funk zu Osnabrück bezogen werden.

Die Offerten, welche für die Submittenten noch vier Wochen von dem Submissionstermine ab, verbindlich bleiben, sind, äusserlich mit der entsprechenden Bezeichnung versehen, **bis zum 18. December c.** portofrei an uns einzureichen. — Die Ertheilung des Zuschlags ist unserer freien Entschliessung vorbehalten.

Köln, den 26. November 1868. **Die Direction.**

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat October und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. October 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
Albertsbahn	—	—	—	—	—	—
a. Berg.-Märkische[1]	182950	555300	773600	+86898	6843576	+819699
b. Ruhr-Siegbahn	11700	105750	123450	+11940	1159268	+104441
Berlin-Anhaltische	108532	232427	345959	— 7124	2880459	—68972
Berlin-Görlitz[2]	24682	45547	74254	—	567766	—
Berlin-Hamburg	91065	227211	324789	+2385	2877424	+55163
Berlin-Potsd.-Magdb.	90330	135780	226110	+9273	2040462	+33254
a. Berlin-Stettin-Starg.	65378	126762	194546	+16187	—	+49876
b. Stargard-Cösl.-Colb.	18172	19832	38440	+3807	—	+14690
c. Vorpomm. Zweigb.	28706	23333	52639	+1958	—	+23514
Breslau-Schweidn.-Fr.	35742	95826	137483	+14896	—	+44773
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	55620	69129	126130[3]	+15886	1098370	+107037
b. Elmsh.-Glückstadt	4297	3418	7715	+16	71944	+3459
Homburger E.	10680	1244	11924	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	629	816	1445	—112	13115	+975
a. Köln-Mind. Hauptb.	141307	447448	645038	—50178	5830812	—310802
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	12295	33400	49010	—3027	423478	+9012
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	23752	116512	155656	+12583	1382097	+146083
d. Zusammen	177354	597360	849704	—40622	7636387	—155707
Leipzig-Dresden	86675	186374	273050	—	2433221	+147133
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	62041	+5574	456588	+4726
a. Magdeburg-Leipzig	51202	178101	229303	+16318	1860346	+97212
b. Halle-Casseler Zwgb[4]	—	—	66284	+13893	552133	+183888
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale	33191	81464	114655	+3759	—	+91324 (a–c zusammen)
b. Cöthen-Wegeleben, u. Güsten-Stassfurt	10374	25158	35532	+5279	—	
c. Mgdb.-Wittenberge	13198	55556	70196	+17428	—	
Mecklenburgische E.	27779	26890	54669	+1567	480581	+ ca. 13000
Nassauische E.	28861	45943	81971	+4844	812069	+34697
Neisse-Brieg	5871	8700	15440	+16	—	+15202
Niederschles. Zweigb.	7534	19227	27262	+6729	—	—4123
a. Oberschles. Hauptb.	62180	451983	572422	—23052	5080226	+467340
b. „ Zweigb.	—	15819	16317	+7234	111315	+23109
c. Breslau-Posen-Glog.	33192	128395	174256	—8224	1502038	+251682
d. Stargard-Posen	23720	107039	141366	—8536	1115281	+251450
Oppeln-Tarnowitz	3160	14520	22180	+3020	—	+25261
Ostpreuss. Südbahn	12837	19900	34298	—	—	—
Preuss. Ostbahn	258866	368499	643025	+69433	—	—
a. Rheinische	220000	357640	596340	+29319	5006690	+332457
b. Kempen-Venlo[5]	1630	900	2530	—	23790	—
a. Rhein-Nahebahn	22950	55924	84708	+636	743359	+18532
b. Saarbrücker E.	25600	113178	160246	+4584	1528504	+11180
Schleswigsche	24735	30109	54844	+3703	464886	+48083
Thüringische	91550	203434	294984	—1319	2638943	+145765
Tilsit-Insterburger E.	3690	3097	7414	+1038	78770	+10952
Wilhelmsbahn	11684	84925	109924	+1884	—	+349978
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[6]	4800	47724	52524	—	523698	+44132
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—
Böhmische Westbahn	47522	175605	223127	+17283	1934806	+373439
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	94428	—	853087	—
Fünfkirchen-Barcs[7]	5212	20413	25625	—	—	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	81555	385972	467527[8]	—	—	—
Graz-Köflach	5041	51896	56937	+17962	436827	+116033
Kais. Ferd. Nordbahn	392422	1963981	2356403	+107563	20 001 452	+3 860 345
Kais. Franz Josefb.[9]	17004	26194	43198	—	89018	—
Kais. Elisabethbahn	236245	709387	949850	—141932	9137408	+1 853 410
Kronprinz Rudolfbahn	—	—	—	—	—	—
Lemberg-Czernowitz	40676	107453	148129	+28862	1441157	+234642
Mohács-Fünfkirchen	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1236150	—99401	10 589 389	+1 746 554
b. Südöstl. Linie	—	—	1637623	—46042	13 420 156	+2 565 411
c. Wien-Neuszöny	—	—	190567	—11099	1718319	+450962
d. Zusammen	—	—	3064340	—156542	25 727 864	+4 762 927
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz	595220	2030185	2625405	+140183	22 695 693	+3 901 614
b. Italienisches Netz	986466	885192	1871659	—157869	17 728 515	+482994
Süd-Nordd.-Verbindb.	33899	141885	175784	—	1645374	+161015
Theissbahn	124968	379517	504485	+62679	4620607	+981116
Turnau-Kralup-Prag	17682	53823	71505	+837	604969	+60507
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen	176718	618204	794923	—45429	6849210	+889091
Bayer. Staatsbahnen	569302	1915284	2484586	+758487	20 042 993	+5 227 106
Frankfurt-Hanau	23853	30468	55338	+1549	519455	+46703
Hess. Ludwigsbahn[10]	128650	208433	341254	+5479	2968094	+421362
a. Pfälz. Ludwigsb.	71051	222834	293885	+32255	2451553	+236684
b. „ Maximiliansb.	16015	57266	73281	+1902	655331	+32170
c. Neust.-Dürkheim	4214	2788	7002	+325	57685	+3677
d. Landstuhl-Kusel	4359	3845	8204[11]	—	—	—
Taunusbahn	44817	21164	66535	+3409	672404	+35302
Werrabahn	26676	75548	102224	—14248	996153	+2362
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	32952	54882	119822	—	—	—
Schweizer Centralb.	298000	364000	662000	+ ca. 11000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	75061	158588	244403	+42816	—	—
Warschau-Bromberg	15858	36839	64687	+14086	—	—
Riga-Dünaburg	28840	91077	129917	+1710	1027857	+160615

[1] Einschliesslich der Hessischen Nordbahn und ohne die Ruhr-Siegbahn.

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27_{,95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	42880	59425	952	103257	+12488
Ost-Holstein	„	7064	6419	238	13721	+1592
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	4141	3127	167	7435	+1571
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1535	158	24	1717	+237

[4] Die $9_{,31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[5] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[6] Teplitz-Dux ($1_{,50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[7] Diese $8_{,97}$ Meilen lange Bahn wurde am 6. Mai d. J. eröffnet.

[8] Die Brutto-Einnahme im Monat October 1867 betrug 377 253 fl. 98 kr.

[9] Pilsen-Budweis (18 Meilen) wurde am 1. September 1868 eröffnet.

[10] Von der Mehreinnahme ad 421 362 fl. entfallen 321 642 fl. auf die alten Strecken.

[11] Vom 22. September bis incl. 31. October 1868.

PRIVAT-ANZEIGEN.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschifffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. America	5. December	31. December	D. Newyork	2. Jan. 1869	28. Jan. 1869
D. Weser	12. „	7. Jan. 1869.	D Rhein	9. „	4. Februar
D. Hermann	19. „	14. „	D. Main	16. „	11. „
D. Union	26. „	21. „	D. Donau	23 „	18. „

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.	D. Baltimore	1. Febr. 1869	1. März 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

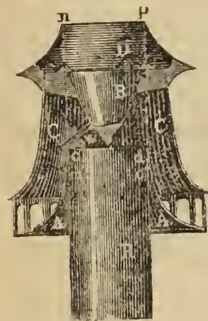
Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.



Das Eisenhütten- und Emaillirwerk Tangerhütte in Magdeburg

liefert unter Bezugnahme auf anliegenden Prospectus

Deflectoren

von	$5^1/_2$"	$7^1/_2$"	10 Zoll Rohrweite
à Stück	7 Thlr.	10 Thlr.	14 Thlr.

und hält diese bewährten, die Ventilation befördernden und das Einrauchen in die Zimmer verhütenden Apparate bestens empfohlen.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

Southamptom anlaufend, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Westphalia,	Mittwoch,	9. Decbr. Morgs.	Germania,	Mittwoch,	20. Jan. 1869 Morgs.
Allemannia,	do.	23. Decbr. Morgs.	Silesia (im Bau).		
Hammonia,	do.	6. Jan. 1869 Morgs.			

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £ 2. — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten 4 Sgr., Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff“

und zwischen **Hamburg** — **Havana** — und **New-Orleans**,

auf der Ausreise Havre, auf der Rückreise Southampton anlaufend.

Saxonia, ...	31. December,	Teutonia, ...	1. März 1869.
Bavaria, ...	1. Februar 1869,		

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **200**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **150**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**. **Fracht £ 2. 10.** per ton von 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage.

Agent: Herr C. O. R. Viehweg in Leipzig.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Segeltuch und Doppel-Verdeckdrillich

in jeder Breite von 2 bis 15 Fuss Rheinisch,

Wasserdichte Kautschuck-Decken

in jeder beliebigen Grösse unter Garantie der Güte liefert die Mechanische Weberei

von **E. Bodewig & Freydanck** in **Mülheim a|Rhein.**

Proben und Preise sowie vielfache Atteste von Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaften über die erprobte Güte der Fabricate stehen auf Verlangen zu Diensten.

Elegantes Geschenk für Damen.

Die seit Jahren beifälligst bekannten Franz. patent.

Blumengrüsse aus Nah und Fern,

Toilettenetui in Buchform mit Deutschen oder Franz. Gedicht empfehlen in echt Pariser Ausstattung à 2 Thlr., Prachtausgabe mit Photographieeinrichtung 3 Thlr.

Bergmann & Cie., Rochlitz i/S.
Lieferanten S. Hoh. d. Herzogs v. S.-C.-Gotha.
Engroslager hei **M. G. Priber** in Leipzig.

Goldschmidt's Coursbuch.

Goldschmidt's Coursbuch kann bei seiner ungemein grossen Verbreitung unter den Reisenden als ein vorzügliches Anzeigemittel empfohlen werden. Die Inserate, welche dem Coursbuche angeheftet sind, werden während des ganzen Jahres fortwährend der Aufmerksamkeit der Reisenden unterbreitet. Die Inserate in Goldschmidt's Coursbuch erzielen erfahrungsmässig einen grösseren Erfolg, als die Inserate in Zeitungen und Journalen.

Die Inserate werden in sämmtliche Nummern von Goldschmidt's Coursbuch, welche im Laufe des ganzen Jahres 1869 sowohl von Ausgabe A. als von Ausgabe B. erscheinen, aufgenommen.

Jeder Inserat-Einsender erhält gratis ein Coursbuch 1869 No. 1, Ausgabe A mit 15 trefflichen Karten.

Die Inserate werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens aufgenommen und es ist deshalb eine möglichst frühzeitige Einsendung der Inserate wünschenswerth.

Der Preis für die Inserate ist im Verhältniss zu der enormen Auflage von der Verlagshandlung sehr niedrig gestellt:

Eine ganze Seite kostet für das ganze Jahr 1869 nur 30 Thlr. Pr. Crt.

Eine halbe Seite kostet für das ganze Jahr 1869 nur 16 Thlr. Pr. Crt

Eine viertel Seite kostet für das ganze Jahr 1869 nur $8^1/_2$ Thlr. Pr. Crt.

Eine achtel Seite kostet für das ganze Jahr 1869 nur $4^1/_2$ Thlr. Pr. Crt.

Für diese Preise wird das Inserat in alle Nummern und in beide Ausgaben 1869 aufgenommen und ein Coursbuch No. 1 gratis geliefert.

Inserate beliebe man direct an die Expedition von **Goldschmidt's Coursbuch, Berlin, Leipzigerplatz 10,** oder an eine der bekannten Zeitungs-Annoncen-Expeditionen einzusenden.

In der **J. C. Hinrichs**'schen Buchhandlung in Leipzig ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Hülfstafeln

zur Berechnung der

Invaliden-, Wittwen- u. Waisen-Pensionen

und der

Beständigkeit der Pensions-Cassen

nebst voraufgeschickten Erläuterungen.

Mit besonderer Berücksichtigung der bestehenden Pensions-Einrichtungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und der bei denselben vorkommenden Steigerungen der Pensionsberechtigung mit dem Dienstalter der Genossen

bearbeitet von **L. Albert**,
Special-Director der Mecklenburgischen Eisenbahn.

Quart. geh. Preis 1 Thlr. 10 Ngr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 50.

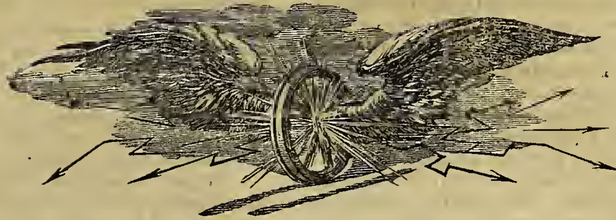
Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 11. December 1868. (Schluss der Nummer: 10. December Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist die zur **Bergisch-Märkischen** Eisenbahn gehörige, 1,25 Meilen lange Bahnstrecke **Mülheim a. Rh.-Bergisch-Gladbach** mit den gleichnamigen Stationen **am 1. d. Mts.** dem öffentlichen Verkehre, vorläufig jedoch nur für Güterverkehr, übergeben worden. — Berlin, den 3. December 1868.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Cassel wird die letzte Strecke der **Bebra-Hanauer** Eisenbahn von **Neuhof** bis **Steinau** (3,8 Meilen) mit den Stationen

Neuhof, Flieden, Elm, Schlüchtern und Steinau

am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.*

Von diesem Tage an befindet sich die **Bebra-Hanauer** Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 7. December 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

* Siehe auch die officielle Bekanntmachung nebst Fahrplan S. 743.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 6. December. Die Pforte will ihre diplomatischen Beziehungen zu Griechenland abbrechen; sie sendet ein „Geschwader nach Kreta", also steht die „Orientalische Frage" in bester Form wieder auf der Tagesordnung, aber wie ich und sehr viele Andere glauben, in weniger bedrohlicher Weise, denn das Bedürfniss des Friedens ist zu gross, um denselben so leicht stören zu können. Ein ganz besonderes Interesse am Frieden hat aber Russland, dessen Haltung in erster Linie ins Gewicht fällt. Die im Czarenreiche im Gange befindlichen Eisenbahn-Bauten, die Reformen der inneren Gesetzgebung und der Aufschwung der Industrie in Russland; Alles würde in Frage gestellt werden. Ob die Türkei in der Lage ist, „Krieg führen zu können", will ich nicht erörtern. Wenn die Finanzfrage überhaupt ins Gewicht fällt, dann muss man mit „Nein" antworten, denn bis auf die neueste Zeit hat die Türkei fast immer ihre Zinsen durch Contrahirung neuer Schulden decken müssen und noch jetzt ist es fraglich, ob der Januar-Coupon pünctlich zur Einlösung kommen werde. Aber gleichviel, die Börsen befanden sich bereits „im Kriegszustande"; es gab für dieselben nur einen berechtigten Einfluss, und der war ihr „Willen"; man „machte Hausse" und gab sich einer Ueberspeculation in solchem Grade hin, dass die oben erwähnte Nachricht wie „ein Kanonenschuss" wirkte. Das Gesagte gilt eigentlich von der Wiener Börse, welche auch in einem rapiden Fallen der Effecten und einem starken Steigen der Valuta das Signal zu einer grossen Deroute und gestern zu einer Baisse gab, welche unter den „stürmischen" nicht die letzte Stelle einnimmt. Der Eisenbahn-Actien-Markt war selbstverständlich an der Baisse betheiligt, aber nicht in solchem Grade wie sonst unter ähnlichen Verhältnissen. Dass man denselben von der Hausse fast ganz ausgeschlossen hatte, gilt an der Börse nicht als Motiv, ihn auch nicht an der Baisse mit betheiligt zu halten. „Die Speculanten (d. h. die in Franzosen, Lombarden u. s. w. arbeitenden) kaufen nicht inländische Eisenbahn-Actien, aber sie verkaufen (d. h. „fixen") dieselben", so sagte mir einer der Herren, und er hat Recht, denn in der Regel nehmen Viele durch Blanco-Verkäufe auf dem Eisenbahn-Actien-Markte Deckung für anderweite Hausse-Engagements. Dass nichtsdestoweniger Eisenbahn-Actien gestern verhältnissmässig weniger zu leiden hatten, darf als Beweis dafür angesehen werden, dass man die Situation nicht so bedrohlich hält, wie die stürmische Bewegung an der Börse voraussetzen lässt. Das Facit der Woche ist — nachdem in den ersten Tagen die Hausse herrschend war — neue theilweise Baisse, mehrere Devisen, Görlitzer, Potsdamer, Halberstädter u. s. w. schlossen gestern sogar erheblich über vorwöchentliche Course. Die ganze Bewegung spricht sich in folgenden Coursen der Staats- und Südbahn-Actien aus, erstere verkehrten zu 170¾, 177½ bis 171¾, mit schliesslich 1 Thlr. Avance, während Lombarden zu 110¾, 115¼ bis auf 110¾ behauptet blieben. Diese Bewegung und das Facit derselben lassen nicht auf eine wirklich politische Beunruhigung schliessen.

Der Aufschwung der Südbahn-Actien (Lombarden) stützt sich theilweise auf Wiener Nachrichten über zwei Abkommen, welche die Gesellschafts-Vorstände mit der Italienischen und Oesterreichischen Regierung geschlossen haben „sollen." Ich sage „sollen", weil die Nachrichten nicht verbürgt sind. Auf eine specielle Beurtheilung muss ich deshalb verzichten. Das eine Abkommen betrifft die pachtweise Uebernahme der Ligurischen Bahnen, für welche die Italienische Regierung sehr günstige Bedingungen gestellt haben soll. Die Ligurischen Bahnen vermitteln die Verbindung zwischen Frankreich und Italien und erfreuen sich eines guten und sehr entwickelungsfähigen Verkehrs. Die Uebernahme würde auch jede künftige Concurrenz in dieser Richtung ausschliessen. Das zweite Abkommen soll mit der Oesterr. Regierung getroffen sein und den Bau der Bahnen St. Peter-Fiume, 7,4 Meilen, und Villach-Brixen, 26,8 Meilen, betreffen. Für beide soll eine selbstständige Zinsgarantie gewährt worden sein; damit würde jede Beeinträchtigung der Actionäre durch den Zutritt dieser Bahnen ausgeschlossen werden. Diese Verträge würden also einen bedeutenden Schritt in der Consolidirung des ganzen Unternehmens in sich schliessen.

Auf dem inländischen Gebiete fiel die erste Rolle einigen leichten Actien zu; der Rechten Oderuferbahn, weil die Nachrichten über den Verkehr derselben sehr günstig sind. Ob sich die gehegten Erwartungen bestätigen werden, können erst die Einnahmen zeigen; jedenfalls wäre es überraschend, wenn die Bahn, noch bevor sie in das Oberschlesische Bergwerks-Gebiet hineingeht, gute Resultate lieferte. Weiter waren Görlitzer beliebt. Der Güter-Verkehr soll auf der Bahn in steter Entwickelung sein, ungeachtet die anschliessenden, unter Sächsischer und Preussischer Staatsverwaltung stehenden Linien nichts weniger als entgegenkommend sind. Von den schweren Actien waren Cosel-Oderberger lebhaft; auch für den Verkehr dieser Bahn liegen gute Nachrichten vor, namentlich schildert man den Aufschwung der bis jetzt wenig rentablen Nicolaier Zweigbahn als sehr gut. Ich habe schon früher bemerkt, dass sich die Verkehrs-Entwickelung der Bahn meist auf den Bedarf Oesterreichs an Kohlen stützt. Weiter sind Rheinische, Köln-Mindener und Oberschlesische als lebhaft hervorzuheben, aber es gilt dies fast nur von den ersten Tagen der Woche.

Der Prioritäten-Markt war nicht sonderlich lebhaft. Trotz der Ueberzeichnung der zur Subscription ausgelegten Prioritäten der Bahn „Charkow-Krementschug" blieben Russische Devisen vernachlässigt. Auch hier zieht die „Ueberproduction" ihre Consequenzen. Das Publicum nahm Russische Prioritäten nur bis zu einer gewissen Grenze auf; nachdem diese erreicht war, stagnirte die Aufnahme, und seitdem die Coursrichtung eher weichend als steigend ist, treten auch Realisationen an den Markt. Vielleicht wirkten auch die Nachrichten über Unglücksfälle auf der Kursk-Kiew-Eisenbahn, aus denen man auf einen nicht solide ausgeführten Bau schliessen will. Die zur Subscription aufgelegten 3 100 000 Thlr. $4\frac{1}{2}$proc. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Prioritäten sind ebenfalls etwas überzeichnet worden. Der Capitals-Zufluss scheint dadurch grösstentheils absorbirt zu sein, denn seit der Zeichnung sind auch inländische Prioritäten vernachlässigt und matt.

Der Geldmarkt zeigt keine Symptome einer aus dem normalen Verkehr hervorgehenden gesteigerten Nachfrage und doch erachte ich die Möglichkeit einer Disconto-Erhöhung für naheliegend. Der vom Metall ungedeckte Noten-Umlauf der Preussischen Bank war schon Ende November auf 57 756 000 Thlr. gestiegen gegen 46 907 000 voriges Jahr, 47 906 000 in 1866, 56 466 000 in 1865 und 43 523 000 Thlr. in 1864. Ende November 1864 und 1865 wurde der Disconto 7 Proc. notirt. Die Steigung des ungedeckten Notenumlaufs ist theilweise auf Rechnung der Inanspruchnahme des Metall-Vorraths der Bank zu setzen, derselbe fiel von 96 471 000 Thlr. am 31. Juli ohne Unterbrechung bis 86 928 000 Thlr. Die Bewegung der Edel-Metalle tritt überhaupt jetzt schärfer als seit langer Zeit hervor; vom höchsten Standpuncte, der bei der Englischen Bank vom 25. Septbr. 1867 und der Bank von Frankreich vom 31. Juli d. J. datirt, ist der Metall-Vorrath dieser beiden Banken und der Preussischen von 608 956 000 auf 518 321 000 Thlr. gefallen, von der 90 635 000 Thlr. betragenden Differenz kommen allein 25 426 000 Thaler auf den November. Es ist schwer zu sagen, wohin die Richtung der Metall-Strömung ging, dass Russland bedeutende Summen an sich gezogen hat, ist bekannt, auch ging Mehreres nach Belgien zur Ausprägung, aber dies genügt nicht zu voller Aufklärung. Die Voraussetzung ist aber berechtigt, dass die Eisenbahn-Bauten Russlands und Oesterreichs und die mit denselben im Zusammenhange stehende Aufnahme neuer Oesterr. und Russischer Werthpapiere einen Antheil haben. Auffallend ist gegenüber dieser Voraussetzung und dem stockenden Producten-Export die feste Haltung der Russischen Valuta, während die Oesterreichische vorwiegend weichend bleibt. Für die fallende Richtung der letzteren liegt eine Erklärung darin, dass die Speculation ausserhalb Oesterreichs sehr viele Oesterreichische Papiere aufgenommen hat und diese jetzt zurück wandern, ferner darin, dass der Eisenbahnbau in Oesterreich in noch grösserer Ausdehnung als in Russland betrieben wird und sehr viele Anschaffungen im Auslande nothwendig macht.

Der „Geld-Ueberfluss" scheint der Vergangenheit anzugehören, in wie weit eine Disconto-Erhöhung der Preussischen Bank die Börse beeinflussen wird, ist schwer zu sagen, die Speculanten fragen in der Regel nicht nach dem Preise, sondern ob sie überhaupt Geld erhalten können. Was aber den Capitals-Markt betrifft, so hat derselbe niemals Concessionen gemacht, welche sich den niedrigen Diconto-Sätzen anschlossen. Im Gegentheil ist in der ganzen Periode des Geld-Ueberflusses der Cours der feste Zinsen tragenden Papiere rückwärts gegangen. Die Wirkungen sind nichtsdestoweniger nicht zu heurtheilen, wenn sie der Production neuer Werthpapiere Einhalt thun, dann haben wir Disconto-Erhöhungen wenigstens in dieser Beziehung nicht zu beklagen.

In den nächsten Tagen kommen 30 Mill. Franken Obligationen der Rumänischen Bahnen zur Subscription. Ich werde später Gelegenheit nehmen, auf die Sache zurückzukommen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 8. December. (Vom Eisenbahn-Actien-Markt. Ungarische Bahnen. Enquête-Commission. Alföldbahn. Carl-Ludwigsbahn. Südbahn. Buschtěhrader Bahn. Ungarisch-Galizische Bahn. Elisabethbahn. Siebenbürger Eisenbahn.) Die Drohung der Pforte, bei Fortdauer der Zuzüge nach Kreta ihren Gesandten von Athen abberufen zu wollen, rief eine Reaction in den Hausse-Coursen der Eisenbahn-Papiere hervor. Indess, nachdem die schwache Speculation realisirt und sich bereits eine Contremine etablirt hatte, fand die Börse theils in der Demission des Ministeriums Bratiano's und der Haltung Preussen's Rumänien gegenüber, vorzugsweise jedoch in der parlementarischen Sanction der Theissbahn-Angelegenheit und der Subscription auf 6 Mill. Alföld-Prioritäten, den Stimulus zu einer neuen Hausse.

Als im Juli d. J. die Actien der Alföldbahn aufgelegt wurden, gaben wir dahin unser Votum ab, dass durch die Alföldbahn die Erzeugnisse, der üppigsten und gesegnetsten Landstriche Ungarns, die häufig mit Recht als die Kornkammer des Landes gelten, in den allgemeinen Verkehr gebracht werden sollen. Der Umstand, dass der Unterbau dieses Schienenweges in einer Länge von 28 Meilen schon vor vier Jahren hergestellt worden; die Aussicht, dass diese Bahn durch ihre Anschlüsse in Verbindung mit der Siebenbürger, Staats-, Theiss- und Südbahn, ferner mit der Donau, dem Adriatischen und Schwarzen Meere treten werde; die Bestimmung endlich, dass die Bahn binnen drei Jahren vollendet sein müsse, liessen für die Bahn ein günstiges Horoscop stellen. Die Creditanstalt, deren Emissionen überhaupt den sich daran Betheiligenden reichen Gewinn gebracht, eröffnete nun (7. Decbr.) die Zeichnung auf die Prioritätsobligationen der Alföldbahn und ohne irgend einen Sanguinismus lässt sich auch dieser Operation das beste Gelingen prognosticiren. Der Emissionscours ist 82 fl. in Papier. Die Verzinsung ist in Silber 6 fl. per Obligation.

Das Abkommen der Theissbahn mit der Ungarischen Regierung steigerte Theissbahn-Actien von 163 bis 170 Das Ungarische Finanzministerium genehmigte nämlich den Antrag, den an die Staatscasse schuldigen Vorschuss von $5\frac{1}{2}$ Millionen in neu zu emittirenden Actien der Theissbahn zu refundiren, welche von der Ungarischen Regierung al pari übernommen werden. Die Theissbahn wird von jeder Verpflichtung eines Weiterbaues losgesagt, und es können daher die blos mit 70% Ratenzahlungen ausgestatteten Interimsscheine in volle Actien convertirt werden, und zwar für 4 Interimsscheine à 147 = 588 fl. werden 3 Actien à 200 = 600 fl. durch Zuzahlung von 12 fl. ausgefolgt. Dieses Uebereinkommen, welches den gesammten Einnahme-Ueberschuss den Actionären zur Disposition stellt, während es bis jetzt zur Abzahlung des Vorschusses an die Regierung ausgefolgt werden musste, findet, und mit Recht, einstimmige Billigung; man berechnet, dass der heurige Ertrag eine Superdividende von 8—10% in Aussicht stelle, indem blos 15 Millionen in Actien, dagegen 33 Mill. in Prioritäten mit fixem Zins angelegt sind. Nebstdem war in Staats- und Südbahnactien, welche zum Theil unter dem Einflusse der bedeutenden Schwankungen der Pariser Börse standen, der grösste Verkehr. Staatsbahnactien, in denen in Paris namhafte Deckungskäufe ausgeführt wurden, stiegen von 287 bis 315, fielen jedoch später auf 303. Südbahnactien verkehrten unter dem Eindrucke der Nachricht, dass das Rothschild'sche Haus in Paris seine seitherige Stellung zur Südbahn aufzugeben beschlossen habe, in schwacher Haltung; erst auf die Mittheilung, dass die Südbahn ein vortheilhaftes Abkommen mit der Italienischen Regierung betreffs der Betriebsübernahme der Ligurischen Bahnen getroffen habe, stiegen sie von 192 auf 204, um dann auf 192 zurückzufallen. Elisabethbahnactien und Ludwigsbahnactien hoben sich um je $\frac{3}{4}$ fl., Böhmische Westbahnactien um $1\frac{1}{2}$ fl., Böhmische Nordbahnactien um $\frac{1}{2}$ fl., Theissbahnactien um 7 fl., Ungarische Nordbahnactien um 5 fl. und Oesterr. Nordwestbahnactien um $\frac{1}{2}$ fl. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahnactien behaupteten sich fest und unverändert, dagegen fielen Nordbahnactien um 10 fl, Kaiser Franz-Josefsbahn- und Alföldbahnactien um 2 fl., Barcs-Fünfkirchner-Bahnactien um 1 fl. und Ungarische Nordostbahnactien um $\frac{3}{4}$ fl.

Von Prioritäten, welche stark umgesetzt wurden, schlossen jene der Nordbahn um $1\frac{1}{4}$ fl., Südbahnbons um 1 fl. und jene der Rudolfsbahn um $\frac{1}{2}$ fl. höher. Für neue Alföld-Prioritäten wurden 1 bis $1\frac{1}{2}$ fl. über den Emissionscours gegeben. Die Börse schloss in fester Haltung.

Das Ungarische Abgeordnetenhaus hat sich während seinen, dem Abschlusse zueilenden Sitzungen viel mit Eisenbahnfragen beschäftigt, und es sind mehrere diesbezügliche Gesetzvorschläge bereits erledigt worden. Der Gesetzvorschlag über die Concessionirung der Linie Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt und Walachische Grenze wurde unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen, und ist diese Bahn somit den Herren Baring und Bischoffsheim zugeschlagen worden. Die Ungarische Regierung leistet für diese Eisenbahn eine Erträgnissgarantie von 46500 fl. per Meile. — Auch der Gesetzentwurf bezüglich der Raab-Stuhlweissenburg-Grazer Bahn wurde ohne wesentliche Aenderung angenommen. Es wurde übrigens beschlossen, dass die Concessions-Urkunde erst dann ausgefolgt werden könne, wenn die Concession für eine Eisenbahnverbindung von Graz bis zur Ungarischen Grenze vom Oesterr. Reichsrath gleichfalls bewilligt ist. Diese Woche hat übrigens die commissionelle Begehung letzterer Linie stattgefunden, und man hat sich für die Linie Graz-Fürstenfeld-St. Gotthardt, anstatt über Feldberg entschieden. Der Ungarische Theil der erwähnten Bahn soll den Namen Ungarische Westbahn erhalten. — Das Gesetz in Betreff der Ungarisch-Galizischen Bahnverbindung, welche nach dem Regierungsvorschlage von Ujhely über Homona nach Przemysl führen sollte, ist nicht erledigt worden, weil der Reichstag der Kürze der Zeit wegen, eine gründliche Erörterung der Frage, ob die Verbindung Ungarns mit Galizien durch eine Eisenbahn nicht geeigneter von Eperies nach Dukla oder durch das Popradis Thal über Zipfen nach Sandez zu bewerkstelligen wäre, nicht vornehmen konnte. Es wurde daher die Angelegenheit vertagt.

Das durch Ritter von Kozlowski vertretene Consortium der ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn ist von der Concessionswerbung für die Strecke Clyrow-Sambor-Drohobycz-Stry-Bortniki zurückgetreten und dagegen der Concessionswerbung für die Linie Przemysl-Hussiatin und Stry-Lemberg des Consortiums Berkowski und Goluchowski beigetreten.

Die Berathungen der aus den Vertretern der Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen und der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen gebildeten Enquete-Commission über eine Vervollständigung in den bestehenden Signalisirungsvorschriften für Fälle des Nacheinanderfahrens der Züge sind mit Ende November d. J. geschlossen worden. Die Commission einigte sich schliesslich dahin, es sei allen Oesterreichischen Eisenbahnen zur Pflicht zu machen: 1) längs ihrer Linien die telegraphischen Glockensignale bei den Wächterhäusern einzuführen; 2) vor jeder Station Deckungssignale, die von der Station aus im Wirksamkeit gesetzt werden können, anzubringen, um das Einfahren der Züge in die Station, wenn die Geleise daselbst verstellt sein sollten, zu hindern; 3) über eine Maassregel, welche das Zusammenstossen zweier nachfahreuder Züge in der offenen Strecke verhindern sollte, wurde lange und lebhaft debattirt, indem ein grosser Theil der Commissions-Mitglieder eine solche Maassregel in der bis jetzt gesetzlich bestimmten Distanz für das Hintereinanderfahren der Züge zu finden glaubte. Endlich drang der Betriebs-Director der Böhmischen Westbahn mit seinem Antrage durch, welcher auf die Einführung eines eigenen Deckungssignals für die bei den Bahnwächtern vorbeifahrenden Züge lautete, und wonach es bei voller Sicherheit dahin gebracht werden kann, dass nacheinander fahrende Züge stets durch zwei Wächterstrecken von einander getrennt bleiben und daher nie zusammentreffen können. Nebstdem wurden noch einige nebensächliche Aenderungen in dem Wortlaute der bestehenden Instruction beschlossen und eine neuerliche Berathung anberaumt und für sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnen eine gemeinschaftliche Signalisirungsvorschrift auszuarbeiten. Zugleich haben sich die Bahnverwaltungen anheischig gemacht, eine neue Dampfpfeife mit einem sehr grellen und weithin schallenden Tone zu construiren und damit Versuche anzustellen, um dann diese Dampfpfeife als eine zweite an den Locomotiven anzubringen und damit nur in den Fällen, wenn der Zug in einer besondern Gefahr sich befindet, Signal, d. i. Allarmsignale zu geben.

Bei der in Lemberg stattgehabten zweiten Offertverhandlug des Baues der von der Karl-Ludwigsbahn zu vergebenden Strecke Zloczow-Podwolocsyska bis an die Russische Grenze wurde zufolge der Eintheilung in kleinere Loose von mehreren Unternehmern ein um 430000 fl. billigeres Angebot als das aus der ersten Verhandlung gemacht. Die gegenwärtigen Unternehmer sind zu den Fachmännern die sowohl durch ihre technischen Leistungen, wie auch durch die ihnen zu Gebote stehenden Mittel in jeder Beziehung und so auch für die Ausführung des Unternehmens in der bestimmten Baufrist die vollste Sicherheit bieten.

Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenb.-Gesellschaft hat auf Grundlage des diesjährigen Beschlusses der General-versammlung vom 31. Mai d. J. die Ausgabe von 4200 Stück neuen Actien beschlossen um so die Mittel für den Ausbau der Linie von Dux bis Komotau zu beschaffen. Auf drei Stück alten Actien resp. Bezugscheine entfällt eine neue Actie, die zum Paricourse ausgegeben wird. Siehe off. Bekm. S 472.

Zwischen dem Handelsminister v. Plener und der Südbahngesellschaft ist eine Vereinbarung über die Inangriffnahme des Baues der Eisenbahnlinie Villach-Brixen und St. Peter Fiume getroffen wurden. Diese beiden Strecken sollen längstens binnen 3—3½ Jahren ausgebaut werden und zwar in der Weise, dass diese Linien selbstständig neben dem bisherigen Südbahnnetz für sich mit einem selbstständigen Actien-Capital dotirt und auch mit einer abgesonderten Zinsengarantie Seitens der Staatsverwaltung versehen werden würden. Hierauf dürfte auch die commissionelle Begehung der Theilstrecke Lienz-Brixen endlich stattfinden. — Es bestätigt sich, dass die Südbahn mit der Italienischen Regierung ein Uebereinkommen betreffs der Uebernahme der Ligurischen Eisenbahnen geschlossen hat, es sind dies die von der Italienischen Regierung gebauten Eisenbahnen von Pistoja bis Florenz, dann von Pistoja nach Pisa und Genua (mit Ausschluss der kleinen Strecke Genua-Voltri, welche den Südbahnnetze bereits angehört) bis an die Französisch-Savoysche Grenze.

In der am 19. December d. J. in Prag stattfindenden General-versammlung der Actionäre der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft sollen einige Aenderungen der Gesellschafts-Statuten in in Folge Beschlusses der General-Versammlung von 7. Juli der Berathungsgegenstand abgeben. In Actionärkreisen, ist man darüber einig, trotz der nunmehr verlängerten Bahntrace die Zahl der Verwaltungsräthe nicht zu vermehren, und soll das Maximum der Bezüge eines Verwaltungsrathes nicht 3000 Fl. pro anno übersteigen dürfen. Die Bezeichnung Buschtêhrader Bahn wünscht man beizubehalten, schon der Creditfähigkeit der neu geschaffenen Papiere zu Liebe. Was den Bau der Böhmischen Nordwestbahn betrifft, so wird dieselbe nunmehr ernstlich in Angriff genommen werden, indem die strittige Frage des Anschlusses bei Weipert an das Sächsische Bahnnetz vom Handelsministerium gelöst erscheint. Nach einem auf Grundlage der angestellten Tracestudien erstatteten Berichte stellten sich in Betreff dieses Anschlusses die nachfolgenden Linien als beachtenswerth heraus: u. z. Komotau-Platz-Kupferberg-Schmiedeberg-Weipert; Komotau-Molkau-Krima (Plateau) und von hier nach Sonnenberg-Reichsdorf-Kupferberg-Schmiedeberg-Weipert; Sebastianberg-Raitzenhain-Kallich. Sieben Tunnels wären bei der zuerst genannten Linie erforderlich.

Der Verwaltungsrath der Kaiserin-Elisabethbahn hat das Bauproject für die Linz-Budweiser Bahn bereits der Regierung vorgelegt, und wird sowohl Seitens des Handels- als auch des Finanzministeriums diese Angelegenheit sehr dringlich behandelt und beginnen diesfalls zwischen der Verwaltung der Elisabeth-Westbahn und dem Ministerium die betreffenden Verhandlungen bebufs der Refundirung der der Kaiserin-Elisabethbahn im Laufe der Jahre aus dem Titel der Zinsengarantie vom Staate geleisteten Vorschüsse in der Höhe zwischen 6 bis 7 Millionen im Laufe dieser Woche. Nachdem jedoch die General-Versammlung beschlossen hat, die Refundirungs-Angelegenheit nur im Zusammenhange mit dem Baue der Linz-Budweiser Eisenbahn auszutragen, so kann der Verwaltungsrath ohne vorherige Einberufung einer neuen General-Versammlung keine andere Basis zu seinen Verhandlungen diesfalls annehmen.

Die Betriebseröffnung der Strecke Arad-Carlsburg der I. Siebenbürger-Bahn wird jedenfalls noch im heurigen Jahre, wahrscheinlich in der Zeit von 15. bis 20. December stattfinden. Die Bestimmung des Termines hängt von der einzuholenden Genehmigung der Regierung ab.

Projecte.

ħ Das Eisenbahn-Project Tilsit-Memel in seiner Beziehung zu den Russischen Eisenbahnen. Wie in dieser Zeitung und in anderen Blättern schon öfter nachgewiesen ist, vollziehen sich in Russland in Folge einer grossartigen Vervollständigung des Eisenbahnnetzes Veränderungen in den bisherigen Verkehrsverhältnissen, welche von bedeutender Tragweite nicht nur für Russland selbst, sondern für einen grossen Theil von Europa sind. Ist kürzlich auf die Linie Moskau-Smolensk-Witebsk-Königsberg hingewiesen, so verdienen die Linien, welche binnen Kurzem Russland von Norden nach Süden, Petersburg-Moskau-Kiew-Odessa, und von Nordwesten nach Südosten durchschneiden, Riga-Dünaburg-Witebsk-Orel-Saratow, die grösste Aufmerksamkeit. Die grossen Hauptbahnen, unterstützt durch zahlreiche Wasserverbindungen, werden grosse Waaren- und Productenquanta zu transportiren haben. Tritt irgend ein Mangel an denjenigen Waaren und Producten, welche Russland producirt, im übrigen Europa ein, so wird Russland künftig in der Lage sein, jede Conjunctur zu benutzen. Fassen wir nun diejenigen Schienenwege ins Auge, welche überhaupt und insbesondere in dem angedeuteten Falle besonders geeignet sein werden, den Verkehr aus Russland her zu vermitteln, so werden, so lange nicht etwa eine Bahn von Warschau durch Volhynien nach Kiew gebaut wird — von welcher noch gar nicht die Rede ist, nur die von Wilna in westlicher Richtung nach Königsberg und Pillau und in südwestlicher Richtung nach Warchau laufenden Linien in Betracht kommen. Die letztere Linie wird den Verkehr nach Mitteldeutschland vermitteln und sich später mit der Bahn Wilna-Insterburg-Thorn-Posen-Guben-Leipzig in den Verkehr theilen. Diejenigen Waaren und Producte, welche für den überseeischen Verkehr bestimmt und geeignet sind, werden nun zwar zum Theil von Dünaburg nach Riga gehen, ein grosser Theil derselben geht indessen schon jetzt über Königsberg nach Pillau, dem Vorhafen der erstgenannten Stadt. So lange nun die geschäftlichen Verhältnisse, wie gegenwärtig, daniederliegen und die bisheri-

gen Eisenbahnverbindungen in Russland noch zu unvollkommen waren, um grössere Transporte schnell aus dem Innern von Russland zu expediren, zumal die Betriebsmittel der vorhandenen Bahnen unzureichend waren, so lange mochte es ausreichen, wenn für die Eisenbahnverbindung nach dem Hafen von Pillau gesorgt wurde. Mit dem Herbste des Jahres 1869 wird aber das Russische Eisenbahnnetz bereits so vollständig sein, dass wiederholt und zeitig darauf hingewiesen werden muss, dass für den Export aus Russland durch Preussen dauernd der Transport über den Pillauer Hafen allein nicht ausreichend ist, vielmehr so schleunig als irgend möglich für eine Schienenverbindung nach Memel gesorgt werden muss, damit der Memeler Hafen mithelfen kann, den zu erwartenden grossartigen Verkehr zu bewältigen. Dafür, dass der Memeler Hafen in gleicher Weise wie der Pillauer benutzt werden kann und wird, genügt es, anzuführen, dass Insterburg, wo sich die Bahn nach Memel abzweigt, gleich weit von Memel wie von Pillau entfernt ist (eine Differenz von etwa $^1/_2$—1 Meile spielt keine Rolle im Eisenbahnverkehr). Im Memeler Hafen, auf dem durch die Kurische Nehrung geschützten Haff, im Dangefluss, und in dem neu angelegten Winterhafen können mehrere Hundert Schiffe zugleich löschen und laden.

Mit Recht hat sich daher die Aufmerksamkeit der Regierung wie des Abgeordnetenhauses im wohlverstandenen Interesse des Staates auf Memel gelenkt, und es hat nicht nur das Abgeordnetenhaus eine Petition um Ueberbrückung des Memel-Stromes bei Tilsit und Erbauung einer Bahn nach Memel der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen, sondern der Herr Handelsminister hat die speciellen Kostenanschläge für die Memel-Brücke bei Tilsit fertigen lassen und eine Vorlage an den Landtag wegen Bewilligung der Geldmittel zum Brückenbau schon für die vorliegende Session in gewisse Aussicht gestellt. Andererseits ladet der Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenbahn durch Bekanntmachung vom 1. d. M. die Actionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 5. k. M. nach Tilsit ein, um über folgende Tagesordnung zu beschliessen:

1) Uebernahme des Betriebs auf der neu zu erbauenden Tilsit-Memeler Bahn und Anschluss derselben auf dem Bahnhofe Tilsit.
2) Eventuelle spätere Uebergabe des Betriebes der Tilsit-Insterburger Bahn an den Staat.

Es wäre wünschenswerth, dass demnächst der Bau so gefördert werden möchte, dass die Eröffnung der grossen Völkertrassen bis zum Ural und der Wolga nicht da, wo sie in ihrer Strömung nach Westen das Preussische Gebiet berühren, unzureichende Verkehrsstrassen finden. Nur wenn von Insterburg aus die Thorn-Posen-Gubener Bahn den Verkehr nach Mitteldeutschland, die Königsberg-Dirschau-Schneidemühl-Berliner Bahn den Verkehr nach Norddeutschland und die Bahnen Königsberg-Pillau und Insterburg-Tilsit-Memel den überseeischen Verkehr vermitteln, aber auch nur dann wird es möglich sein, den Verkehr auch in einer geschäftsrührigen Zeit zu bewältigen.

≈ **Nassauische Eisenbahnprojecte.** Bereits zu verschiedenen Malen wurde das Project einer Bahnlinie, welche das wegen seines Mineralreichthums berühmte ehemalige Herzogthum Nassau von Süden nach Norden durchschneiden sollte, ventilirt und auch in diesen Blättern (Jahrgge. 1862 u. 1863) einige Mittheilungen hierüber gebracht.

Nachdem mit Vollendung der Köln-Giessener Bahn die Preussische Regierung sich bereit erklärt hatte, einem derartigen Projecte förderlich sein zu wollen und zwar sobald sich Unternehmer finden würden, welche den Bau ohne Preussische finanzielle Staatsunterstützung auszuführen bereit und im Stande seien, bildete sich aus den verschiedenen Eisenbahn-Comités des Westerwaldes und des Taunus ein Central-Comité für den Bau einer „Main-Lahn-Sieg-Bahn", welches sofort die Zeichnung und Erhebung der erforderlichen Geldmittel und die Vorarbeiten des Projectes in die Hand nahm. Die Nassauische Regierung zeigte sich nunmehr ebenfalls geneigt, die zum Bau und Betrieb der gedachten Bahn erforderliche Concession zu ertheilen.

Die fragliche Bahnlinie sollte sich von Hattersheim, Station der Taunusbahn, über Idstein, Camberg, Limburg, Hadamar, Westerburg, Hachenburg und Altenkirchen nach Au, Station der Köln-Giessener Route hinziehen und ausserdem eine Zweigbahn von Niederhausen bei Idstein nach Wiesbaden erhalten. Wenngleich dieselbe durch das Herz des Nassauischen Landes ging, so war ihr Schwerpunct im Allgemeinen doch ausserhalb desselben, nämlich nach Frankfurt verlegt, bezw. die Landeshauptstadt nur sehr stiefmütterlich bedacht. Mit dieser Linie sollte denn auch in der That eine Abkürzung des directen Weges zwischen Köln und Frankfurt bezweckt werden. Trotz der Thätigkeit des betreffenden Comités wollte das Unternehmen keinen rechten Fortgang nehmen. Darüber kamen die Ereignisse des Jahres 1866 und die Einverleibung des Herzogthums in den Preussischen Staat, welches Moment jedoch dem Ganzen eine andere Wendung zu geben schien. Die Preussische Regierung genehmigte alsbald die Erbauung von Zweigbahnen von Diez, Station der Lahnbahn in das Aarthal nach Hahnstätten, sowie von Limburg nach Hadamar. Dieses Vorangehen gab Anlass, die früheren bereits ad calendas graecas zurückgelegten Projecte wieder an das Tageslicht zu ziehen. Der Gemeinderath von Wiesbaden glaubte es den Interessen der von ihm vertretenen Stadt schuldig zu sein, mit aller Energie das Project einer Bahn durch das Nassauische Land aufzugreifen zu sollen.

Die von ihm angeregte Bahnlinie sollte gleichsam Fortsetzungen der bereits im Bau begriffenen beiden vorgenannten Zweigbahnen bilden, sonach von dem früheren Projecte einer Main-Lahn-Sieg-Bahn in manchen Puncten abweichen. Die Richtung derselben ist nämlich in folgender Weise projectirt: die Bahnlinie soll unter Benutzung der bestehenden Nassauischen Staatsbahn von Wiesbaden ausgehen nach dem Rheingau bis in die Gegend von Walluf, hier nach Norden abzweigen über Schlangenbad und Schwalbach gehen und sich in Hahnstätten an die Zweigbahn nach Diez anschliessen, von da bis Limburg die Lahnbahn und von letzterem Orte bis Hadamar die Zweigbahn benutzen; die weitere Strecke soll über den Westerwald nach Betzdorf zum Anschluss an die Köln-Giessener mit der Ruhr-Sieg-Bahn gehen. Der Schwerpunct dieser Bahn ist somit nach Wiesbaden, bezw. der Rheingegend gelegt. Als eine weitere Ergänzung resp. Fortsetzung ist eine directe Verbindung von Wiesbaden mit Mainz, dem linken Rheinufer und den daselbst befindlichen Schienenstrassen mittelst einer Ueberbrückung des Rheines zwischen Biebrich und Mombach, Station der Mainz-Binger Bahn in Aussicht genommen.

Bei der Wichtigkeit dieser Verbindung unterliess es daher auch der Gemeinderath der Stadt Wiesbaden nicht, ausser der für den Handel und Verkehr der Stadt Mainz besonders interessirten Behörde, die Grossh. Handelskammer daselbst, auch den Gemeinderathe sowie die Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn aufmerksam zu machen. In einer die verschiedenen Momente klar darlegenden Denkschrift wandte sich derselbe an vorgenannte Stellen mit dem Ersuchen, nach Prüfung der gegebenen Verhältnisse sich über die Opportunität des Projectes auszusprechen und event. in Gemeinschaft mit ihm bei den einschlägigen Behörden die geeigneten Schritte zur Durchführung desselben einzuleiten.

Bei diesen Stellen fand der fragliche Vorschlag in Anbetracht seines grossen Nutzens für den Verkehr und Handel der Stadt Mainz eine warme Aufnahme insbesondere bethätigte die Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn ein entsprechendes Entgegenkommen. Dieselbe erklärte sich bereit event. den Bau der fraglichen Verbindung mit Wiesbaden in die Hand nehmen zu wollen, sobald Seitens des Gemeinderathes von Wiesbaden bei der Kgl. Preussischen Regierung die nöthigen Schritte zur Vornahme von desfallsigen Vorarbeiten geschehen seien. Diese rege Theilnahme war die Veranlassung zur Bildung eines Comités, welche in den jüngsten Tagen in einer zu Wiesbaden abgehaltenen Versammlung von Interessenten bethätigt wurde. Bei der seither bewiesenen Rührigkeit des Stadtvorstandes von Wiesbaden steht zu erwarten, dass in der nächsten Zeit die geeigneten Einleitungen getroffen werden. Ueber das Resultat derselben werden wir s. Z. Näheres berichten.

∾ **Hessisch-Thüringische Eisenbahn-Projecte.** Die bereits vorhandenen Linien Cöln-Giessen und Coblenz-Giessen werden bekanntlich durch die im Bau begriffene Bahn Giessen-Fulda eine weitere Fortsetzung nach Osten hin erhalten. Es wird nunmehr eine weitere Fortsetzung dieser Linie durch Mitteldeutschland direct nach Gotha oder Erfurt angeregt. Verschiedene Linien sind dabei ins Auge gefasst: Fulda-Meiningen, Hünfeld-Wernshausen und weiter Schmalkalden-Waltershausen-Gotha, Schmalkalden-Ohrdruf-Gotha, Schmalkalden-Ohrdruf-Erfurt. Ueber die Vorzüge der einen vor der anderen Linie lässt sich erst nach Vornahme der Nivellirungsarbeiten reden. In den betheiligten Gegenden haben sich bereits zahlreiche Ausschüsse zur Ausführung dieses Projectes gebildet und hat in Wernshausen eine allgemeinere Versammlung zur vorläufigen Verständigung stattgefunden. Der Communallandtag zu Cassel hat 1500 Thlr. zur Herstellung der Nivellirungsarbeiten im ehemals Kurhessischen Gebiete verwilligt, während ein ähnlicher Beschluss der Grossherzoglich Sächs. Staatsregierung in Kürze zu erwarten steht.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Dr. Franz Stradal in Teplitz ist in Verbindung mit Otto Seebe und C. B. Eisentraut in Dresden, dann Rudolph Stradal in Wien beim k. k. Handelsministerium um die Erwirkung der Concession zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Dux nach Bodenbach eingeschritten. Die ganze Länge der Bahn beträgt 7 Meilen 50 Klafter. Die Concessionswerber sprechen weder Subvention noch Staatsgarantie an, sondern nur eine 25jährige Steuerbefreiung und stellen die grössten Vortheile für Industrie und Kohlenbergbau in Aussicht.

Ungarn. Der Finanzminister v. Lonyay brachte am 1. d. M. im Ungarischen Unterhause folgenden, die Verwendung des zur Erbauung von Eisenbahnen und Canälen aufgenommenen Anlehens betreffenden, Gesetzentwurf ein:

Im Sinne des § 6 des Gesetzartikels XIII vom Jahre 1867 wird angeordnet:

§ 1. Die vom Finanzministerium aus dem Anlehen zur Erbauung von Eisenbahnen und Canälen bisher angewiesenen Summen, welche

a) zur Erbauung der Hatvan-Miskolczer und Zakany-Agramer Eisenbahnlinien, sowie

b) zum Ankauf der Pest-Hatvan-Salgo-Tarjaner Eisenbahnlinien für das Aerar verwendet worden sind,

werden genehmigt, und zugleich wird das Finanzministerium beauftragt

die letztere Eisenbahn aus dem Anlehen in einen solchen Zustand zu bringen, welcher den Ansprüchen des gesteigerten Verkehrs entspricht.

§ 2. Für die Zukunft sind aus dem Anlehen zu decken:

a) der Ausbau der Ungarischen Nordbahn von Salgo-Tarjan bis zu irgend einem passenden Puncte der Kaschau-Oderberger Linie;

b) die Ausführung der von Hatvan nach Szolnok führenden Nebenlinie der Nordbahn;

c) neben der Ablösung des Privilegiums der bestehenden Kettenbrücke die Verbindung der Pester und Ofener Bahnhöfe durch eine Locomotivbahn und eine stabile Donaubrücke, sowie die Erbauung eines Central-Bahnhofes in Pest;

d) die Erbauung einer Eisenbahn zur Beförderung der Bergwerk-Industrie, welche von Miskolcz gegen Putnok bis zu jenem Puncte zu führen ist, von welchem die einzelnen Thäler der mit Eisen-Industrie sich beschäftigenden Bergwerksgegend ausstrahlen.

§ 3. Wenn, von der unter Punct d des § 2 dieses Gesetzes erwähnten Linien ausgehend, einer der mit Eisen-Industrie sich beschäftigenden Montan-Districte im eigenen Interesse sich an die bezügliche Linie sollte anschliessen wollen, und zu diesem Zwecke für die Herheischaffung oder Sicherung von zwei Dritttheilen des Eisenbahnbau-Capitals schon selbst gesorgt hat, so wird das Finanzministerium bevollmächtigt, aus Rücksicht auf die Hebung der Bergwerks-Industrie, ein Dritttheil der Baukosten — welche Subvention jedoch bei Locomotivbahnen pro Meile 100 000 fl. nicht übersteigen kann — gegen Bindung des verhältnissmässigen Theiles vom Rein-Einkommen der Bahn dem betreffenden Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

§ 4. Bezüglich der im Puncte c des § 2 erwähnten Ablösung des Privilegiums der Pest-Ofener Kettenbrücke und resp. bezüglich des Ankaufes dieser Kettenbrücke hat das Finanzministerium dem nächsten Reichstage einen Gesetzentwurf vorzulegen, welchem auch die Entwürfe und Einigungen über das Verhältniss und den Modus der Mitwirkung der durch diese Ablösung unmittelbar Interessirten, und besonders der Schwesterstädte, beigefügt sein sollen.

§ 5. Nachdem der Ausbau der Siebenbürger Bahn durch ein Gesetz bereits concessionirt ist, so sind die Summen, welche in Folge der hiermit gutgeheissenen Regierungs-Verfügungen für die Grosswardein-Klausenburger Linie dieser Bahn bereits aus dem Eisenbahn-Anlehen vorgeschossen wurden, mit den nach dem Zinsfusse dieses letzteren zu berechnenden zeitweisen Zinsen zusammen dem Aerar zurückzuzahlen.

§ 6. Wenn der Karlstadt-Fiumaner Theil der Alföld-Fiumaner Eisenbahn gegen Zinsgarantie zum Ausbau ausgegeben würde, so sind die vom Finanzminister für diese Linie gegen nachträgliche Bestätigung bereits vorgestreckten oder vorzustreckenden Summen ähnlicherweise nach Verfügung des § 4 dem Aerar zurückzuzahlen.

§ 7. Die nach den Puncten a und b des § 1 bereits angewiesenen, ferner die in den Puncten a, b und c des § 2 concessionirten, sowie auch die im Sinne des § 3 entsprechendenfalls anzuweisenden Summen werden mit den nach dem Zinsfusse des Eisenbahn-Anlehens zu berechnenden zeitweiligen Zinsen zusammen im Sinne des § 3 des Gesetzartikels XIII vom Jahre 1867 nach dem im Gesetzartikel I vom Jahre 1868 enthaltenen Modus auf das immobile Vermögen der betreffenden Communications-Organe primo loco hypothekarisch intabulirt werden.

§ 8. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Finanz- und Communications-Minister betraut.

Betrieb.

* Ostpreussische Südbahn. Die Strecek Rastenburg-Lyck ist am 8. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

tz. — Oberschlesische Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1867.) Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1867 eine Erweiterung nicht erfahren. Dasselbe umfasst die in No. 34 S. 477 dieser Zeitung näher beschriebenen Linien der Oberschlesischen Eisenbahn von $35_{,35}$ Meilen, die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn von $27_{,84}$ Meilen, die Stargard-Posener Eisenbahn von $22_{,63}$ Meilen, die Zweigbahnen im Oberschlesischen Grubenreviere von 12 Meilen und die Steinkohlenbergwerke bei Zabrze.

In dem Verhältnisse der Breslau-Posen-Glogauer und der Stargard-Posener Eisenbahn zu der Oberschlesischen und in der Organisation der Verwaltung ist keine Aenderung eingetreten.

Concessionirt ist für die Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn ein Capital von 40 003 100 Thlr. (darunter 12 606 200 Thlr. Oberschlesische Stamm-Actieu) und für die Stargard-Posener Eisenbahn von 7 300 000 Thlr. (darunter 5 000 000 Thlr. Stamm-Actien).

Amortisirt sind 363 200 Thlr. Stamm-Actien und 1 004 800 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen und 782 200 Thlr. Stamm-Actien (durch den Staat) und 156 700 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Stargard-Posener Eisenbahn.

Das verwendete Anlage-Capital beträgt: für die

	überhaupt	per Meile
Oberschlesische Eisenbahn . .	20 400 178 Thlr.	577 091 Thlr.
schmalspurigen Zweigbahnen . .	3 388 302 „	282 358 „
Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	12 227 471 „	439 205 „
Stargard-Posener Eisenbahn . .	6 708 261 „	296 432 „

An Betriebsmitteln waren für die Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer Bahn vorhanden: 181 Locomotiven, 177 Personenwagen mit 8707 Plätzen und 4890 Gepäck- und Güterwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 905 860 Ctrn. Für die Stargard-Posener Eisenbahn bestanden dieselben aus 33 Locomotiven, 46 Personenwagen mit 2535 Plätzen, 387 Gepäck- und Güterwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 74 133 Ctrn. und 23 Arbeitswagen. Die Locomotiven der Oberschlesischen Eisenbahn haben 453 166, diejenigen der Stargard-Posener 93 317 Nutzmeilen zurückgelegt. Eigene und fremde Wagen legten auf der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn 31 516 837 Achsmeilen und auf der Stargard-Posener 4 671 391 Achsmeilen zurück.

Frequenz. Der regelmässige Personenverkehr zeigt im Vergleich zum Vorjahre eine bedeutende Mehrbeförderung, bei den Militär-Beförderungen resultirte dagegen ein Ausfall, so dass die Gesammtzahl der gefahrenen Personen geringer war, als im Jahre 1866.

Sehr erheblich ist der Güterverkehr gestiegen, namentlich die Transporte an Kohlen, Getreide, Eisen u. dergl. mehr.

Zur Beförderung gelangten:

		auf der Oberschlesischen	Breslau-Posen-Glogauer	Stargard-Posener
Personen	Anz.	1 236 750	541 448	325 641
Gepäck	Ctr.	75 631	49 238	25 903
Equipagen	Stück	219	148	259
Pferde	„	3 289	2 116	4 516
Hunde	„	2 345	1 712	1 609
tarifirte Güter	Ctr.	55 348 811	11 523 901	7 760 984
frachtfreie	„	2 053 449	376 181	133 267
Material zur Unterhaltung des Bahnkörpers . . .	„	1 154 951	393 378	271 002
Thiere aller Art	„	170 451	146 069	230 285
Die specifische Frequenz betrug:				
im Personen-Verkehre .	Pers.-Meilen	206 343	140 505	106 509
„ Güter- „ .	Ctr.-Meilen	25 296 054	7 196 593	5 559 284
durchschnittlich hat durchfahren				
jede Person	Meilen	$5_{,27}$	$7_{,22}$	$7_{,39}$
jeder Zoll-Ctr. Gut . . .	„	$15_{,40}$	$17_{,14}$	$15_{,72}$
Eingekommen sind:				
pro Person und Meile . .	Sgr.	$2_{,58}$	$2_{,23}$	$2_{,61}$
„ Ctr. Gut „ „ . .	Pfg.	$1_{,85}$	$1_{,90}$	$2_{,21}$
Es wurden gegen das Vorjahr weniger befördert . . .	Personen	133 435	194 709	139 846
Dagegen sind an Gütern mehr befördert	Ctr.	12 456 216	2 681 537	2 250 116

Finanzielle Resultate. Die Einnahmen der Oberschlesischen und Stargard-Posener Eisenbahn sind gegen das Vorjahr gestiegen, bei der Breslau-Posen-Glogauer resultirte eine Minder-Einnahme in Folge des Ausfalls der Militär-Transporte, welche bei dieser Bahn durch die Mehr-Einnahmen aus den anderen Verkehrszweigen nicht gedeckt wurde.

Vereinnahmt wurden:

		bei der Oberschlesischen	Breslau-Posen-Glogauer	Stargard-Posener
aus dem Personen-Verkehre . .	Thlr.	594 120	352 282	223 476
„ „ Güter- „ . .	„	4 457 532	1 067 776	786 128
aus verschiedenen Quellen . .	„	692 978	133 228	86 889
an Resten aus dem Vorjahre . .	„	4 771	22	511
in Summa	Thlr.	5 749 401	1 553 308	1 097 004
durchschnittlich: pro Meile . .	„	162 642	55 794	48 476
pro Nutzmeile	„	17.9 Sg. 5 Pf.	12.24 Sg. 9 P.	11.22 S. 8 P.
Gegen das Jahr 1866 mehr . .	„	993 471	—	108 620
weniger .	„	—	19 998	—

Die Ausgaben erhöhten sich in Folge des gestiegenen Güter-Verkehrs und aus sonstigen Gründen bei allen 3 Bahnen. Sie betrugen:

		bei der Oberschlesischen	Breslau-Posen-Glogauer	Stargard-Posener
für die Bahnverwaltung .	Thlr.	544 373	275 995	160 324
„ „ Transportverwaltung	„	1 299 963	394 882	312 456
„ „ allgemeine Verwaltung	„	91 112	59 437	33 815
in Summa	Thlr.	1 935 448	730 314	506 595
Durchschnittl. pro Meile .	„	54 750	39 376	37 803
pro Nutzmeile	„	5.24 Sg. 10 Pf.	6.— Sg. 11 Pf.	5.12 Sg. 10 Pf.
Im Vergleich gegen die Einnahmen	Proc.	$33_{,66}$	$47_{,01}$	$46_{,11}$
Gegen das Vorjahr mehr .	Thlr.	384 418	100 718	82 439
Ausserdem wurden noch gedeckt aus dem Reservefonds .	Thlr.	3 145	—	—
„ „ Erneuerungsfonds	„	1 095 881	365 909	348 885
Der Ueberschuss betrug .	„	3 813 953	822 994	590 409
Gegen das Jahr 1866 mehr	„	609 054	—	26 181
weniger	„	—	120 716	—

Verwendet wurde der Ueberschuss der Breslau-Posen-Glogauer Bahn wie folgt: zur Verzinsung der Obligationen 469 414 Thlr., zur Amortisation derselben 61 250 Thlr., zur Einlage in den Erneuerungsfonds 268 000 Thlr. und derjenige der Stargard-Posener: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 64 175 Thlr., zur Amortisation derselben 17 557 Thlr., Einlage in den Erneuerungsfonds 229 000 Thlr., Eisenbahn-Abgaben 9479 Thlr., Superdividende des Staats 9892 Thlr., sowie $4^1/_2$ Proc. Rente an die Stamm-Actien-Besitzer 225 000 Thlr.

Aus dem Betriebe der schmalspurigen Bahnen resultirte ein Ueberschuss von 64 958 Thlrn., welche dem Ueberschusse der Oberschlesischen Bahn nebst den bei der Breslau-Posen-Glogauer

Bahn unverwendet gebliebenen 24329 Thlrn. und denjenigen der Stargard-Posener von 35307 Thlrn. hinzutreten, so dass derselbe im Ganzen 3938547 Thlr. beträgt, welcher folgende Verwendung erhielt: Dotirung des Reservefonds 2159 Thlr., des Erneuerungsfonds 780000 Thlr., des Erneuerungsfonds der schmalspurigen Bahnen 28117 Thlr, zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 416468 Thlr., zur Armortisation derselben 74777 Thlr., zur Superdividende des Staats 658344 Thlr., zur Eisenbahn-Abgabe 269588 Thlr., zur Zahlung von 13²/₃ Proc. Dividende 1708470 Thlr. und als Uebertrag auf nächste Rechnung 623 Thlr.

Der Reservefonds der Oberschlesischen Eisenbahn hatte ult. 1867 einen Bestand von 72318 Thlrn., derjenige der Stargard-Posener von 20000 Thlrn., die Erneuerungsfonds schlossen ab mit einem Bestande von 1690373 Thlrn. bei der Oberschlesischen, von 212078 Thlrn. bei der Breslau-Posen-Glogauer und von 452036 Thlrn. bei der Stargard-Posener Eisenbahn.

Die Pensionscasse der definitiv bei der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn angestellten Beamten hatte einen Bestand von 56699 Thlrn., diejenige der nicht definitiv Angestellten von 389746 Thlrn. und diejenige der Stargard-Posener von 106789 Thlrn. Eine Vereinigung der letzteren Casse mit derjenigen der Oberschlesischen steht bevor.

Dem Geschäftsberichte der Oberschlesischen Eisenbahn ist eine „Vergleichende Waaren-Statistik“ beigefügt, welche für National-Oeconomen etc. recht schätzbares Material bringt, weshalb wir dieselben hierauf und überhaupt auf den volkswirthschaftlichen Theil des Geschäftsberichts besonders aufmerksam machen.

tz. — Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. (Nachtrag zum Geschäftsbericht pro 1867.) Dieser Nachtrag, enthaltend „die Zusammenstellung des Güterverkehrs in Waaren-Gattungen nach und von den einzelnen Stationen und fremden Eisenbahnen“ umfasst 94 Bogen, er bildet zusammen mit dem Geschäftsberichte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ein Werk, welches so voluminös ist, wie 5 ausführlich bearbeitete Geschäftsberichte anderer Verwaltungen.

Der bedeutende Güterverkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist nach Waaren-Gattungen in XXXIV Abtheilungen oder 113 Artikel eingetheilt und nach Versandt und Empfang der verschiedenen Expeditionen (Binnen-, directer und Durchgangs-Verkehr) für jede Station und Richtungsweise zusammengestellt.

Für jede Station ist der directe und Durchgangs-Verkehr mit den einzelnen Bahnen noch getrennt, woher es kommt, dass allein die Güterbewegung von und nach Berlin resp. deren Transite 14 Druckbogen umfasst.

Was nun die Angabe der Richtung anbetrifft, so ist dieselbe, wie bei den meisten übrigen Verwaltungen in der Weise dargestellt, dass der Anfangs- und Endpunct der Bahn genommen und kurzweg gesagt ist: „Richtung von Berlin nach Breslau“ resp. umgekehrt. Bei den Zweigbahnen ist ähnlich verfahren.

Das Schema, nach welchem diese für den Eisenbahn-Statistiker überaus interessante mühsame Arbeit aufgestellt wurde, ist hiernach folgendes:

I. Abfälle.
1. Borsten, Haare, Hörner etc.
Centner

Station	Nähere Bezeichnung des Verkehrs	Versandt Richtung von Berlin nach Breslau	Versandt Richtung von Breslau nach Berlin	Empfang Richtung von Berlin nach Breslau	Empfang Richtung von Breslau nach Berlin
z. B. Berlin	a. Binnenverkehr				
	b. directer Verkehr				
	1. mit der Kgl. Ostbahn				
	a. Berlin mit Königsberg				
	b. „ „ Danzig				
	u. s. w.				
	2. mit der Russischen Eisenbahn.				

Die gestellte Aufgabe: die Güterbewegung in klarer und deutlicher Weise zur Anschauung zu bringen, ist in dem vorliegenden Werke vollkommen gelungen, gleichzeitig kann man aber auch aus diesem Nachtrage ersehen, welche zeitraubende, kostspielige Arbeit diese Zusammenstellung für ein grösseres Bahnnetz macht. Wir können hier nicht auf die einzelnen Details des Berichts, welchen wir jedem Statistiker zum Studium empfehlen können, eingehen, dagegen wollen wir das diesem „Nachtrag“ beigefügte Schluss-Resultat, die Nachweisung der Centner-Massen der Hauptgüter-Gattungen, welche im Jahre 1867 auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn transportirt wurden, wiedergeben. Hiernach gelangten folgende Artikel in grösseren Massen auf derselben zum Transporte.

	Ctr.
Steinkohlen	15349955
Getreide	5191501
Mehl, Kleie	1048752
Manufacturwaaren	857340
Steine	719689
Schmiede- u. Walzeisen	690125
Braunkohlen	586858
Salz etc.	518116
Schmelzeisen	500959
unbearbeitetes Bau- und Nutzholz	475678
Eisenbahnschienen	438145
Spiritus und Sprit	421499
Wolle	411920
Grobe Eisenwaaren (Eisen- und Stahlwaaren)	345418
Kalk	331090
Kartoffeln	328976
Flachs, Hanf, Heede u. Werg	310169
Fastagen, leer	256455
Fette Oele in Fässern	253463
Chamott-, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Drains	246096
Lumpen	239501
Sämereien allert Art	225689
Leinewand u. Segeltuch	225508
rohe Baumwolle	221077
Zucker, roh und raffinirt	218192

Von einer grösseren Anzahl Verwaltungen sind ähnliche Tabellen über die Güterbewegung in benutzbarer Weise bereits angefertigt und es ist anzunehmen, dass in nicht zu ferner Zeit das Material zur Aufstellung einer Güter-Statistik für ein grösseres Bahngebiet vorhanden sein wird.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Das am 31. October d. J. in Hamburg in Wirksamkeit getretene und der Leitung des Provinzial-Steuer-Directors von Schleswig-Holstein unterstellte zollvereinsländische Hauptzollamt hat als Grenz-Ein- und Ausgangsamt des Zollvereins die vollen Befugnisse eines Hauptzollamtes, und übt solche bezüglich des Verkehrs auf den Eisenbahnen, zunächst durch die Zollabfertigungsstellen auf dem Hauptfahrpostamte und auf den Bahnhöfen der Berlin-Hamburger, sowie der Lübeck-Hamburger Eisenbahn aus. Für den Verkehr auf der Ober-Elbe findet eine Abfertigung in Hamburg für jetzt nicht statt, vielmehr bleiben die Abfertigungsstellen an der Elbe und insonderheit das Hauptzollamt zu Wittenberge in der gedachten Beziehung in der bisherigen Stellung. — Gewöhnlich wendet man sich direct oder durch Vermittelung der Gesandtschaft des Norddeutschen Bundes etc. an das Russische Finanz-Ministerium um Niederschlagung von Zollstrafen und Confiscationen, welche durch Unregelmässigkeit der Declaration oder anderer Versehen veranlasst worden sind, es wird jedoch rascher und sicherer zum Ziele führen, wenn der Absender der nach Russland gehenden Waaren den Empfänger derselben zur Stellung der etwaigen Anträge auf Straferlassung etc. veranlasst.

Seit 1. December findet zwischen den Stationen Köln, Dortmund und Hamm der Köln-Mindener Bahn einerseits und der Hannoverschen Station Hildesheim andererseits eine directe Personen- und Gepäckbeförderung statt.

Im Bereiche des Westfälischen Eisenbahnverbandes wird gereinigtes Petroleum (cfr. Seite 16 sub 2 des Güterreglements) auch dann zum Transport zugelassen, wenn dasselbe in sorgfältig verlöthete, aus starkem Weissblech angefertigte Gefässe von quadratischer Grundform — etwa von 8″ Länge und Breite, bei 12″ Höhe — gefüllt wird und sofern je 2 dieser Blechgefässe in einer Kiste von 1″ starken Brettern gelegt werden, deren Raum der Grösse von 2 Gefässen genau entspricht, so dass ein Rütteln der Gefässe nicht möglich ist, die Verwaltungen sind jedoch befugt, wegen der mit einer Verlöthung schadhaft gewordenen Blechgefässe verbundenen Gefahr, derartige Kisten sofort ausladen und auf Rechnung der Versender bestmöglichst zu verwerthen.

Für den Transport von Steinkohlen und Coaks von den Stationen Osnabrück, Piesberg, Ibbenbüren und Püsselbüren der Hannoverschen Staatsbahn nach den Stationen: Herford, Bielefeld, Brackwede, Gütersloh, Rheda, Oelde, Beckum und Ahlen ist vom 1. December an eine Frachtermässigung eingetreten.

Für die am 1. December neu eröffnete Bahnstrecke von Mülheim am Rhein bis Bergisch-Gladbach der Bergisch-Märkischen Bahn wurde ein Nachtrag zum Localgütertarif ausgegeben. Preis 1 Sgr.

Mit dem 10. December tritt ein Tarif nebst Règlement für den Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Eisenbahnverband behufs directer Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und sonstigen Transportgegenständen zwischen Stationen der unter Verwaltung der Köln-Mindener Bahn und der kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld stehenden Eisenbahnen in Kraft. Exemplare: 11 Sgr. — Mit demselben Tage werden sämmtliche bisherige Tarife für den directen Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn, mit alleiniger Ausnahme des Tarifs für Steinkohlen, Coaks und Briquets, an dessen Stelle binnen Kurzem ebenfalls ein neuer Tarif eingeführt werden wird, aufgehoben.

In Gemässheit der Bestimmungen im § 14, La. C, Ziff. 1, Alinea 2 des Reglements zu den Tarifen für den Localverkehr der Rheinischen Bahn, giltig vom 1. Juli 1866 an, wird vom 5. December d. J. an bis auf Widerruf für alle, auf der in Köln gelegenen Station Pantaleon eintreffenden Kohlensendungen die Frist, innerhalb welcher die einzelnen Wagen nach ihrer Bereitstellung zum Abladen abzunehmen, bezw. auszuladen sind, von 6 auf 4 Tagestunden beschräkt.

Am 1. December sind für den Wechselverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Statsbahnen einer- und Stationen der Württemb. Staatsbahnen andererseits neue Tarife für Güter, Fahrzeuge und Leichen ins Leben getreten, nach welchen die Auswechselung der Gütersendungen zwischen den beiden Staatsbahnen nicht nur über Ulm und Nördlingen, sondern je nach der geographischen Lage der Versandt- und Empfangsstationen auch über Lindau (über den Bodensee) stattfindet. — Exemplar 24 kr.

Zu dem Meilenzeiger und den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen den Kgl. Bayer. Staats- und den Bayer. Ostbahnen vom 1. Febr. 1867 ist der 5. Nachtrag erschienen, welcher vom 1. Decbr. laufenden Jahres gültig ist und die Meilenzeiger für den Verkehr zwischen den Ostbahnstatio-

nen Pommelsbrunn und Wiesau einer-, dann den Staatsbahnstationen anderseits, sowie die Specialtarife nach und von Lindau enthält. Exemplare 3 kr.

Für die neu eröffnete Bahnstrecke Northeim-Herzberg der Hannoverschen Staatsbahn sind neue Frachttarife erschienen. Preis 1 Sgr.

Der laut Publication der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 26. Juni cr. vorläufig nur bis zum 1 d. Mts. eingeführte, um 1 Sgr. 3 Pf. pro Tonne ermässigte Tarif für Niederschlesische Steinkohlen, welche mittelst der Eisenbahn in Finkenheerd eingeben und von dort zu Wasser weiter gesandt werden, bleibt vorläufig noch bis zum 1. September k. J. besteben.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Gerichts-Assessor Freiherr Senfft von Pilsach zu Hannover ist bei seiner definitiven Uebernahme in die Staatseisenbahn-Verwaltung zum Königl. Regierungs-Assessor ernannt; die Kgl. Eisenbahn-Baumeister Bender zu Saarbrücken und Uthemann zu Dortmund sind zu Königl. Eisenbahn-Bau-Inspectoren (ersterer bei der Hannover schen Staatsbahn zu Hannover, letzterer bei der Berg.-Märkischen Eisenb. zu Elberfeld) ernannt worden. Der Kgl. Eisenbahn-Baumeister Baedeker zu Aachen ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die Betriebs-Inspectorstelle bei der Schlesischen Gebirgsbahn in Hirschberg verliehen worden.

Ausland.

× Schweiz. Zwischen dem Verwaltungsrath der Bernischen Staatsbahn und der Direction der Schweizerischen Centralbahn ist wegen Uebernahme des Betriebs der Bernischen Staatsbahn eine Punctation in Betreff der Hauptbedingungen unterzeichnet worden, die als Basis des zu vereinbarenden Vertrags gelten soll. 1) Pachtsumme: 425 000 Frcs. in 2 jährl. Raten zahlbar. 2., Dauer der Pachtzeit: 10 Jahre. 3) Vorbehalt des Beschlusses vom 7. Febr. 1867 in Betreff der Jurabahn. 4) Majoration nach Ablauf des 2. Betriebsjahres, so dass die Pachtsumme nach den gleichen Procentsätzen zunimmt, wie die Dividende der Centralbahnactien sich erhöht. —

Jedenfalls hat die Centralbahn ein für ihre Interessen günstiges Abkommen getroffen, indem der in eine Hand gelegte Betrieb zweier concurrirenden Strecken entschieden mehr rentirt als bei getrenntem Betriebe.

Die (am 22. November, wo auch die definitive Winterfahrordnung ins Leben trat, erfolgte) Wiederherstellung der durch die Ueberschwemmung an den Vereinigten Schweizerbahnen entstandenen Schäden soll die verhältnissmässig geringe Summe von nicht ganz 200 000 fr. kosten, Dank der Energie der Bauverwaltung bei der schnellen Reperatur.

Hinsichtlich der Tessiner Bahnen hat der Grosse Rath beschlossen: „Für den Bau der Linie Chiasso-Lugano und Locarno-Bellinzona-Biasca wird je 1 Million fr. als Subvention (à fonds perdus) bewilligt, indessen erst nach Vollendung und Inbetriebsetzung der betreffenden Bahn an den Unternehmer ausgezahlt. Auch für die über den Lukmanier zu bauende Strasse wird eine Subvention gewährt, sobald die beiden genannten Eisenbahnen vollendet und in Betrieb gesetzt sind.“

† Die Französische Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1867 etc.)

A. Länge der Bahn am 31. December 1867:

1) Altes Netz: 2012 Kilometer, excl. der Linie von Alais nach Bessèges mit 32 Kilom., deren Einnahmen nicht in die Rechnung der Gesellschaft gehören.

2) Neues Netz: 1737 Kilom. Hiervon waren am 1. Januar 1867 eröffnet 1490 Kilometer, im Laufe des Jahres 1867 traten neu hinzu 247 Kilometer.

Im Bau begriffen waren 1867:

1) Auf dem alten Netze: 162 Kilom., und zwar die Linien:

a) von Nizza nach der Italienischen Grenze, (wovon die Section Nizza-Monaco (14 Kilom.) im Herbst 1868 in Betrieb gesetzt worden ist, während die ganze Linie vor Ende 1869 eröffnet werden soll);

b) von Avignon nach Salon. Hiervon ist die erste Section Avignon-Cavaillon (33 Kilom.) im October 1868 eröffnet. Auf der zweiten Section Cavaillon-Salon ist der Bau der Brücke über die Durance bei Orgon mit 5 Bogen von 330 Meter Lichtweite in Angriff genommen;

c) von Aubagne nach den Bergwerken von Fuveau, welche kleine Linie am 27. Januar 1868 eröffnet worden ist;

d) von Saint-Rambert nach Annonay, welche Mitte nächsten Jahres zur Eröffnung kommen soll;

e) von Arles nach Lunel (44 Kilom.), ebenfalls am 27. Januar 1868 eröffnet;

f) der neue Bahnhof von Marseille und die Vereinigung mit der Linie Marseille-Toulon sind im Laufe des Jahres 1868 zur Vollendung gekommen.

Ausserdem ist Concession zum Bau der Linie Alais-Pouzin definitiv ertheilt worden.

2) Auf dem neuen Netze zehn Linien und zwar:

a) von Corbeil nach Montargis. Hiervon wurde die Section Corbeil-Maisse (32 Kilom.) im Januar 1865, der übrige Theil am 6. Mai 1867 eröffnet;

b) von Roanne nach Lyon über Tarare wird gegen September 1869 vollständig zur Eröffnung kommen;

c) von Brioude nach Alais. Hiervon wurde eröffnet: Section Brioude-Langeac (32 Kilom.) zu Ende 1866. Section Villefort nach la Levade (31 Kilom.) am 12. August 1867. Die Fertigstellung der zur Vermittelung zwischen Langeac und Villefort dienenden Linie von 107 Kilom. Länge wird noch 2 Jahre in Anspruch nehmen;

d) von Clermont nach Montbrison. Hiervon wird die Section zwischen Clermont und la Dore (bei Thièrs) im Frühjahre nächsten Jahres zur Eröffnung kommen;

e) von Nevers nach Chagny. Diese Linie ist seit 16. Septbr. 1867 ihrer ganzen Länge nach im Betriebe;

f) von Saintenay nach Etang. Hiervon ist die Section Autun-Etang mit 15 Kilom. seit Septbr. 1867 eröffnet, der übrige Theil wird successive bis Ende 1869 zur Eröffnung kommen;

g) von Moulins nach Montchanin. Diese Linie ist zwischen Dijoin und Montchanin im Betriebe; die letzte Section Dijoin-Moulins (56 Kilom.) wird im Frühjahre 1869 zur Eröffnung kommen;

h) Montbéliard-Delle wird zu Ende 1868 eröffnet werden;

i) von Bertuis nach Aix (völlig im Bau);

k) Zweigbahn nach Champagnole, eröffnet am 15. Juli 1867.

Diesen Eisenbahnlinien traten ausserdem hinzu:

a) die Linie von der Rhône nach dem Mont-Cenis (früher Victor-Emanuel-Bahn). Dieselbe, am 11. Novbr. 1867 von der Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn in Besitz genommen, gehört weder dem alten noch dem neuen Netze dieser Bahn an, sondern ist vielmehr Gegenstand besonderer Rechnung und specieller Staats-Garantie.

Im Betriebe davon ist die Linie von der Rhône nach Saint-Michel mit 116 Kilom., die übrigen 20 Kilom. von Saint-Michel bis zum Fusse des Mont-Cenis sind im Bau begriffen;

b) die Algerischen Bahnen, welche aus den beiden im Bau begriffenen Hauptlinien von Algier nach Oran (427 Kilom.) und von Philippeville nach Constantine (87 Kilom.) bestehen. Von ersterer Linie ist ausser der schon seit längerer Zeit in Betrieb befindlichen 49 Kilom. langen Strecke Algier-Blidah am 1. Novbr. 1868 die 60 Kilom. lange Strecke von Oran nach Relizane eröffnet worden.

B. Ausgaben für Bau, Unterhaltung etc. Die Gesammt-Kosten betrugen:

1) für das alte Netz: im Jahre 1867 . .	36 207 195 fr.	88 c.
Hierzu die Kosten bis ult. 1866	1 069 993 756 „	97 „
mithin Sa. total bis ult. 1867 .	1 106 200 952 fr.	85 c.
2) für das neue Netz: im Jahre 1867 . .	61 444 069 fr.	8 c.
Hierzu die Kosten bis ult. 1866	952 043 125 „	16 „
mithin Sa. total bis ult. 1867 .	1 013 487 194 fr.	24 c.

Die Gesammtkosten für die Algerischen Bahnen betrugen

im Jahre 1867	25 118 512 fr.	95 c.
Hierzu die Kosten bis ult. 1866	43 505 064 „	2 „
Sa. bis ult. 1867 . .	68 623 676 fr.	97 c.

Die für diese Bahn gewährte Subvention beträgt 80 Mill. francs; die Zins-Garantie 5%.

C. Finanzielle Verhältnisse:

I. Altes Netz.				
Das Capital betrug . . .		1 111 248 942 fr.	47 c.	Ueberschuss
Die Kosten stellen sich auf		1 106 200 952 „	85 „	5 047 989 fr. 62 c.
II. Neues Netz.	Capital	1 025 851 367 fr.	95 c.	Ueberschuss
	Kosten	1 013 487 194 „	24 „	12 364 173 fr. 71 c.
III. Rhône-Mont-Cenis	Capital	45 495 416 fr.	50 c.	Minus
	Kosten	45 549 331 „	41 „	53 914 fr. 91 c.
IV. Algerische Bahnen.	Capital	77 746 201 fr.	92 c.	Ueberschuss
	Kosten	68 623 576 „	97 „	9 122 624 fr. 95 c.

Während des Jahres 1867 wurden flüssig gemacht in Summa 117 054 235 fr. 80 c.

Das Gesellschafts-Capital überstieg sämmtliche Kosten pro 1867 um 26 480 873 fr. 37 c.

D. Betriebs-Resultate:

I. Altes Netz. Die Einnahmen betrugen 166 027 441 fr. 26 c. nach Abzug der Steuern etc., die Ausgaben 55 938 566 fr. 82 c., Reinertrag 110 088 874 fr. 44 c. gegen 8 329 805 fr. 25 c. = 21% pro 1866.

Von vorstehender Einnahme entfallen auf den Personenverkehr 55 499 324 fr. 96 c., den Eilgut- und Gepäckverkehr 15 747 525 fr. 93 c., den Frachtgutverkehr 101 846 568 fr. 33 c.

II. Neues Netz. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 1589 Kilometer. Die Einnahmen betrugen nach Abzug der Steuern 43 102 093 fr. 31 c., die Ausgaben 21 117 277 fr. 49 c., Netto-Ertrag 21 984 815 fr. 82 c. gegen 19 457 991 fr. 91 c. pro 1866.

III. Die Algerischen Bahnen mit einer Betriebslänge von 49 Kilom. (Section Algier-Blidah) lieferten eine Einnahme von 902 372 fr. 74 c. (18 400 fr. pro Kilom.), die Ausgaben betrugen 638 419 fr. 70 c., Netto-Ertrag 263 953 fr. 4 c. gegen 118 093 fr. 1 c. pro 1866 = 123%.

E. Dividende: Zur Vertheilung unter die Actionäre als Dividenden wurden zur Disposition gestellt 48 412 036 fr. 64 c.

Vertheilt wurden auf 800 000 Actien à 60 fr. = 48 Millionen. Der Ueberschuss von 412 036 fr. 64 c. wurde auf das neue Geschäftsjahr übertragen.

F. Dem Betriebs-Material traten 1867 neu hinzu: 10 Locomotiven nebst Tender für Güterzüge, 410 Personenwagen (ausser 58 von der Victor-Emanuel-Bahn), 3271 Güterwagen (ausser 190 von genannter Bahn). In Bestellung wurde gegeben die Herstellung von 15 Locomotiven für Personen-, 75 Locomotiven für Güterzüge, 20 Stations-Maschinen, 5 Personen-, und 2760 Güterwagen.

† Die Charentes-Bahn (Rochefort-Angoulême). Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Rochefort-Angoulême erfolgte sectionsweise und zwar am 15. April 1867 die Section Rochefort-Saintes (44 Kilom.), am 30. April 1867 die Section Saintes-Cognac (27 K.), am 23. October 1867 die Section Cognac-Angoulême (52 K.). Während der genannten Zeit (165 Tage) wurden auf obigen Strecken befördert 247 674 Personen für 366 515 fr. 21 c. excl. 34 618 fr. 85 c. Nebengebühren, 35 531,5 Tonnen Frachtgüter für 236 426 fr. 11 c., diverse Einnahmen 8249 fr. 30 c., Gesammt-Einnahmen 645 806 fr. 48 c., oder durchschnittlich pro Kilometer und Jahr 11 450 fr. 46 c. Die Betriebs-Ausgaben betrugen 375 198 fr. oder 6650 fr. pro Kilometer = 60% der Einnahmen. Die Kosten für Herstellung des ersten Etablissementsbeliefen sich nach dem letzten Rechnungs-Abschluss auf 29 947 771 fr., wozu der Staat vertragsmässig Subvention von $^1/_3$ beizutragen hat. Gezahlt sind hierauf Seitens des Staates jedoch bisher nur 5 154 850 fr. Das Gesellschaftscapital betrug am 31. Decbr. 1867 an Actien, Obligationen etc. in Summa 37 909 885 fr. 95 c. Der Bau der concessionirten Linie von Saintes nach Coutras und der Vendéer Linie sollte binnen Kurzem in Angriff genommen werden. Neue Concessionen wurden Seitens der Gesellschaft nachgesucht zum Bau: 1) der Linie von Saint-Jean-d'Angély; 2) der Linie nach Marennes und der Spitze von Chapus; 3) der Linie Rochefort-Rochelle; 4) einer Zweigbahn nach Nontron der Linie Angoulême-Limoges; 5) einer Zweigbahn von der gegenwärtig bestehenden Linie nach Blaye und Libourne.

*Italienische Südbahn. (Société Italienne pour les Chemins de fer Méridionaux.) Nach dem Geschäftsbericht, welchen der Verwaltungsrath der am 13. Juni 1868 abgehaltenen Generalversammlung der genannten Gesellschaft erstattete, hatte am 1. Januar 1867 das in Betrieb befindliche Netz derselben eine Ausdehnung von 1102 Kilometern, wovon 892 Kilom. auf die Adriatischen Linien (Bologna-Ancona-Foggia-Lecce mit Zweigbahn Bari-Gioja und Foggia-Bovino), 86 Kilom. auf die Tyrrhenischen Linien (Caserta-Neapel-Salerno-Eboli mit Zweigbahn nach Castellamare) und 124 Kilom. auf die Lombardischen Linien (Voghera-Pavia-Cremona-Brescia) fallen. Das auf die ausgeführten Bauten und das Betriebsmaterial incl. Gründungskosten verwendete Capital (nach Abzug der amortisirten Actien) belief sich am 1. Januar d. J. auf 268 848 345 L. — Für die Bahnbauten wurden jährlich während 6 Jahren circa 5 Million L. verwendet, zu welchem Zweck eine Reserve von $25^1/_2$ Mill. L. gebildet ist. Im Jahre 1867 wurden über 29 Mill. L. darauf verwendet. — Nach Vertrag mit dem Italienischen Minister der öffentl. Arbeiten vom 16. Novbr. 1867 sind die Subventionen pro 1868 und 1869 mit 46 425 000 L. vorausgezahlt worden, wogegen die Gesellschaft sich verpflichtet hat, im Lauf des Juli 1868 die Strecken Bovino-Savignano, 20 Kilom., Caserta-Montecalvo, 94 Kilom., und Gioja-Tarento, 62 Kilom. (zusammen 166 Kilom.), von ihren neuen Linien in Betrieb zu setzen und im Juli 1869 die Linie Foggia-Neapel zu vollenden, durch welche eine leichte Verbindung zwischen der Ost- und Westküste Süd-Italiens hergestellt wird.

Im Bau sind folgende Linien:

1) Foggia-Benevento-Neapel. 130 Kilom. in Betrieb, 67 Kilom. in Bau, nämlich Foggia-Bovino 33 Kilom. am 27. Januar 1867 eröffnet, und Neapel-Caserta, 35 Kilom., am 7. Mai 1867 eröffnet; weiter ist Caserta-Benevento, 18 Kilom., im April 1868, Caserta-Ponte, 47 Kilom., 15. März eröffnet; Benevento-Montecalvo und Bovino-Savignano, im Juli fertiggestellt, sind am 1. August 1868 eröffnet worden, so dass auf eine Länge von 182 von 197 Kilom. die ganze Linie Foggia-Neapel jetzt befahren werden kann. Auf der dann noch fertig zu stellenden Strecke von 15 Kil. befindet sich der grosse Tunnel von Ariano, 3203 Meter lang (wovon im April 2125 Meter vollendet waren), sodann der von Starza, 2595 Meter, und der von Cristina, 1432 Meter lang, welche sämmtlich mit der ganzen Linie in der Mitte des nächsten Jahres fertig sein sollen.
2) Bari-Tarent (Taranto), in Betrieb 53 Kilom., in Bau 62 K. Durch die im Juli beabsichtigte Vollendung der Strecke Gioja-Tarent wird die ganze Linie in Betrieb gesetzt. Die grossen Viaducte, von welchen der bei Palagianello 138 Meter lang und 38 M. hoch ist, bereits vollendet war, sollten die von Castellanetta und von St. Stephano zugleich mit dem provisorischen Bahnhofe von Tarent im Juli d. J. vollendet werden.
3) Lecce-Otranto, 46 Kilom., wovon 18 Kilom. vollendet, 28 in Bau. Die erste Section Lecce-Zollino, 18 Kilom., wurde am 1. Februar d. J. in Betrieb gesetzt, die Section Zollino-Maglia ist in Bau, und soll Alles aufgeboten werden, um die Adriatische Linie baldigst bis Otranto zu eröffnen.
4) Zweigbahn nach Candela, 38 Kilom., wurde am 15. Mai d. J. in Betrieb gesetzt. Für diese Linie geniesst die Gesellschaft eine jährliche Zinsgarantie von 110 000 L. (70 000 Seitens des Staats, 40 000 Seitens der Commune).
5) Voghera-Pavia wurde am 15. Novbr. 1868 dem Betrieb übergeben und übernahm gleichzeitig die Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahn den Betrieb bis nach Brescia nach dem Vertrag vom 2. November 1867.
6) Die Vorarbeiten für die Linie Ponte-Campobasso-Termoli-Pescara-Aquila-Rieti sind in Ausführung begriffen und wird der Regierung zur Wahl der Trace vorgelegt werden.

Dagegen hat die Gesellschaft auf den Bau der Linie Gioja-Potenza, auf welche sie ein Vorrecht hatte, renoncirt, nachdem unterm 10. Decbr. 1867 dem Ingenieur Menin von der Regierung die Concession zum Bau ertheilt war.

Die Einnahmen des Jahres 1867 haben 8 701 011 L. (1 798 963 L.) weniger als 1866) betragen, 7706 L. pro Kilometer (2963 L. pro Kilom. weniger als 1866).*

Die Subvention der Staats betrug in 1867 24 882 763 L. gegen 22 067 006 L. in 1866 (die Einnahmen sind gefallen, die Subventionen gestiegen). — Die Subventionen und Einnahme zusammen betrugen in 1867: 33 583 004 L., 1 016 793 L. mehr als 1866. Die Minderung der Einnahme fällt hauptsächlich auf die Militärtransporte, indem in 1866 2 209 013 L. mehr hierfür vereinnahmt wurden. Ebenso ist die Einnahme aus dem Personentrausporte um 136 641 L. gefallen (5 551 020 gegen 5 687 662 L. in 1866), was ebenfalls darauf zurückgeführt wird, dass die Bedürfnisse des Kriegs in 1866 eine ausserordentliche Bewegung im Personentransport hervorgerufen hatten, welche in 1867 fortfiel. Dagegen hat der Gütertransport eine Vermehrung der Einnahme um 394 256 L. (2 610 533 gegen 2 063 842 in 1866) gebracht, indem 751 160 Q. mehr als in 1866 befördert wurden, welche hauptsächlich auf den Getreidetransport fallen, welcher eine Vermehrung von 5 000 000 Q. aufweist (1 104 587 gegen 601 471 in 1868).

Schliesslich haben wir noch zu berichten, dass eine am 28. November d. J. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Südbahn-Gesellschaft einen am 14. October d. J. mit der Italienischen Regierung abgeschlossenen Vertrag genehmigt hat, wonach Seitens der letzteren die Gesellschaft von der Verpflichtung zum Ausbau

1) der Linie von Termoli zum Anschluss an die Eisenbahnlinie Neapel-Benevent,
2) der Linie Pescara-Aquila-Rieti

entbunden wird, wogegen die Regierung es sich vorbehält, diese Linien selbst zu bauen, in welchem Falle die Gesellschaft jedoch verpflichtet bleiben soll, diese Linie in Betrieb zu nehmen.

Die Regierung zahlt im laufenden Monat Decbr. pränumerando einen halbjährigen Vorschuss von 36 Millionen in Staatsbonds an die Gesellschaft auf 1 Jahr mit der Verpflichtung der Verzinsung Seitens der Gesellschaft. Dagegen willigt die Gesellschaft darein, dass die Staatsgarantie von 20 000 Frcs. pro Kilometer für 1869 auf 19 000 Frcs., für 1870 auf 18 500 Frcs. und von da ab bis zum Ablauf der Concession auf 18 000 Frcs. ermässigt wird. Diese reducirte Garantie erstreckt sich auf das ganze Netz der Südbahn, selbstverständlich mit Ausschluss der 320 Kilom., von deren Bau die Gesellschaft nunmehr befreit ist. Auch verpflichtet sich die Gesellschaft, die ihr gewährten Vorschüsse vom Jahre 1870 an bis längstens 1876 zurückzuerstatten.

t. — Der Personenverkehr der Englischen Eisenbahnen. Eine auffallende Erscheinung bei den Englischen Eisenbahnen ist, wie aus den, vom Englischen Handelsministerium jährlich veröffentlichten, statistischen Nachweisungen hervorgeht, die geringe Durchschnittszahl von Passagieren, die in den Personenzügen befördert werden. Es kamen nämlich im Jahre 1866 auf 3 741 086 Personenzüge, die im Durchschnitt einen Weg von 19 Engl. Meilen zurücklegten, nur 274 293 668 Passagiere, welche durchschnittlich nur $8^1/_2$ Meilen weit fuhren, so dass auf jeden Zug durchschnittlich nur 32 Passagiere kommen, und zwar ist bei dieser Berechnung der starke Personenverkehr zwischen London und seiner Nachbarschaft mit eingerechnet. Der Schluss liegt also nahe, dass zu viel Personenzüge gehen und dass viel Geld verschwendet wird, indem man durch überflüssige Züge einen Verkehr zu schaffen sucht, der nicht vorhanden ist. Die Personenzüge haben also im Allgemeinen ganz unverhältnissmässig viel todte Last im Vergleich zur Nutzlast zu befördern.

Nicht viel besser geht es mit den Güterzügen. Nach dem Zeugniss der bedeutendsten Englischen Eisenbahn-Ingenieure ist auch bei den Güterzügen das Verhältniss der todten Last zur Nutzlast höchst ungünstig. Auf der Lancashire and Yorkshire Bahn, die einen sehr bedeutenden Güterverkehr hat, enthält jeder Güterzug durchschnittlich nur 48 Tons, auf der London and North Western Bahn 50 Tons, während eine tüchtige Güterzugs-Maschine mit Leichtigkeit einen Zug mit der vierfachen Nutzlast befördern kann.

Auf der Great Western Bahn haben sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr seit den letzten 16 Jahren verdreifacht, die von den Personenzügen durchlaufene Meilenzahl verfünffacht, während die Einnahmen pro Meile von 9 Sh. auf 5 Sh. abgenommen haben. Ebenso haben sich auf derselben Bahn und in demselben Zeitraum die Einnahmen aus dem Güterverkehr verachtfacht, während die von den Güterzügen durchlaufene Meilenzahl auf das Zwanzigfache zugenommen und die Einnahme pro Zugmeile von 14 Sh. auf $5^1/_2$ Sh. abgenommen hat. Die Resultate dieser Erscheinungen sind den Actionären zur Genüge bekannt.

Das Ideal des Englischen Eisenbahnbetriebes sind viel Züge und schnelle Züge. Schnellzüge werden überall eingerichtet, wenn sie auch die Kosten nicht einbringen; der ganze übrige Betrieb muss sich danach richten, denn sie sind der Stolz der Eisenbahnverwaltungen. England hat deshalb auch Anspruch auf die zweifelhafte Ehre, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge dort grösser ist,

* Die grösste Kilometer-Einnahme hatte die Strecke Neapel-Eboli-Castellamare, nämlich 16 693 L., dann Bologna-Ancona 15 138 L.

wie in allen anderen Ländern. Um den Schnellzügen aus dem Weg zu kommen, müssen die Güter-, Kohlen- und Vieh-Züge häufig mit geringer Belastung und grosser Geschwindigkeit abgefertigt werden. Auch die verhältnissmässig grössere Zahl von Unfällen auf den Englischen Eisenbahnen ist zum grossen Theil dem dort mit Schnellzügen getriebenen Luxus zuzuschreiben.

Unter den verschiedenen Wagenclassen im Personenverkehr macht sich auch in England die dritte Classe verhältnissmässig am besten bezahlt, obgleich sie dort im Allgemeinen ziemlich stiefmütterlich behandelt wird. In der dritten Classe ist das Verhältniss der Nutzlast zur todten Last bekanntlich weit günstiger wie in den beiden oberen Wagenclassen, und die Passagiere dritter Classe sind genügsamer, während ein Passagier erster Classe in der Regel ausser einem Platz zum Sitzen noch einen zweiten Platz zum Auflegen seiner Füsse und einen dritten zur Unterbringung seines zahlreichen Handgepäcks beansprucht, und höchst ungehalten ist, wenn etwa das Coupée voll besetzt werden sollte. Auch verlangen die Passagiere der oberen Wagenclassen überall, wo täglich im Durchschnitt auch nur 3—4 durchgehende Passagiere vorkommen, das Durchgehen der Personenwagen von den Hauptbahnen auf die Zweigbahnen und vice versa, während die Passagiere dritter Classe ohne Umstände mehrfach umsteigen müssen.

Nach der Ansicht des verstorbenen Robert Stephenson, welcher im Jahr 1856 über diesen Gegenstand einen Vortrag in der Institution of Civil Engineers hielt, macht sich ein Personenzug, wenn auch nur die Hälfte der Plätze gefüllt ist, genügend bezahlt, wenn pro Person und Engl. Meile nur $^5/_8$ Penny, oder pro Person und Deutsche Meile etwa $2^1/_2$ Sgr. eingenommen werden. Stephenson sagt ferner in jener Rede: „Nichts ist so vortheilhaft wie der Transport von Personen, weil nichts so billig transportirt wird. Der Güterverkehr muss schon deshalb kostspieliger sein, weil die Güter ein- und ausgeladen, angenommen und abgeliefert werden müssen, während die Passagiere alles derartige selbst besorgen. Die Personenwagen sind freilich in der Anschaffung kostspieliger wie die Güterwagen, dafür laufen sie aber auch weiter und werden geringer belastet, erfordern also auch weniger Zugkraft. Im Jahr 1854 haben 111 000 000 Passagiere, welche etwa 8 000 000 Tons wiegen, auf den Englischen Bahnen durchschnittlich 12 Engl. Meilen zurückgelegt und im Ganzen etwa 9 000 000 £, also mindestens 2 Sh. pro Ton Nutzlast und pro Meile, eingebracht. Kohlen werden dagegen in einigen Fällen für $^1/_2$ Penny pro Ton und pro Engl. Meile (oder etwa $0,_1$ Sgr. pro Ctr. und pro Deutsche Meile) befördert. Dabei ist jedoch zu bemerken, dass die Personenzüge in der Regel nur etwa die Hälfte oder den dritten Theil der Passagiere enthalten, welche darin Platz finden könnten, und dass das Verhältniss der todten Last zur Nutzlast dabei sehr ungünstig ist. Im Durchschnitt kann ein Personenzug etwa 200 Passagiere fassen. Die Betriebskosten sind pro Zug und Engl. Meile zu 15 Pce. (etwa 2 Thlr. pro Deutsche Meile) anzunehmen. Wenn man also nur 100 Passagiere rechnet, die $^5/_8$ Penny pro Person und Engl. Meile oder im Ganzen 5 Sh. $2^1/_2$ Pce. pro Meile einbringen, so werden dabei 4 Sh. $7^1/_2$ Pce. verdient. Es sollten daher alle Eisenbahn-Verwaltungen sich bemühen, dem Personenverkehr möglichst viel Erleichterungen zu gewähren, um denselben so viel wie möglich zu entwickeln und daraus eine möglichst grosse Einnahme zu ziehen."

(Nach der Quarterly Review).

t. — Die Londoner Güterstationen. Der Güterverkehr auf den Güterbahnhöfen zu London ist noch immer in einem enormen Wachsthum begriffen. Es sind erst 30 Jahre verflossen, seit die London and Birmingham Bahn eröffnet wurde und jetzt passiren monatlich etwa 80 000 Tons Güter, abgesehen von den Kohlen, allein über die Londoner Güterstationen dieser Bahn, die sich jetzt zum grössten Englischen Eisenbahnnetz ausgedehnt und den Namen London and North Western Bahn angenommen hat. Von den 32 439 891 Tons Gütern, die im Jahr 1866 auf sämmtlichen Englischen Eisenbahnen befördert wurden, transportirte jene Bahn allein 4 693 832 Tons, also mehr als die gesammte Transportmasse der Schottischen, und fast das dreifache der Transportmasse der Irischen Eisenbahnen. Von diesem colossalen Güterverkehr der London and North Western Bahn passirt etwa ein Viertel über die Londoner Güterstationen dieser Bahn.

Der Betrieb einer solchen Londoner Güterstation ist während der Nacht ungemein lebhaft; fast alle abgehenden Güter werden Nachts verladen und abgeschickt, und fast alle ankommenden Güter kommen mit Nachtzügen in den frühesten Morgenstunden an, so dass sie schon an demselben Tage während der Geschäftsstunden an die Empfänger abgeliefert werden können. Wenn man bedenkt, dass 1500 Arbeiter dort allein in den Güterschoppen einer Bahn mit dem Ent- und Beladen der Güterwagen beschäftigt sind und dass in der Zeit von $6^1/_2$ Uhr bis $9^1/_2$ Uhr Abends fortwährend schwer beladene Güterkarren aus allen Theilen der grossen Stadt ankommen, wenn man sich ferner das Getöse der Stimmen und das Geräusch der zahlreichen, durch Maschinerie bewegten Krahne und Winden hinzudenkt, so kann man sich eine Vorstellung von dem nächtlichen Leben und Treiben auf einem solchen Londoner Güterbahnhof machen.

Die Camden-Station der London and North Western Bahn hat eine Grundfläche von 14 Acres und enthält fast 20 Engl. Meilen Nebengeleise, welche meistens auf den grossen Güterschoppen zulaufen, der 400 Fuss lang und 250 Fuss breit ist. Derselbe enthält zwischen den darin liegenden Geleisen und Drehscheiben eine Menge von Ladeperrons mit hydraulischen Winden, Krahnen und Drehpfosten, um welche ein Seil geschlungen wird, um die Wagen auf den Geleisen entlang zu ziehen. Jede Nacht werden dort durchschnittlich 670 Wagen beladen und in 27 Zügen, jeder Zug 25 Wagen stark, abgesandt. Obgleich jede Nacht etwa 10 000 Stückgüter von durchschnittlich 90 bis 100 Pfd. Gewicht dort zu verladen sind, so sind doch kaum 2 Stunden Zeit erforderlich zwischen der Ankunft dieser Güter auf dem Bahnhof und deren Absendung per Eisenbahn.

Nach Mitternacht beginnen die ankommenden Güterzüge einzulaufen und es giebt dann etwa eben so viel Güter aus den Eisenbahnwagen auszuladen, wie vor Mitternacht eingeladen und abgesandt werden mussten. Nach 3 Uhr Morgens ist der Bahnhof ebenso mit Gütern angefüllt und ein ebenso lebhaftes Treiben wie am vorhergehenden Abend. Die abgehenden Güter sind von ganz anderem Character wie die ankommenden; die letzteren bestehen meistens aus Lebensmitteln für den Londoner Verbrauch. Besonders zu erwähnen sind 2 Schnellzüge, die frisches Fleisch aus Schottland bringen, wodurch eine vollständige Umwälzung im Viehhandel der Schottischen Hochlande hervorgerufen ist. Der eine dieser Fleischzüge, von Inverness, Aberdeen und Umgegend, bringt 44 Wagen, mit frischem Ochsen- und Hammelfleisch angefüllt; derselbe gebraucht zu seiner Fahrt 30 Stunden und kommt bereits um 11 Uhr 5 Min. Abends auf der Camden-Station an. Der zweite Fleischzug besteht aus 55 Wagen und kommt aus dem westlichen Schottland; derselbe kommt um 2 Uhr 40 Min. Morgens auf der Camden-Station an. Das Fleisch wird dann schleunigst nach den Märkten von Newgate und Leadenhall weiter befördert, so dass ein Ochse, der in den Hochlanden graste, schon binnen 48 Stunden in London als Prachtstück eines Westend-Diner's auf der Tafel figuriren kann. (Nach der Quarterly Review).

Technisches.

t. — Bahnleger-Maschinen. Die Zeitschrift Alta California bringt eine Notiz über eine Bahnleger-Maschine (Railroad-Tracklayer), welche bei dem Bau der Pacific-Bahn in Californien mit Vortheil zum Legen des Oberbaues verwendet wird. Die Maschine ruht auf einem grossen Wagen von 60 Fuss Länge und 10 Fuss Breite; sie besteht in der Hauptsache aus einer kleinen Dampfmaschine, welche mittelst einer Kette ohne Ende die Schwellen und Schienen von einem zweiten Wagen, der dem ersten folgt, abnimmt und auf die Bahn in richtiger Reihenfolge niederlegt. Die Schienen werden dann durch Arbeiter auf den Schwellen festgenagelt. Die Maschine wird dabei durch eine Locomotive vorwärts geschoben, und die Arbeit geht so schnell von Statten, dass 60 Mann mit dem Nageln, Stopfen etc. zu thun haben, aber durch den Transport der Materialien bei dieser Arbeit gar nicht aufgehalten werden, so dass sie täglich 1 Engl. Meile Bahn fertig legen können. In welcher Weise die Auswechslung der mit Schienen und Schwellen beladenen Wagen vorgenommen wird, ist aus der Beschreibung nicht klar zu ersehen. Der Bauunternehmer, welcher diese Maschine benutzt, hofft durch einige Verbesserungen an derselben es so weit bringen zu können, dass er damit täglich 5 bis 6 Engl. Meilen Bahn legen kann, ein Resultat, welches allerdings für den Bau der Pacific-Bahn von der grössten Wichtigkeit sein würde.

t. — Güterwagen zum Fleisch-Transport. Die Anwendung von gut ventilirten, durch Eis kühl gehaltenen Wagen zum Transport von frischem Rindfleisch, Schweinefleisch, Hammelfleisch und Geflügel aus den westlichen Staaten nach den grossen Seestädten der Nordamericanischen Union wird immer allgemeiner, und der alte Gebrauch, das lebende Vieh zu transportiren, wird immer seltener, weil das Vieh durch solche weite Transporte bekanntlich sehr leidet, das Fleisch also dadurch ungesund wird, und weil man beim Transport des Fleisches ein viel geringeres Gewicht zu befördern hat, als beim Transport des lebenden Viehs, und die Abfälle da zurücklassen kann, wo sie als Dünger nützlich wieder verwendet werden können.

Die zu diesen Fleisch-Transporten benutzten Wagen haben doppelte Wände von $^3/_4$ Zoll starken Brettern mit einem 3 Zoll weiten Zwischenraum dazwischen, der mit dreizölligen Korkscheiben ausgefüllt ist, da man Kork für den besten Nichtleiter der Hitze hält. Oben auf dem Wagen befindet sich ein kleines Windrad von Zink, welches durch den bei der Fahrt hervorgebrachten Luftzug in Drehung versetzt wird. Auf derselben Achse mit dem Windrad steckt ein kleiner Ventilator, der frische Luft durch kleine Röhren bis in die Eisbehälter am Ende des Wagens treibt. Nachdem die Luft sich hier abgekühlt hat, sinkt sie zu Boden und tritt hier durch andere Röhren in das Innere des Wagens ein, streicht unter dem aufgehängten Fleisch entlang, umgiebt dasselbe und erhebt sich langsam bis zur Decke. Die Temperatur des Fleisches wird dadurch auf 5—6° C. über Null erhalten und das Fleisch conservirt sich dabei ausgezeichnet gut. Die Wagen sind achträdrig und tragen 200—250 Ctr.

(American Railway Times).

st. — Umsturz eines Eisenbahnzuges durch Sturm. Nach einer Mittheilung von Nordling im 2. Hefte des laufenden Jahrganges der Annales des ponts et chaussées ist vom 5. Decbr. v. J. auf der Französischen Südbahn, zwischen den Stationen Leucate und Fitou, ein Perpignan nach Narbonne fahrender Personenzug in Folge des Sturmes verunglückt. Derselbe bestand aus 1 Locomotive und 7 Wagen

und lief mit 30—35 Kilometer Geschwindigkeit pro Stunde auf einer geraden ansteigenden Strecke, während der Sturm ziemlich rechtwinklig zur Bahn wehte. Der Locomotivführer, welcher sich zufällig umschaute, sah die Wagen umstürzen, wobei sie in einen 3 Meter tiefer liegenden Teich fielen. Nur der schwere Gepäckwagen am Ende des Zuges blieb neben dem Geleise stehen, ohne umzufallen; auch der Tender wäre beinahe mitgestürtzt, wenn die Kuppelung nicht gerissen wäre.

Eine dieser Mittheilung beigefügte Tabelle macht die Gewichte der Wagen, die Art derselben und ihre statischen Verhältnisse ersichtlich. Es ergiebt sich daraus, dass der Druck des Windes über 154 Kilogr. pro Qu.-Meter betragen haben muss, dass er aber nicht 254 Kilogr. betragen haben kann. Dies beweist, dass die gewöhnlich bei der Berechnung der Viaducte zu Grunde gelegte Stärke des Winddruckes von 170 Kilogr. pro Qu-Meter (incl. der Fläche eines Eisenbahnzuges) keinesweges übertrieben ist, aber auch genügen dürfte, da die Berechnungen über den Druck, bei welchem die leeren Wagen verschiedener Bahnen umstürzen müssten, auf einen Druck von 170 Kilogr. führen, derartige Umstärze aber nur von Narbonne und vom Karst bekannt geworden sind. (Civilingenieur.)

Literatur.

* **Der Goldgulden als die demnächstige Deutsche Rechnungs-Münze.** Von H. Weibezahn, Secretär der Handelskammer zu Cöln. Zweite und vermehrte Ausgabe. Cöln und Leipzig 1868. Das Verlangen nach einer zeitgemässen Umgestaltung der Deutschen Münz-Verhältnisse hat sich in neuester Zeit wieder namentlich im Handelsstand lebhaft geltend gemacht. Um die öffentliche Meinung entsprechend aufzuklären, erscheint es deshalb gewiss nothwendig, dass jeder Gebildete Gelegenheit erhält, über die Ziele und Wege der Deutschen Münz-Reform sich klar zu werden. „Was bisher über diese hochwichtige Angelegenheit in unserer Literatur an die Oeffentlichkeit trat, insbesondere auch die Sammlung der vom bleibenden Ausschusse des Deutschen Handelstages gekrönten 5 Preisschriften, ist nicht danach angethan, das Interesse des grösseren Publicums zu erregen und das Verständniss der Sache in diesen Kreisen zu fördern. Zu diesem Zwecke muss das Ziel und der Weg der Reform in kurzen und grossen Zügen angedeutet werden und darf man nur bei den Puncten ausführlicher verweilen, welche Jedermann unmittelbar berühren und worüber ein selbstständiges Urtheil sich zu bilden Viele geneigt und auch dazu im Stande sind." Von diesem Gesichtspuncte ausgehend, hat der Secretär der Handelskammer zu Cöln, H. Weibezahn, die vorstehend erwähnte, von dem Ausschuss des Deutschen Handelstages als dritte Preisschrift gekrönte Broschüre in zweiter Auflage erscheinen lassen, welche (der Hauptsache nach) die für eine Münzreform entscheidende Vorfrage: welche Werth-Einheit der Reform des Deutschen Münzwesen zu Grunde zu legen sei, in vollkommen populärer Weise behandelt.

Der ursprüngliche Zweck des Schriftchens die Aufmerksamkeit des Berliner Handelstags von dem Franc (welchen der Ausschuss des Deutschen Handelstages als Werth-Einheit für das neue Deutsche Münzsystem in Vorschlag bringen zu wollen, in seinem Preis-Ausschreiben vom December 1867 erklärt hatte) abzulenken und dem Gulden zuzuwenden, ist dem Herrn Verfasser vollständig gelungen, indem der genannte Ausschuss statt des Francs nunmehr das Fünf-Frankenstück (Doppelgulden) und den Gulden resp. Goldgulden (= 20 Sgr.) als Rechnungmünze in Vorschlag brachte und der Handelstag selbst diesem Antrage zustimmte.

Nach der Anerkennung, welche das Schriftchen in erster Ausgabe überall gefunden hat, sind wir überzeugt, dass dasselbe auch über die kaufmännischen Kreise hinaus Beifall finden und überall anregend und klärend auf die Beurtheilung dieser so wichtigen Frage wirken wird.

* **Allgemeines Depeschen-Tarif-Buch für die gesammte telegraphische Correspondenz.** Nach amtlichen Quellen bearbeitet von J. Neumann, Telegraphen-Inspector der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Berlin, Verlag von Ernst Schotte. 1869. „Ein unentbehrliches Handbuch für Telegraphen-Beamte, Banquiers, Fabrikanten, Kaufleute, Hôtelbesitzer, Gewerbetreibende, Beamte und Privatpersonen", sagt der Titel und mit vollkommenem Recht. Es ist uns bis jetzt kein Handbuch bekannt geworden, welches in so vollständiger, rascher Weise die Feststellung der Gebühren für die Beförderung von Depeschen, und zwar nicht nur für den Bereich des Norddeutschen und Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Dienstes, sondern auch für die telegraphische Correspondenz überhaupt ermöglichte als das vorstehend erwähnte Werk. Mittelst der sehr leicht verständlichen Anweisung zum Gebrauch des Buchs, auf Seite 11, welche nochmals unmittelbar hinter dem Titelblatt abgedruckt ist, kann man sofort die Gebühr jeder Depesche berechnen. Der Verfasser hat solches auf die Weise ermöglicht, dass er die Gebiete des Norddeutschen Telegraphen-Verkehrs, die sonstigen Telegraphen des Deutsch-Oesterr. Telegraphen-Vereins und schliesslich des Auslandes von einander sondert. — Hinsichtlich des ersten Gebiets wird nach Mittheilung der Telegraphen-Ordnung mit der zugehörigen Instruction zunächst ein alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher Telegraphen-Stationen gegeben und bei jeder Station die Nummer des Taxquadrats angeführt, in welchem dieselbe liegt; sodann wird auf die Seite des Werks hingewiesen, auf welcher sich in tabellarischer Form, nach den 3 Zonen getrennt, die Stationen mit den zugehörigen Taxquadraten fortlaufend zusammengestellt finden. Ein Blick in diese Tabellen und die dort aufgeführten Stationen nebst Taxquadraten genügt, um zu erfahren, in welcher Zone die Telegraphenstation, nach welcher die Depesche versandt werden soll, zu der Versandt-Station liegt und wie viel also eine einfache Depesche dorthin kostet. Hinsichtlich des Verkehrs mit den Telegraphenstationen des Deutsch-Oesterr. Telegraphenvereins und des Auslandes genügte es, da solche sämmtlich bekanntlich in einer Gebührenzone liegen, neben den alphabetischen Verzeichnissen dieser Stationen die Gebühren resp. die Tarife für diese Verkehre wiederzugeben. In den alphabetischen Verzeichnissen der Telegraphenstationen sind uns einige Abweichungen von der gewöhnlichen Schreibweise (z. B. Bourscheid statt Burscheid) aufgefallen; auch giebt es keine Eisenbahnstationen Bergen, Brielle und Bruvershaven, und folgeweise, wie wir annehmen müssen, auch wohl keine Eisenbahn-Telegraphenstationen des Namens.

Empfehlen möchte es sich, da wo mehrere Orte desselben Namens vorkommen, von denen einer nur eine Telegraphenstation hat, stets den Ort noch näher zu bezeichnen, welcher die Station besitzt, um Missverständnissen vorzubeugen. Namentlich ist uns solches S. 13 bei Blankenhayn aufgefallen, bei welchem Namen auf S. 37 verwiesen ist, wo wir keine Andeutung finden, welcher Ort Blankenhayn in Frage stehen soll. Wahrscheinlich ist Blankenhayn in der Telegraphenroute Blankenburg-Jena gemeint. Wir machen auf diese kleinen Mängel aufmerksam, um unser lebhaftes Interesse an dem sonst so vortrefflichen Werkchen zu bethätigen.

* **Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungs-Gebiete Europa's** von Dr. W. Koch, Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Soeben ist die dritte Auflage unserer Karte erschienen, welche den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes am Schlusse des Jahres 1868 zur Anschauung bringt. Um auf die Bahneröffnungen aufmerksam zu machen, welche seit dem Erscheinen der zweiten Auflage stattgefunden haben, sind solche durch stärkere Linien hervorgehoben und die Zeit der Eröffnung, so weit es möglich war, beigefügt. Auch die voraussichtlichen Bahneröffnungen des Jahres 1869 sind durch Beifügung der Jahreszahl zu den betreffenden Linien bereits angedeutet. Ausserdem sind auf der Karte selbstverständlich alle seit dem Erscheinen der vorigen Auflage eingetretenen Aenderungen im Europäischen Eisenbahnnetz nachgetragen, namentlich die vielen Bahneröffnungen und die neu in Bau genommenen resp. zum Bau vorbereiteten Linien der Oesterreich-Ungarischen, Russischen und Französischen Eisenbahnen etc. Als neuer Karton ist ein Kärtchen der Industriebahnen des Saarbrücker Kohlenreviers beigefügt.

Dass durch die neue Auflage der Karte einem Bedürfniss entgegengekommen wird, dürfen wir wohl nach dem raschen Absatz der beiden vorigen, im laufenden Jahre erschienenen Auflagen derselben annehmen. Die Karte kann durch jede Buchhandlung zum Preis von 15 Sgr. bezogen werden. Dieselbe wird ausserdem, wie bisher, bei directem Bezug vom Herausgeber gegen franco-Einsendung des Betrags von 12 Sgr. = 42 kr. Rhein. = 60 kr. Oesterr. dem genau zu bezeichnenden Adressaten sofort franco zugeschickt.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. * = ausserordentl. Gl.-Vers.

16. Decbr. * Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
19. „ * Buschtěhrader Eisenh.-Gesellschaft zu Prag.
5. Januar 1869 * Tilsit-Insterburger Eisenh.-Gesellschaft zu Tilsit. Tagesordnung s. S. 734.
9. Januar * Bergisch-Märkische Eisenb.-Gesellschaft zu Elberfeld. Auf der Tagesordnung steht:
   1) Bau und Betrieb einer directen Eisenbahnverbindung zwischen der Ruhr-Sieg- und der Main-Weser-Bahn unter der Bedingung, dass Seitens des Staats eine Zinsgarantie für das erforderliche Baucapital bewilligt wird;
   2) Ausführung einer Zweigbahn von Hagen im Volmethale aufwärts bis in die Nähe der Stadt Lüdenscheid unter der Bedingung, dass Seitens des Staates und der betheiligten Gemeinden geeignete Subventionen bewilligt werden;
   3) Abänderung der Vertragsbestimmung wegen Verrechnung der dem Staate zu erstattenden Zuschüsse desselben zur Verzinsung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Actien;
   4) Beschaffung der für die gedachten Zwecke, sowie für die Erweiterung der vorhandenen Bahn-Anlagen und die Ergänzung der Betriebsmittel erforderlichen Geldmittel.
18. Januar 1869 Neumarkt-Ried-Braunauer Eisenbahn zu Linz.

Einzahlungen.

1.—15. Januar 1869 und 1.—15. März 1869: Nordhausen-Erfurter Eisenbahn je 10 Thlr. pro Actie an die Thüringische Bank in Sondershausen.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15. Dec. zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Materialien pro 1869	744
18. „ zu Elbing	Preuss. Ostb.	Perronsteine, Deckplatten	—
20. „ zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Personenwagen	744
22. „ zu Wien	Kaiserin Elisabethb.	Schneider- und Kürschner-Arbeiten	—
22. Dec. zu Breslau	Oberschlesische E.	Schwellen	742
31. „ zu Hamburg	Köln-Mindener E.	3500 Kiefern- u. Tannenhölzer	—
1. Januar 69 zu Cöln	Rheinische E.	Verkauf von Dampfmaschinen	742
1. „ zu Berlin	Berlin-Hamb. E.	1 Mill. hartgebrannte Mauer- u. 100000 gute Verblendsteine.	

OFFICIELLER ANZEIGER.

Thüringische Eisenbahn.

2. Einzahlung auf die Stammactien Litt. B.

Die Inhaber der über 40% Einzahlung lautenden Quittungsbogen zu unseren Stammactien Litt. B für den Bau der **Gotha-Leinefelder** Bahn werden hiermit aufgefordert, die 2. Einzahlung von 20% mit . . . . . . Thlr. 20. — „ — „
abzüglich der 4% Zinsenvergütung pro 1. Januar 1868 bis 31. Januar 1869 auf 40 Thlr. — erste Einzahlung . . . = „ 1. 22 Sgr. — „
also mit netto Thlr. 18. 8 Sgr. — „
pro Actie bis zum

31. Januar 1869

bei einer der nachgenannten Stellen zu leisten.

Wer diesen Einzahlungstermin versäumt, verfällt den im § 16 des Statuts unserer Gesellschaft vorgeschriebenen Strafen.

Die Einzahlung wird geleistet:

a) in **Erfurt** bei unserer Hauptcasse,
b) in **Berlin** bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
c) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank,**
d) in **Cöln** bei den Herren **Sal. Oppenheim jr. & Cie.,**
e) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**

überall in den üblichen Geschäftsstunden von Vormittags 9 bis 12 Uhr.

Bei der Einzahlung sind die Quittungsbogen behufs Abquittirung, nebst einem in duplo ausgefertigten Nummern-Verzeichnisse, zu welchem Formulare bei obgenannten Stellen verabreicht werden, orign. vorzulegen. Dieselben können nach einigen Tagen mit Quittung versehen wieder in Empfang genommen werden.

Jede der namhaft gemachten 5 Einzahlungsstellen ist ermächtigt, über diese 2. Einzahlung rechtsverbindlich auf den Quittungsbogen zu quittiren.

Die Zu- und Rücksendungen per Post erfolgen auf Kosten und Gefahr der Inhaber.

Erfurt, den 19. November 1869.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Ausgabe neuer Zinscoupons zu den Prioritäts-Obligationen der I., III. und IV. Anleihe.

Am 2. Januar 1869 wird der letzte der zu unseren Prioritäts-Obligationen I., III. und IV. Anleihe gehörigen Coupons (No. 12) fällig und in den Händen der Besitzer bleibt dann nur noch der Talon.

Gegen Rückgabe des Letzteren soll

vom 2. Januar 1869 ab

eine neue **Reihe Zinscoupons** ausgegeben werden und zwar:

a) in **Erfurt:** durch unsere Zinscontrole,
b) in **Dessau:** durch Herrn **J. H. Cohn,**
c) in **Berlin:** durch die Herren **Breest & Gelpcke,**
d) in **Frankfurt a/M.:** durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne** und
e) in **Leipzig:** durch die **Leipziger Bank,**

überall in den Geschäftsstunden von 9 bis 1 Uhr Vormittags.

Wir fordern demnach die Besitzer von Obligationen der drei gedachten Anleihen unserer Gesellschaft hierdurch auf, vom genannten Tage ab die Talons bei einer der obigen Ausgabestellen Behufs Empfangnahme der neuen Zinsbogen portofrei einzureichen.

Die Talons müssen mit einer doppelt ausgefertigten Designation versehen und auf derselben **nach Serien und der Reihenfolge ihrer Nummern nach geordnet** verzeichnet sein. Zu verschiedenen Anleihen gehörige Talons dürfen nicht in ein und dieselbe Designation aufgenommen werden, sondern über jede Anleihe sind getrennte Designationen aufzustellen.

Von den eingereichten Designationen bleibt das eine Exemplar bei den Talons; das andere erhält der Präsentant sofort mit Quittung über den Empfang der darin verzeichneten Talons versehen wieder zurück.

Die Ausgabe der neuen Zinscoupons erfolgt nur gegen Rückgabe dieses quittirten Exemplars.

Formulare zu Designationen sind bei den obigen Ausgabestellen und bei sämmtlichen Billet-Expeditionen unserer Bahn unentgeldlich in Empfang zu nehmen.

Vom 1. Februar 1869 ab erfolgt die Ausgabe ausschliesslich nur noch durch unsere Zinscontrole in Erfurt.

Erfurt, den 30. November 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

(Zinsenzahlung auf Stammactien Litt. B.)

Auf die vollgezahlten Stammactien Litt. B., emittirt zum Bau der **Gotha-Leinefelder Bahn,** werden die Zinsen pro 1868 mit 4 Thlr. pro Actie gegen Abgabe des Dividendenscheines No. 2 vom **2. Januar 1869** an in den üblichen Geschäftsstunden ausgezahlt:

1) in **Erfurt** durch unsere Hauptcasse;
2) in den Stationsorten unserer Bahnen durch unsere Billetexpeditionen nach vorhergegangener Anmeldung;
3) in **Berlin** durch die Direction der Disconto-Gesellschaft;
4) in **Leipzig** durch die Leipziger Bank;
5) in **Frankfurt a/M.** durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne;**
6) in **Cöln** durch die Herren **Sal. Oppenheim jr. & Co.;**

vom **1. Februar k. J.** ab erfolgt die Auszahlung ausschliesslich nur noch bei unserer Hauptcasse in Erfurt.

Erfurt, den 30. November 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn.

Die am **2. Januar k. J.** fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der früheren Münster-Hammer Eisenbahn sind von gedachtem Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Haupt-Casse in Münster in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr,
b) bei unserer Stations-Casse in Hamm,
c) bei dem Banquier A. Paderstein in Berlin.

Mehrere einzulösende Coupons sind mit einem Verzeichnisse, nach der Nummernfolge genrdnet, einzureichen.

Münster, den 3. December 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Dittmer.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ermächtigt von der am 31. Mai h. J. abgehaltenen Generalversammlung stimmberechtigter p. t. Herren Actionäre hiesiger Eisenbahngesellschaft, für die Beschaffung der Geldmittel zum Ausbau der Bahn von **Dux** bis **Komotau** fürzusorgen, hat der gefertigte Verwaltungsrath nebst einer gegen Prioritäts-Obligationen Lit. C aufzunehmenden Anleihe die Ausgabe von

4200 Stück Actien beschlossen.

Hiernach entfallen für die nach § 8 der Gesellschafts-Statuten den p. t. Herren Besitzern der bereits emittirten Actien oder der an ihre Stelle getretenen Genussscheine vorbehaltene Uebernahme dieser 4200 Stück neuen Actien zum Pari-Course auf je

3 Stück alte Actien, beziehungsweise Genussscheine

1 Stück neue Actie, und werden vorerwähnte p. t. Herren Besitzer, in deren Convenienz es liegen möchte, von dem Uebernahms-Rechte zum Pari-Course Gebrauch zu machen, ersucht, ihre Actien oder Genussscheine **bei sonstigem Verluste des Bezugsrechtes spätestens** bis

15. Januar 1869

bei einer der nachbezeichneten Cassen, und zwar:

bei der **Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien**, oder
„ Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag**, oder
„ Herrn **Michael Kaskel** in **Dresden**, oder
„ Herrn **S. Bleichröder** in **Berlin**, oder
„ der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** in **Leipzig** oder endlich
„ der **Direction** in **Teplitz**

mit einem doppelten, nach der Nummernfolge geordneten, mit der Namensunterschrift versehenen Verzeichniss zur Abstempelung einzureichen und eine erste à Conto-Zahlung von

24 fl. — kr. Oest. Whg.

auf jede eingereichte Actie, beziehungsweise auf jeden Genussschein gegen Empfangnahme eines auf den gleichen Betrag lautenden Drittel-Interimsscheines von einer neuen Actie zu leisten.

Die weiteren Einzahlungsfristen und sonstigen Bestimmungen werden später bekannt gemacht werden; es wird aber frei gestellt, jetzt schon Volleinzahlungen zu leisten.

Die geleisteten Einzahlungen werden mit 5% vom Tage des Erlages am Schlusse jedes Jahres so lange verzinst, bis der Ausbau der Strecke Dux-Komotau beendet sein wird, und die neuen Actien, für deren Hinausgabe der Zeitpunct seiner Zeit bekannt gegeben werden wird, an dem Jahres-Erträgniss gleich den alten Actien Theil nehmen wird.

Teplitz, 22. November 1868.

Der Verwaltungsrath.

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der in Gegenwart zweier Notare am 4. December 1868 stattgefundenen Ziehung wurden nachstehende 409 Stück Actien gezogen:

89 801 — 89 900	Stück	100
149 901 — 150 000	„	100
183 651 — 183 659	„	9
257 901 — 258 000	„	100
335 901 — 336 000	„	100
Zusammen	Stück	409.

Die Rückzahlung dieser 409 Actien, deren Verzinsung mit 1. Jänner 1869 aufhört, erfolgt im Betrage von 500 Francs per Actie vom 2. Jänner 1869 an in Wien am Sitze der Gesellschaft, Minoritenplatz No. 7, und in Paris bei der Société générale de Credit mobilier, Place Vendôme No. 15.

Gegen die eingelösten Actien werden laut § 48 der Statuten **Genussscheine** mit Dividenden-Coupons ausgegeben.

An den obengenannten Orten wird gleichzeitig der am 1. Jänner 1869 fällige Actien-Coupon im Betrage von 12 Francs 50 Cent. eingelöst.

Die Zahlungen der Hauptcassa in Wien finden in Oesterr. Währung zum Durchschnitts-Course der vorhergehenden Woche statt.

Wien, am 4. December 1868. **Die General-Direction.**

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen im Wege der öffentlichen Submission

a) 5 ausrangirte Locomotiven mit Tendern,
b) 3 dergleichen Tender-Locomotiven,
c) 3 alte Locomotivkessel,
d) 12 entbehrlich gewordene Dampfpumpen,
e) diverse Achsen, Räder und Bandagen und sonstige Reservetheile, von obigen Locomotiven und Tendern

verkauft werden.

Von den Locomotiven sind 2 Stück demontirt, während alle übrigen sich bis jetzt im Betriebe befanden und vollständig montirt zum Verkaufe gestellt werden. Sämmtliche Gegenstände mit Ausnahme der 3 alten Locomotivkessel, welche in der Werkstatt zu Göttingen lagern, stehen vom 9. kommenden Mts. an zur Besichtigung der Kauflustigen auf dem Bahnhofe zu Hannover.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

Offerte auf Ankauf von ausrangirten Locomotiven, und Tendern etc.

zum Submissions-Termine am **Montag, den 14. December 1868, Morgens 10 Uhr**, an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen liegen im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters zur Einsicht aus und werden auf portofreie Gesuche gegen Erlegung von 5 Sgr. verabfolgt.

Hannover, den 28. November 1868.

Der Kgl. Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

185 000 Stück eichenen Bahnschwellen und
38 000 laufenden Fuss eichenen Weichenschwellen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 22. December d. J. Vormittags 11 Uhr

in dem Central-Bureau unserer Abtheilung II. hierselbst am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 (Germania) anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im genannten Central-Büreau, sowie in den Abtheilungs-Büreaus zu Posen, Gnesen und Inowraclaw zur Einsicht aus und können auch Kopieen derselben im hiesigen Büreau in Empfang genommen werden.

Breslau, den 5. December 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Verkauf von Dampf-Maschinen.

Wir beabsichtigen, die auf den Stationen **Düren**, **Aachen** und **Ronheide** entbehrlich gewordenenen 3 Dampfmaschinen zu verkaufen.

Die Maschine in Düren hat einen Mantel-Cylinder von 9 Zoll Durchmesser, 19 Zoll Hub und arbeitet bei 3 Atmosphären Ueberdruck mit fixer Expansion.

Die Maschine in Aachen ist eine direct wirkende Hochdruckmaschine ohne Condensation, von 8 Zoll Cylinder und 30 Zoll Hub; der Kessel ist für 4 Atmosphären Ueberdruck concessionirt.

Die Maschine in Ronheide ist eine Balanciermaschine, Hochdruck ohne Condensation von 8 Zoll Cylinder und 34 Zoll Hub. Der Kessel ist für 4 Atmosphären Ueberdruck concessionirt.

Wegen der Besichtigung der Maschinen wolle man sich an die Bahnhofs-Inspectoren wenden.

Kaufliebhaber ersuchen wir, uns ihre Offerten bis zum 1. Januar 1869 einzusenden.

Köln, den 2. December 1868. **Die Direction.**

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 15. December d. J. die Bebra-Hanauer Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Güter, Hunde und Privatdepeschen von und nach den neu in Betrieb gesetzten Stationen Flieden, Elm und Schlüchtern sind die auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn bereits eingeführten Reglements maassgebend; die Tarife, welche auch für die bereits im Betriebe befindlichen Strecken einige Aenderungen enthalten, sind in den Expeditionen käuflich zu haben.

Von dem gedachten Tage ab wird die seit 1. Juni d. J. bestandene Haltestelle bei Wärterbude No. 63 in der Nähe des Dorfes Steinau zwischen den Stationen Hünfeld und Fulda aufgehoben.

Fahrplan, gültig vom 15. December 1868 an bis auf Weiteres,

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen.		I. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	III. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	V. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	VII. Personen-Zug I. II. u. III. Cl. U. M.	IX. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	XI. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.
				Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
		Cassel	Abfahrt	—	—	4.25	10.50	2.53	5.10
		Eisenach	„	—	—	—	10	3.7	6.59
		Bebra: Ankunft von Cassel		—	—	6.26	12.28	4.31	8.5
		Bebra: „ von Eisenach		—	—	—	11.8	4.5	8.10
		Bebra	Abfahrt	—	—	6.36	12.36	4.41	8.20
0.9	6.67	Mecklar	„	—	—	6.54	—	—	8.35
1.6	13.33	Hersfeld	„	—	—	7.16	1.1	5.8	8.57
3.6	26.67	Neukirchen	„	—	—	7.50	1.20	5.21	9.23
4.7	34.62	Burghaun	„	—	—	8.16	1.35	5.34	9.43
5.3	39.26	Hünfeld	„	—	—	8.40	1.46	5.45	10
7.6	56.30	Fulda	Ankunft	—	—	9.37	2.16	6.13	10.36
		Fulda	Abfahrt	—	6.15	—	2.26	6.19	—
9.4	69.63	Neuhof	„	—	6.42	—	2.44	6.37	—
10.0	74.06	Flieden	„	—	6.56	—	2.55	6.47	—
11.4	84.45	Elm	„	—	7.31	—	3.21	7.12	—
12.5	92.60	Schlüchtern	„	—	7.51	—	3.37	7.26	—
13.8	98.53	Steinau	„	—	8.6	—	3.52	7.36	—
14.2	105.19	Salmünster	„	5.10	8.26	—	4.7	7.47	—
15.1	111.86	Wächtersbach	„	5.26	8.45	—	4.21	7.57	—
16.5	122.23	Gelnhausen	„	5.47	9.10	—	4.38	8.11	—
16.9	125.19	Meerholz	„	5.56	9.20	—	4.45	8.17	—
17.9	132.60	Langenselbold	„	6.11	9.37	—	4.57	8.27	—
19.5	144.45	Hanau: Bebraer Bahnhof	Ankunft	6.30	9.57	—	5.13	8.40	—
		Hanau: Frankfurter Bahnhof	Abfahrt	6.45	10.20	—	5.25	8.50	—
		Frankfurt	Ankunft	7.20	10.52	—	6	9.13	—

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen.		II. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	IV. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	VI. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	VIII. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	X. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	XII. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.
				Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm	Nachm	Nachm
		Frankfurt	Abfahrt	—	7	11.15	—	4.50	7
		Hanau: Frankfurter Bahnhof	Ankunft	—	7.23	11.45	—	5.29	7.36
		Hanau: Bebraer Bahnhof	Abfahrt	—	7.30	11.54	—	5.43	8.3
1.6	11.65	Langenselbold	„	—	7.45	12.9	—	6.7	8.26
2.6	19.26	Meerholz	„	—	7.55	12.19	—	6.24	8.42
3.0	22.22	Gelnhausen	„	—	8.2	12.26	—	6.37	8.54
4.4	32.59	Wächtersbach	„	—	8.16	12.40	—	7.1	9.16
5.3	39.26	Salmünster	„	—	8.27	12.52	—	7.19	Ank. 9.29
6.2	45.93	Steinau	„	—	8.40	1.6	—	7.41	—
7.0	51.86	Schlüchtern	„	—	8.54	1.20	—	8.3	—
8.1	60.00	Elm	„	—	9.16	1.42	—	8.33	—
9.5	70.36	Flieden	„	—	9.33	1.59	—	8.59	—
10.1	74.62	Neuhof	„	—	9.42	2.6	—	9.13	—
11.9	88.15	Fulda	Ankunft	—	10	2.26	—	9.36	—
		Fulda	Abfahrt	5.30	10.4	2.36	4.57	—	—
14.2	105.19	Hünfeld	„	6.10	10.31	3.4	5.54	—	—
14.8	109.64	Burghaun	„	6.23	10.39	3.12	6.13	—	—
15.9	117.79	Neukirchen	„	6.42	10.51	3.24	6.39	—	—
17.7	131.12	Hersfeld	„	7.10	11.10	3.43	7.16	—	—
18.6	137.79	Mecklar	„	7.24	—	—	7.34	—	—
19.5	144.45	Bebra	Ankunft	7.36	11.26	4	7.52	—	—
		Bebra: Abfahrt nach Cassel		7.48	11.63	4.12	8.15	—	—
		Bebra: „ nach Eisenach		—	12.31	4.36	11.19	—	—
		Cassel	Ankunft	10.8	1.15	5.46	10.5	—	—
		Eisenach	„	—	1.35	5.55	12.20	—	—

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind schwarz umrahmt.

Cassel, den 7. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

5 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven nebst Tendern und Reservestücken

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 14. December d. J. Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copieen der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 21. November 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

15 250 Schachtruthen gesiebten Kies

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 21. December d. J. Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Kieslieferung“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale sowie in den Betriebs-Inspectionsbüreaus auf den Bahnhöfen Guben, Görlitz und Breslau zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. November 1868.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Saarbrücker Staatsbahn.

8 Stück verschiedene Personen-Wagen,
2 „ Gepäck-Wagen und
3 „ bedeckte Güter-Wagen sowie
26 Satz Achsen mit Rädern

sollen durch öffentliche Submission in Verding gegeben werden.

Die Offerten hierauf sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissions-Termine am

Montag den 14. December 1868 Vormittags 11 Uhr

an uns versiegelt und portofrei einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 16. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

75 000 Ctr. eiserne Schienen,
33 400 Stück Seitenlaschen,
66 800 Stück Laschenbolzen,
17 700 Stück Unterlagsplatten,
38 000 Stück grosse } Hakennägel,
195 000 Stück kleine }
31 000 Stück Schwellenbezeichnungs-Nägel,
4 500 Stück hölzerne Stossschwellen,
26 500 Stück hölzerne Mittelschwellen,
16 914 Cubikfuss Weichenhölzer,
15 000 Stück eiserne Schwellen,
nach dem System Vautherin,
58 Stück Herzstücke aus Gussstahl,
81 Stück dergleichen aus Schaalenguss,
und 64 Stück complete Weichen,

zur Unterhaltung der Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn, sowie zum Neubau der Saarbrücken-Saargemünder Bahn, sollen in mehreren Loosen zur öffentlichen Submission gestellt werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift „Offerte auf Oberbau-Materialien" bis zum Submissions-Termine am

Dienstag den 15. December d. Js. Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben auf unserm hiesigen Central-Büreau in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem hiesigen Geschäfts-Locale einzusehen und können auch auf portofreie Gesuche abschriftlich von uns bezogen werden.

Saarbrücken, den 26. November 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Duering.

Pfälzische Eisenbahnen.*

Wir beabsichtigen den Materialbedarf für den Betrieb unserer Bahnen pro 1869 im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung zu vergeben.

Derselbe besteht hauptsächlich in:

1) **Brennmaterial:** Holzkohlen.
2) **Metallwaaren:** Schmied- und Walzeisen, Kupfer, Eisen- und Kupferblech, Bankazinn, Blei, Drahtstiften, Nieten, Holzschrauben etc.
3) **Holzwaaren:** Tannenborde, Tannendielen, Latten, Pappeldielen, Rothrüstendielen, Hammerstiele, Krampenstiele etc.
4) **Fettwaaren:** Maschinenöl, Lampenöl, Repsöl, Leinöl, Talg, Kernseife, Schmierseife.
5) **Sonstigen Materialien:** Petroleum, Terpentinöl, Paraffinöl, Stearinkerzen, Colophonium, verschiedene Glas- und Farbwaaren etc.

Das specielle Verzeichniss der Materialien, sowie die Lieferungsbedingungen, die dieselben sind, wie in früheren Jahren, können von unserer Directions-Canzlei, sowie bei den Bahnhofverwaltungen Ludwigshafen, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Kaiserslautern, Zweibrücken, St. Ingbert, Homburg und Kusel in einzelnen Exemplaren erhoben werden.

Lieferungslustige sind eingeladen, ihre dessfalsigen schriftlichen Offerten versiegelt, von heute an, **bis zum 15. December nächsthin, Mittags 12 Uhr** bei der unterfertigten Direction franco und mit der Bezeichnung:

„Submission für Materiallieferung pro 1869"

versehen einzureichen, oder zur Einsendung an obige Bahnhofverwaltungen zu übergeben.

Die Submittenten bleiben bis zum 31. December l. Js. einschliesslich an ihr Angebot gebunden.

Ludwigshafen, den 29. November 1868.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
Jaeger.

Schweizerische Nordostbahn.*

Submission für die Lieferung von Personenwagen.

Die Lieferung von

10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. Classe,
30 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe und
10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. u. III. Classe gemischt

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen für die Herstellung dieser Wagen liegen auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Macy, im Bahnhofe Zürich zur Einsicht bereit und werden auf Verlangen Copien davon abgegeben.

Die Angebote für diese Lieferung sind mit der Aufschrift: „Submission für die Lieferung von Personenwagen" **bis den 20. December n. k.** portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Zürich, den 28. November 1868.

Die Direction der Schweizerischen Nordostbahn.

* Für vorige Nummer zu spät (am 4. d. M.) eingegangen. Die Red.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. November 1868.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	83	%
do. II. Emiss.	4	B.	82	% à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	$87\frac{1}{4}$	%
Aachen-Mastricht	$4\frac{1}{2}$	B.	$77\frac{1}{2}$	%
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	$83\frac{1}{4}$	% à 500, 200, 100 Thlr
do. III. Emiss.	5	B.	$81\frac{1}{4}$	%
Albertsbahn I. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	—	%
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	—	% à 100 Thlr.
do. III.	$4\frac{1}{2}$	L.	—	%
do. IV. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	L.	—	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	L.	$102\frac{3}{8}$	% à 500 u. 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	99	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	$97\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Bergisch-Märkische	$4\frac{1}{2}$	B.	96	%
do. II. Ser.	$4\frac{1}{2}$	B.	93	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	78	%
do. III. Serie B.* $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	$77\frac{3}{4}$	%
Berg.-Märkische IV. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$91\frac{1}{2}$	%
do. V. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$89\frac{1}{8}$	%
do. VI. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$86\frac{1}{2}$	%
do. Nordbahn	5	B.	$99\frac{3}{4}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	91	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	$4\frac{1}{2}$	B.	$95\frac{1}{2}$	%
do. Lit. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	$94\frac{1}{4}$	% à do.

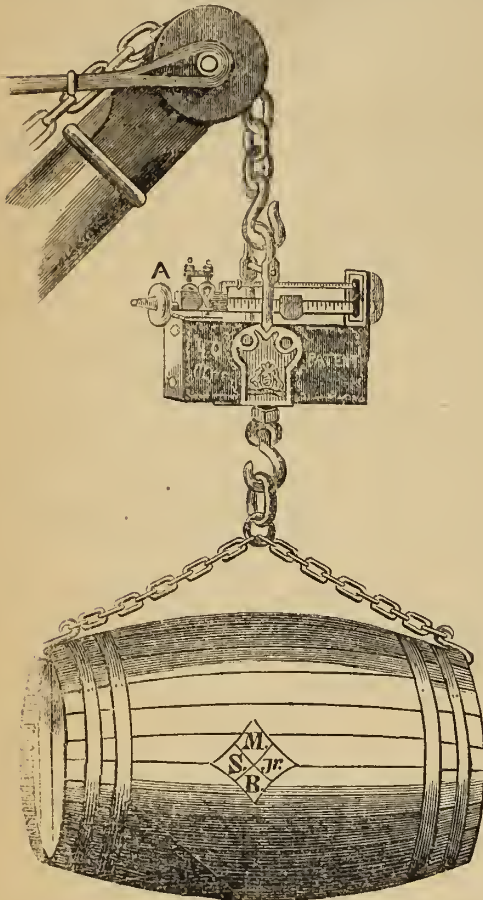
Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Görlitz	5	B.	100¼	% à 100 Thlr
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	87½	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. C.	4	B.	84⅞	%
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	83⅛	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	83⅛	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	94	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	82	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	92¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S	W.	86¾	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5 i. S.	L.	79¼	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	101⅛	%
do. do.	4	B.	84½	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	82½	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	92½	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	82½	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	82¼	% à ditto.
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	81¾	%
do. III. Emiss.	4½	B.	87½	% à 100 u. 50 Thlr.
do. IV. Emiss.	4½	B.	87½	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	—	% in fl. S. W. verschieden
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	88½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	94½	% fl. S. W. à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	85⅝	% do Thlr. à 105 kr.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i. S.	L.	83¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	79½	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	76½	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M
Graz-Köflach	4½ i. S	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	91¾	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à 1000, 500, 1000.
	ö. W. 5	W.	88	do. pr. 1000 fl. ö. W.
ditto	5 i. S.	W.	106¼	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	86¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	102½	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	88	do. pr. 100 fl. ö. W. à 300 fl.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	87	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W.	83¾	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3½	L.	102½	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	—	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88⅜	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	67⅝	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	71⅜	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	100	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W
do.	4	F.	88	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4½	B.	92	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	68¼	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	94	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	88	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85⅝	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	86¼	%
do. II. Ser.	4	B.	—	%
do. conv. I. u. II. Ser	4	B.	86¼	% à 62½, 100 u. 500 Thlr
do. III. Ser	4	B.	82½	%
do. IV. Ser	4½	B.	94	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99	% à 100 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	—	%
do. C.	4	B.	83¾	%
do. D.	4	B.	83¾	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3½	B.	76¾	%
do. F. * 3½	4½	B.	90⅜	%
do. G.	4½	B.	89½	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	126	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	122¼	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	103¾	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Bons 1875—76	6	W.	220	fl. ö. W. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	89½	% à 500 u. 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	79½	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	90¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3½	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4½	B.	90	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. do. v. 1862 u. 1865	4½	B.	90	%
do. *	4½	B.	96½	%
Rhein-Nahe Bahn *	4½	B.	92	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4½	B.	92	%
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86½	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	82	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	79¾	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	79	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	78¾	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	79¼	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	79¾	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	78¾	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	78½	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	81¼	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4½	B.	87	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	89	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i. S.	W.	92¼	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Thüringische I. Emiss.	4	L.	—	%
do. II. Emiss.	4½	L.	95	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	87¼	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	—	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i. S.	L.	82¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordbahn	5	W.	—	% à
Warschau-Terespol *	5	B.	78½	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thl.
Werrabahn *	5	L.	94⅛	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1862	1863	1864	1865	1866	1867	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	0		4	B.	30⅞	% à 200 Thlr.
Albertsb. (Dresden-Tharand)	2	2¼	4	6½	7	—	4	L.	143½	% à 100 Thlr.
Alföld-Fiumaner *		—	—	—	—	—	5	W.	151¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	9½	10	11⅓	10	9	5	4	B.	113	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6	6¼	6 13/20	7¼	4¾	5½	4	B.	97½	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	6	7½	9	9⅛	8¼	10	oh. Z	W.	298	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5	5	5¾	6	7	4½	F.	127⅛	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	6½	6½	7½	9	8	7½	4	B.	137¼	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8½	9¾	11⅚	13	13⅛	13 7/12	4	B.	197¾	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	—	—	4	B.	71¾	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	5	5	B.	93⅛	% à 200 „
Berlin-Hamburg	6¼	7¼	10	9½	9	9½	4	B.	169	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	14	14	16	16	16	16	4	B.	196½	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/12	8⅛	7⅚	8	8 7/12	8	4	B.	131	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	136	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	162¼	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8	7½	8⅔	9	9⅛	8	4	B.	114¾	% à 200 Thlr.
Brieg-Neisse	4⅜	4⅓	4⅓	5 5/12	5½	5 1/12	4	B.	100	% à 100 „
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	6	6	4	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/42	5	W.	715	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	8½	10	9⅛	11	8	6½	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	12⅝	12 11/12	15⅚	17⅔	9 1/12	8 11/20	3½	B.	126¼	% à 200 „
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	½	1½	¾	2¼	2⅛	4	4	B.	114½	% à 100 „
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	111½	% à 100 „
do. do.	5	5	5	5	5	5	5	B.	111½	% à 100 „
Frankfurt-Hanau	3½	5½	5½	5½	5⅘	6 1/10	3½	F.	112½	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	—	—	—	5	W.	161½	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	8	6	9	5	6 1/20	9½	5	W.	213½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmsborn	0	0	0	0	0	4½	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	5	3	2½	4¼	oh. Z	W.	165	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	—	4	B.	70½	% à 100 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	7⅝	8⅔	10⅛	9⅔	8⅚	9⅙	4	H.	—	% à 300 B.M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7½	7	7½	8	7¾	8½	4	F.	138	% à 250 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	12	14⅜	13	13¾	15 10/21	5	W.	198½	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	—	—	—	5	W.	162¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	173½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	—	—	—	5	W.	139¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	—	3	5	W.	143¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	18	20	20	23	20	25	4	L.	288	% à 100 Thlr.
do. m. 90% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	264¾	% à 100 „
Lemberg-Czernowitz	—	—	—	—	7	7	5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	½	0	½	0	0	½	4	L.	51	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	4	4	0	0	4	4	L.	—	% à 25 „
Lübeck-Büchen	3⅕	3½	4½	3⅝	4 13/24	4¾	4	H.	—	% à 200 „
Ludwigsb.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9	9	9⅕	10	10⅖	9⅔	4	F.	160	% à 500 fl. S. W.
Magdeburg-Halberstadt	25½	22⅜	25	15	14	13	4	B.	155¾	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	3½	3½	B.	71	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	17	17	18¾	20	20	18	4	L.	217¾	% à 100 „
do. Emiss. 1868	—	—	—	—	—	—	4½	L.	200½	% à 100 „
do. Lit. B. *	—	—	4	4	4	4	4	L.	90⅝	% à 100 Thlr.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	—	4	B.	64½	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	84½	% à 200 „
Mecklenburgische	2⅓	2½	3½	3	3	2½	4	B.	73	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88	% à 100 „
Neustadt-Dürkheim	4	4	4	4	4	4	4	F.	86¼	% à 500 fl. S. W.
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4½	4½	4½	4½	5 1/10	5	4½	F.	106⅝	% à 500 „ „
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	87½	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	2 11/12	2⅔	4 1/12	3⅔	5½	3¾	5	B.	81¾	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	—	4	B.	75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10 13/15	10½	10	11⅔	12	13⅔	3½	B.	195½	% à 100 „
do. * Lit. B.	10 13/15	10½	10	11⅔	12	13⅔	3½	B.	175	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	—	—	3½	F.	68½	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	5	5	7	8½	5	W.	300	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8½	8	8	7½	7½	6⅗	5	W.	195	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2⅛	2½	3¼	3¼	5	5	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	—	4	B.	32½	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	5	5	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4 4/10	5	4½	W.	152½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	4	F.	83½	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. * m. 80% E.	—	—	—	—	4	4	4	F.	84½	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	—	5	B.	81	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	B.	90	% à 200 „
Rheinische	6	6	6	7	6½	7½	4	B.	119¼	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6	6	6¼	7	6½	7½	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	B.	81⅛	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	26⅜	% à 200 „
Russische Bahnen *	—	5	5	5	5	5	5	B.	83	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	—	—	—	5	W.	148½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	6	4⅝	3½	4½	4½	4½	3½	B.	94½	% à 100 Thlr.
Taunusbahn	9⅗	6⅘	7⅕	8	3⅕	7	oh. Z	F.	321	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	7⅜	7⅗	8	8⅓	7⅜	8½	4	L.	141¾	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 40% Einz.	—	—	—	—	—	—	5	L.	123½	% à 100 „
do. Em. v. 1868 (Gotha Leinef.) *	—	—	—	—	—	—	4	L.	80¼	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	163½	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	—	—	5	6	5	W.	200	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ungar. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	94	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	—		5	B.	80¾	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	—	8⅓	7 11/12	8⅓	8⅓	8⅓	5	B.	59¼	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 8/15	2 6/10	2 6/10	2⅜	2 6/10	2 6/10	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 20	5 60	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	oh. Z	Ba.	493¾	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	7 25	7	8	8	7½	„	Ba.	657½	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	30	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	—	—	0	0	„	Ba.	31¼	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	20	20	11⅕	11⅕	11⅕	oh. Z	P.	918¾	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	15½	15½	16¾	17⅞	17½	18	„	P.	1210	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	7	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	„	P.	567½	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	10⅖	9	8½	8½	8	8	„	P.	641¼	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	7½	7⅘	7½	7	7	„	P.	570	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	15	15	13	12	12	12	„	P.	975	fs. pr. 500 „ „

PRIVAT-ANZEIGEN.

M. Selig junior Kaiserstrasse 31 Berlin,

Import-Geschäft, Engl. Eisenwaaren & Maschinen, Lager von Amerik. Spiralbohrern, Universalklemmfutter für Drehbänke, Locomotiv- & Wagen-Winden, Flaschenzügen, Farbemühlen etc.



Denison's hängende Waage-Maschine

(patentirt).

Der Zweck dieser Waage-Maschine ist, Güter **während des Ausladens** aus Schiffen, Eisenbahnwaggons, Frachtwagen etc. sogleich wiegen zu können. — Die Maschine wird an den Krahn angehängt, wodurch ein Waagekrahn hergestellt ist, mit welchem man die Lasten eben so schnell wiegt, wie man sie hebt. — Es wird hierdurch ungeheuer viel an Zeit und Arbeit gespart und ist die Maschine für **Eisenbahnen, Maschinen-Bauanstalten, Eisen- & Kohlenwerke** und zum Wiegen von grossen Guss- & Schmiedestücken von unberechenbarem Werth. Dieselbe wird geliefert, um von 2000 bis 80000 Zoll-Pfd. zu wiegen und ist mit einem Tarirhebel versehen, wodurch die Schlingen und Ketten zum Heben der Güter sowie jede Art von Emballage tarirt werden kann.



Norddeutscher Lloyd.

Regelmäßige Postdampfschiffahrt

BREMEN und NEWYORK,

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Newyork:		Von Bremen:	Von Newyork:
D. Weser	12. December	7. Jan. 1869.	D. Rhein	9. Jan. 1869	4. Februar
D. Hermann	19. „	14. „	D. Main	16. „	11. „
D. Union	26. „	21. „	D. Donau	23. „	18. „
D. Newyork	2. Jan. 1869	28. „			

ferner von Bremen jeden Sonnabend, von Southampton jeden Dienstag, von Newyork jeden Donnerstag.

Passage-Preise: Bis auf Weiteres: Erste Cajüte **165** Thlr., zweite Cajüte **100** Thlr., Zwischendeck **55** Thlr. Courant, incl. Beköstigung. Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht £ 2. mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse. Ordinaire Güter nach Uebereinkunft.

BREMEN und BALTIMORE

Southampton anlaufend.

	Von Bremen:	Von Baltimore:		Von Bremen:	Von Baltimore:
D. Berlin	1. December	1. Januar 1869.	D. Baltimore	1. Febr. 1869	1. März 1869.

ferner von Bremen und Baltimore jeden Ersten, von Southampton jeden Vierten des Monats.

Passage-Preise bis auf Weiteres: Cajüte **120** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Crt., Kinder unter 10 Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler.

Fracht bis auf Weiteres: £ 2. mit 15% Primage per 40 Cubikfuss Bremer Maasse.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Bremen, 1868.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Schneeschaufeln

für Eisenbahnen in starker Waare liefern

Bieck & Rosenberg, Wien,

Kolowratring No. 9.

Sicherheitszünder-Fabrik

C. Hessler & Comp.

in Schildau bei Torgau a/Elbe.

Manilla-Putz-Werg,

sehr rein, ergiebig, langfasrig, à Ctr. 5 Rthlr., als auch **weisse** und **bunte Putzwolle** empfiehlt billigst

Frankenstein in Schles.

H Bruck's Fabrik.

Traisinen für Eisenbahnen.

Viersitzige mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern, Gewicht $11^1/_2$ Ctr. Mit hölzernem Obergestell und eisern. Rädern, Gewicht 8 Ctr. Zweisitzige ganz aus Eisen Gewicht $7^1/_2$ Ctr. fertigt in bewährter Construction

C. Heckmann in Hamburg.

Kessler's selbstthätiger, patentirter Schmierapparat für Cylinder und Schieberkasten an Locomotiven und Condensationsmaschinen spart $^2/_3$ an Schmiermaterial und Reparaturen.

Allein zu beziehen von

Wirth & Co. in Frankfurt a./M.

Elegantes Geschenk für Damen.

Die seit Jahren beifälligst bekannten Franz. patent.

☞ Blumengrüsse aus Nah und Fern, ☜

Toilettenetui in Buchform mit Deutschen oder Franz. Gedicht empfehlen in echt Pariser Ausstattung à 2 Thlr., Prachtausgabe mit Photographieeinrichtung 3 Thlr.

Bergmann & Cie., Rochlitz i/S.

Lieferanten S. Hoh. d. Herzogs v. S.-C.-Gotha.

Centrifugalpumpen

(garantirter Nutzeffect 75%), Pumpen zum Handbetrieb, Stationspumpen, sowie alle Pumpen zu Entwässerungsanlagen liefert die Maschinenfabrik von **Möller & Blum**,

Berlin. Zimmerstrasse 88.

Zu verkaufen

eine im Besitz einer grossen Kundschaft mit den besten Hülfsmaschinen versehene und mit Aufträgen überhäufte **Eisengiesserei und Maschinenfabrik** in Breslau für Thlr. 50000. Familienverhältnisse allein machen den Verkauf erwünscht. Näheres brieflich durch **N. R.** 13b. Neue Gasse, Breslau.

☞ Für einen Thaler ☜

übersenden wir eine echt Pariser Toilette, gefüllt mit feinsten Parfümerien. Eleganteste Ausgaben $1^2/_3$, 2, 3 und 5 Thlr.

Bergmann & Cie. Rochlitz.

Hanfgurte für Fahrstühle bis 100 Ctr. Last, Drahtseile, Ledertreibriemen. Fabrik: **H. Ulfert,** Berlin, 56 Schönhaus. Allee.

Im J. C. Hinrichs'schen Verlage in Leipzig ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Neuestes

Städte-Lexicon

enthaltend sämmtliche Städte, Flecken und Verkehrsorte von Europa, sowie die bedeutenderen aussereuropäischen Handelsplätze etc.

Herausgegeben von

Hermann Mertens,

weil. K. S. Oberpostamtssecretair.

Dritte, wesentlich vermehrte Auflage. Vollständig umgearbeitet vom Postsecretair **Ferd. Hartung.**

354 Seiten. Lex.-8.

Preis $1^1/_2$ Thlr.; cart. $1^2/_3$ Thlr.; geb. $1^3/_4$ Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 51. Erscheint jeden Freitag. Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1868. Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 18. December 1868. (Schluss der Nummer: 17. December Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der K. K. priv. **Kronprinz Rudolfs-Bahn** ist die $1,_{56}$ Meilen lange Verbindungsbahn **St. Michael-Leoben** mit den gleichnamigen Stationen **am 1. d. Mts.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 10. December 1868.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der **Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft** ist die $10,_{2}$ Meilen lange Strecke **Rastenburg-Lyck** mit den Stationen

Styrlack, Lötzen, Widminnen, Jucha und Lyck

am 8. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Ostpreussische Südbahn ist nunmehr in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe. — Berlin, den 12. December 1868.

Nach der Mittheilung der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld findet auf der zur **Bergisch-Märkischen** Eisenbahn gehörigen, am 1. d. Mts. für den Güterverkehr eröffneten Bahnstrecke **Mülheim a. Rh.-Bergisch-Gladbach** (No. 50 dieser Zeitung) vom **15. d. Mts.** an auch Personen-, Gepäck- und Privat-Depeschen-Verkehr statt.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 13. December 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Zur Situation des Gütermarktes.

Das Jahr neigt sich seinem Ende zu und es ist uns erfreulich, beim letzten Bericht sagen zu können, dass die allgemeinen Lage bereits klar und bestimmt die Wendung zum Bessern auch in denjenigen Gebieten der Volkswirthschaft anzeigt, welche bisher nur für das dringendste Bedürfniss arbeiteten: in der für den Export arbeitenden Grossindustrie. Die letzten Nachrichten aus America und England zeigen die Besserung der Conjunctur und es ist schon von den ersten Monaten des neuen Jahres sicher zu erwarten, dass Ex- und Import einen neuen Aufschwung gewinnen werden, der auch den Eisenbahnen in erster Linie mit zugutkommen muss. In America ist die Goldzahlung der Nationalschuld sicher und eine Reform des bisherigen prohibitiven Zollsystems in Aussicht gestellt. Was England anbetrifft, so sind die Berichte aus ziemlich sämmtlichen Industrie-Centren wieder günstiger und wird eine erhöhtere Thätigkeit für Jahresschluss und die folgende Zeit bestimmt zu verhoffen gemeldet. Die neuliche Erhöhung des Disconts hing zwar damit nicht zusammen, indessen ist man für nächste Zeit auch auf eine erhöhte Geldnachfrage für die industriellen Speculationen gefasst. In beiden Staaten hatten die Wahlen das Geschäft bisher noch zurückgehalten. Auch vom Russischen Markte hofft man Besserung. Ich möchte das freilich einigermassen bezweifeln, einmal, weil die Herabsetzungen des neuen mit dem 1. Januar eintretenden Zoll-Tarifs gering sind, neben ihnen auch nicht wenige Erhöhungen stehen, andrerseits, weil die Kaufkraft des Volkes durch die Missernten bedeutend geschwächt ist. Die Getreidetransporte, die sich theils über Stettin, theils über die Preuss. Ostbahn und die übrigen ostwärts zur Grenze gehenden Linien für die ersten Monaten des neuen Jahres erwarten lassen, werden hauptsächlich von den Vorschüssen der Regierung, der Provinziallandtage und aus den Mitteln der Nothstands-Comité in Bewegung gesetzt werden.

Was Deutschland oder vielmehr den Bereich des Vereinsgebiets D. E.-B.-V. anlangt, so dürfen wir uns zwar nicht von dem treibhausartigen Leben der Wiener Börse beirren lassen, es melden aber die Berichte auch aus unsern industriellen Bezirken, dass man sich wieder Muth fasst und dem neuen Jahr ein zuversichtlicheres Gesicht entgegenbringt. Die grössere Fracht-Bewegung in den Roh- und Hilfsstoffen, in Wollen, Baumwolle und Garnen deutet die sich bessernde Conjunctur schon an und ein entschiedenes Zeichen für den mehr gehobenen Muth ist die grössere Lebhaftigkeit in den Frachten der Luxuswaaren. Wenn auch die Colonialien steigende Bewegung hatten, so möchte ich das mehr eine Discontirung der zu verhoffenden günstigeren Situation des neuen Jahres nennen.

Die Getreidetransporte stoppen noch immer. Die ganze Lage des Getreidemarktes ist eine eigenthümliche. Eine Signatur dieser Lage, die auch gewiefte Fachleute der Börse täuscht, ist es, dass man mit

Force-Operationen an mehreren Plätzen versuchte, die Bewegung in Fluss zu bringen, natürlich vergebens. Man hat von Pest bis Stettin jedenfalls die diesjährige Erndte Westeuropas unterschätzt. Wenn im October von Pest aus per Südbahn 364 098 Ctr. Getreide und 73 600 Ctr. Mehl nach Triest an Bord gingen, so ist eine derartige Monatsverfrachtung gegen das Vorjahr und gegen die Erwartung der dortigen reichen Lager ein so geringer Abzug, dass sie nicht ins Gewicht fällt. Wird die Versendung auch gegen die Feiertage immer flau, so müsste, um Ungarn nur einigermassen zufriedenzustellen, der bisherige Versandt schon ganz andere Dimensionen aufzuweisen haben. Die rückgängige Preisbewegung in mehreren Productenclassen von Birmingham bis Taganrog und Odessa giebt Ungarn nicht einmal bessere Aussichten, was das Lohnende des Exports anlangt. Augenblicklich sind ca. 560 Getreideladungen von Häfen östlich von Gibraltar unterwegs! Ob das Zufrieren der Flüsse, wie man Seitens der Speculation hofft, die östlichen Zufuhren in hohem Maasse bremsen wird, hängt vom Winter ab, der launisch genug beginnt. (Der Dniepr ist plötzlich mit 15° Kälte zugegangen). Unsere Bahnen an der Ostsee haben z. Th. von dem Zugehen der Häfen plötzliche Frachtvermehrungen erhalten. Während ich diess schreibe, erhalte ich die Nachricht, dass Kowno-Libau genehmigt ist, also die Absicht der fanatischen Moskowiten-Partei realen Ausdruck erhält, der Preussischen Ostbahn ihr aussichtsreiches Frachtgeschäft, namentlich im Winter, für den Russischen Import einigermaassen zu legen. Die Zufuhren zu den Norddeutschen Plätzen pr. Eisenbahn nahmen mit Anfang December, wie alljährlich, zu, auch gehen um diese Zeit die Frachten aus den Canälen und Flüssen auf die Schienen über. Die Zunahme des Berliner Marktes in der ersten Woche des Decembers betrug über 100 Procent gegen die Vorwoche.

Die in dem noch laufenden Jahre glänzend bewährte relative Unabhängigkeit des Güterfrachtverkehrs unserer Bahnen von der Conjunctur und Speculation hat herausgestellt, dass es die zu enormen Dimensionen angewachsenen Massenfrachten, die Centner-Meilen-Güter vorzugsweise sind, welche die Ausfälle decken. Der Kohlenconsum ist noch in fortwährendem Steigen begriffen, wie die uns vorliegenden Berichte über den Versandt aus den drei grossen Kohlencentren zeigen und die Eisenverfrachtungen werden mit dem Aufhören der Schifffahrt nicht abnehmen, wie man vom Winter fürchtete, sondern für die Schienenwege nur steigen müssen. Unsere Eisenbahnen sind mit geringen Ausnahmen fast die einzige Verkehrsclasse, welche dem scheidenden Jahre einen aufrichtigen Segensgruss nachsenden kann. Möge das neue Jahr die Entwicklung gleich stetig und glücklich uns erhalten!

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 13. December. Die Börse hat, wenigstens vorläufig, ihre Spannkraft verloren, nicht etwa weil sie in Folge des Türkisch-Griechischen Conflicts die Möglichkeit eines Europäischen Krieges voraussetzt, sondern weil sie nicht mehr an die Chance der Hausse und namentlich an die treibende Kraft der Wiener glaubt. Die Letztere hat zwar in den letzten Monaten Ausserordentliches geleistet und eine „Aufnahmefähigkeit" entwickelt, welche in Staunen setzen musste. Aber die Speculation findet, und mit Recht, in dieser ausserordentlichen Leistung Motive für die Nothwendigkeit einer Reaction, weil sie aus Quellen entsprungen ist und das Material in Canäle geleitet hat, welche die Wasser nur bis zu einem gewissen Moment fliessend erhalten können. Die Quellen sind mindestens theilweise in dem Zuflusse solcher Capitalien zu suchen, welche die Stockung des Productenhandels und der Industrie brach gelegt hatte. Dass aber eine solche Stockung besteht, dafür sprechen die neuerdings veröffentlichten Tabellen über den auswärtigen Handel im Oesterreichischen Zollgebiete, welche zwar nur bis 31. August datiren, aber doch maassgebend sind, weil sich seitdem die Verhältnisse eher noch ungünstiger gestaltet haben. Vom 1. Januar bis 31. August stieg der Einfuhr-Werth um 66 261 656 Gulden, die Ausfuhr nur um 33 482 998 Gulden, diejenige der Garten- und Feldfrüchte um 40 781 439 Gulden. Der Ueberschuss der Ausfuhr ist also von 80 102 008 fl. in 1867 auf 47 323 350 fl. in 1868 gefallen. Von der Gesammt-Ausfuhr an „Garten- und Feldfrüchten" von 82 111 524 fl. mussten ca. 35 Mill. fl. zur Deckung anderer eingeführter Artikel verwendet werden. Bedeutend ungünstiger ist das Resultat für die Monate Juli und August, in denen 15 801 638 fl. mehr importirt und 11 104 935 fl. weniger ausgeführt wurden als 1867. Der Import überstieg den Export um ca. 3¼ Mill. Gulden, während in 1867 der letztere ein Plus von ca. 23¾ Mill. fl. lieferte. Der Rückgang der Valuta, welcher sich fortdauernd entwickelt, wird den Exporthandel begünstigen, dann aber der Börse Geldmittel entziehen, über welche sie jetzt etwas rücksichtslos disponirt hat. Ich würde den dann bevorstehenden Geld-Zufluss nach Oesterreich in Rechnung stellen, wenn ich nicht wüsste, dass der in grossem Umfange aufgenommene Eisenbahnbau starke und mit fremden Valuten zu deckende Beziehungen vom Auslande nothwendig macht; wenn ich nicht in Betracht ziehen müsste, dass auch die finanziellen, in Metall zu realisirenden Verpflichtungen Oesterreichs an das Ausland in letzter Zeit bedeutend gestiegen sind. Genug, die Verhältnisse liegen für die Wiener Börse, und weil diese für alle Deutschen Börsen Ton angebend ist, nicht günstig.

Ich habe wiederholt bemerkt, dass der Eisenbahn-Actien-Markt in vollster Abhängigkeit von der Stimmung steht, welche für fremde Speculations-Papiere vorliegt. Die Folge ist, dass auch für diesen die Verhältnisse nicht günstig sind. In der abgelaufenen Woche kamen noch 2 Momente hinzu, welche einen Druck ausübten. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Verwaltung hat auf den 9. Januar eine ausserordentliche Generalversammlung berufen, welche über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg und Main-Weserbahn und einer Zweigbahn von Hagen bis Lüdenscheid Beschluss fassen soll. Dass der Bau der ersteren von einer Staats-Zinsen-Garantie, der der letzteren von Subventionen des Staates und der Gemeinden abhängig gemacht werden soll, darüber ging man stillschweigend hinweg, man sah nur abermalige „Erweiterungsbauten" und war verstimmt, nicht allein für Bergisch-Märkische, sondern auch für andere Eisenbahn-Actien. Weiter erfuhr man, dass die Staatsregierung dem Abgeordnetenhause eine Vorlage gemacht hat, welche die Vervollständigung und weitere Ausrüstung der Staatsbahnen betrifft und zu diesem Zwecke 2 142 000 Thlr. fordert. Von denselben sollen 781 334 Thlr. 21 Sgr. durch Verwendung der Ersparnisse aus früheren Eisenbahn-Anleihen gedeckt werden. Den Rest will die Staatsregierung durch Reduction des Garantiefonds der Breslau-Posen-Glogauer Bahn auf 200 000 Thlr. flüssig machen. Zu dieser Reduction ist sie berechtigt, sobald die Breslau-Posen-Glogauer Bahn während fünf hinter einander folgender Jahre 3½ Proc. des Anlage-Capitals aufgebracht hat, und dieser Moment ist jetzt eingetreten. Der Fonds besitzt zur Zeit 8858 Oberschlesische Stamm-Actien A und C und 1146 dto. Lit. B. Die Vorlage veranschlagt den Erlös zu 185 und resp. 165 Proc. mit 1 827 820 Thlr., ab die dem Fonds verbleibenden 200 000 Thlr., es bleiben also für den obengedachten Zweck 1 627 820 Thlr. disponibel, gebraucht werden aber 1 360 665 Thlr. Die in Aussicht stehenden Verkäufe der erwähnten Actien riefen ein starkes fixes Angebot hervor, welches überhaupt verstimmend auf den Markt wirkte. Derselbe litt nicht allein in den Coursen, sondern auch in einer sofort ausgeprägten Geschäftsstille. Die Speculanten bringen die Mitleidenschaft der Eisenbahn-Actien an einer etwaigen Deroute auf internationalem Gebiete in Anschlag und fürchten dann wegen der engen Begrenzung des Marktes die Schwierigkeit der Realisation. Es fehlt deshalb die Theilnahme für die Hausse, die Contremine kann sich aber in grösserem Umfange nicht entwickeln, weil bedeutende Verkäufe nur um den Preis grosser Concessionen möglich wären und sie diese nicht gewähren will. Das sind die Gründe der Geschäftsstille.

Die November-Eisenbahn-Einnahmen blieben ganz einflusslos; sie sind befriedigend, sobald man den Ausfall der Getreide-Transporte in Rechnung stellt; sie sind zu gut, um ihnen gegenüber in Blanco zu verkaufen und nicht gut genug, um einen Impuls zur Hausse zu bieten. Gegen die Blanko-Verkäufe schwerer Actien wirkt auch die Nähe des Jahresschlusses und die am 2. Januar bevorstehende Lostrennung der Dividenden-Coupons, mit welcher bekanntlich eine Cours-Reduction um die Differenz zwischen dem laufenden Zinsfusse und der muthmaasslichen Dividende verknüpft ist.

Auf internationalem Gebiete erhielten sich Staats- und Südbahn-Actien im Vordergrunde, in den Coursen derselben spiegelte sich weniger der Eindruck der politischen Nachrichten, als der Ansichten über die fernere Leistungsfähigkeit der Wiener Börse ab. Der Sturm, welcher durch Deutschland gewüthet, hat mittelbar auch die Börse in der deshalb eingetretenen Unterbrechung der telegraphischen Verbindung mit Wien getroffen. Dieselbe rief an einigen Tagen eine scharf ausgeprägte Unentschlossenheit hervor, welche zweimal Anfangs der Börse zu einer solchen Unruhe führte, dass sich in den Coursschwankungen sogar eine „Panique" ausprägte. Die Cours-Herabsetzungen hielten sich gleichwohl in solchen Grenzen, dass aus ihnen nichts weniger als die Voraussetzung kriegerischer Eventualitäten gefolgert werden kann. In jenen selbstständigen Cours-Bewegungen sprach sich gewissermaassen eine pessimistische Beurtheilung der Börsen-Verhältnisse aus; dieselbe hatte das Gute, dass in letzter Zeit ungleich mehr Material von hier nach anderen Börsen abgeflossen, als hier aufgenommen worden ist. Ich kann also eine Entlastung und mit derselben die Thatsache constatiren, dass die Börse mit fremden Werth-Papieren nicht überladen ist.

Vielleicht lag darin zum Theil der Grund für die starke Theilnahme, welche sich für die Rumänischen Eisenbahn-Obligationen aussprach; die Zeichnungen sind bedeutend über die geforderte Summe hinausgegangen. Ich muss aber auch eine bedeutende Theilnahme des Publicums constatiren und finde in derselben nicht allein einen abermaligen Beweis der Vorliebe, welche für hohe Zinsen tragende Papiere besteht, sondern auch dafür, dass das Publicum die Regentschaft eines dem Hause Hohenzollern angehörenden Fürsten sehr hoch anschlägt.

Der Prioritäten-Markt war sehr still, für inländische Devisen fast geschäftslos. Die Zeichnungen auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Prioritäten scheinen nicht allein den Bedarf zunächst gedeckt, sondern auch Offerten anderer höher einstehender Devisen veranlasst zu haben. Die schwierige Realisation dieser Verkaufs-Ordres hat einen Druck auf alle inländischen Devisen ausgeübt, so dass auch hier Baisse das Resultat der Woche war.

Das Resultat der Woche ist also eine mit kurzen Unterbrechungen anhaltende matte, theilweise flaue Haltung, welche für Eisenbahn-Actien einen Coursdruck von ca. 1—1½, nur ausnahmsweise

mehr, für inländische Prioritäten von 1 Procent und darüber veranlasste, ungeachtet sich schon am 5., mit welchem Tage ich die Vergleichung aufstelle, der Einfluss des Griechisch-Türkischen Conflicts ausprägte, auch Russische Prioritäten schlossen niedriger, haben sich aber in den letzten Tagen befestigt.

Projecte.

Hannover-Altenbeken. Hannover, 12. November. Die Gesellschaft zum Bau der Bahn Hannover-Hameln-Altenbeken hat sich nunmehr endgültig constituirt. Gutsbesitzer Adickes (Dorum) ist zum Präsidenten erwählt; zum Vicepräsidenten Banquier Jacques aus Berlin, zu Mitgliedern des Verwaltungsraths: R. v. Bennigsen, Graf Münster, Schatzrath Hugenberg, Kommerzienrath Buresch (Linden), Bürgermeister Neuburg (Stade), Consul Lenzl (Geestemünde).
(Z. f. N.)

Alföldbahn-Obligationen. Wien, 12. December. Es liegt jetzt die Bekanntmachung der Creditanstalt in Betreff des Ergebnisses der am 7. d. M. stattgefundenen Subscription auf die Prioritäten der Alföldbahn (Grosswardein-Essegger Strecke) vor. Statt der zur Zeichnung aufgelegten 30000 Stück Obligationen wurden 829865 Stück, also fast der 28fache Betrag gezeichnet. Die Repartition wird in Folge dieser Ueberzeichnung derart vorgenommen, dass jeder Subscribent drei Procent der gezeichneten Summe erhält, wobei Bruchtheile unter ein Halb nicht gerechnet, während Bruchtheile von und über ein Halb für ein Ganzes gerechnet werden, und jedem Subscribenten mindestens Eine ganze Obligation zugetheilt wird.

Betrieb.

*** Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn.** Bei der am 30. v. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn sind, unter Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung, die Fragen

1) ob das von der Direction der Schleswigschen Eisenbahn-Actiengesellschaft für die Uebertragung der Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn cum pert. zum Eigenthum gethane Gebot anzunehmen sei?
2) ob die Gesellschaft sich nicht sofort beim Empfang des festgesetzten Kaufschillings und event. unter den von der Versammlung oder der Direction näher zu bestimmenden Bedingungen eo ipso für aufgelöst erklären wolle, unter Wegfall einer zu dem Zweck abzuhaltenden ferneren Generalversammlung? sowie
3) der Antrag einiger Actionäre: „die Generalversammlung wolle beschliessen, dass die in der Frage 2 erwähnten Bedingungen lediglich von der Direction festzustellen seien, und überhaupt die Direction, als Vertreterin der aufgelösten Gesellschaft, das ganze Geschäft abzuwickeln und zu erledigen habe",

einstimmig von der Generalversammlung genehmigt worden.

Bei der unmittelbar hierauf abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der gedachten Actionäre wurden zunächst fünf Prioritätsobligationen, nämlich die No. 183. 189. 217. 472 und 487 zur Einlösung und Cassation ausgeloost, welches die Direction mit dem Beifügen zur öffentlichen Kunde bringt, dass von den ausgeloosten und demnächst zur Einlösung einzuliefernden Obligationen nach dem 11. December d. Js. ferner keine Zinsen bezahlt werden. Die abtretenden Mitglieder der Direction, die Herren Amtmann Davids und Fabrikant Firjahn, wurden einstimmig wiedergewählt und sind zu Revisoren die Herren Trulsen und Myohl statutenmässig gewählt worden.

Kronprinz-Rudolfsbahn. Am 9. November d. J. wurde nach dem Oe. C.-Bl. das Zweiggeleise der Rudolfsbahn von Zeltweg bis zur dortigen Graf Henkel v. Donnersmark'schen Hugohütte für den Betrieb eröffnet.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Der Nord-Westdeutsche Eisenbahn-Verband und Westdeutsche Eisenbahn-Verband haben sich neu constituirt. Siehe die off. Bekanntmachungen S. 751.

Im Norddeutschen Eisenbahnverband wird der Artikel: „Paraffinöl fortan bei Quantitäten von 100 Centnern und darüber den Sätzen der Tarifclasse A, bei Quantitäten unter 100 Centner den Sätzen der Tarifclasse II unterzogen.

Am 1. Januar k. J. kommt im Localverkehr der Main-Weserbahn ein neues Betriebsreglement, und am 1. Februar k. J. ein neuer Tarif für Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung zur Anwendung. Cfr. off. Bekm. S. 751.

Mit dem 10. Decbr. ist auf der Bergisch-Märkischen Bahn für den Bezug von Roheisen aus Luxemburg, Belgien und Frankreich in Wagenladungen von mindestens 200 Ctrn. ein neuer ermässigter Specialtarif von Aachen in Kraft getreten. Exemplare gratis.

Für den directen Güterverkehr der Stationen Bingen, Mainz und Frankfurt der Hessischen Ludwigsb. und der Taunus-Bahn-Station Frankfurt a/M. und Castel einerseits mit Paris via Forbach andererseits ist unter Aufhebung des seitherigen Tarifs resp. der Auflage vom 10. December 1867 ein neuer revidirter Tarif mit Transportbestimmungen, Auflage vom 25. November 1868 in Anwendung gekommen. Preis 24 kr.

Zu dem directen Tarif vom 1. April c. für den Transport von Steinkohlen, Coaks von Köln-Mindener Stationen via Oberhausen, Ruhrort-Venlo nach Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn trat mit dem 10. December ein 2. Nachtrag, enthaltend Frachtsätze nach der Station s'Hertogenbosch in Kraft. Exemplare gratis.

Mit dem 15. December tritt die Station Rheinhausen der Rheinischen Eisenbahn in directen Verkehr mit den im Kohlentarife vom 24. December 1867 genannten Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn. Exemplare gratis.

Seit 15. d. M. ab werden Roheisen, Brucheisen und alte Schienen bei vollständiger Ausnutzung der zum Transport verwendeten Wagen im Localverkehr auf den unter Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Direction stehenden Bahnen zu dem Frachtsatze von 1 Pf. pro Centner und Meile nebst einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pro 100 Centner befördert. Die Position „Roheisen" fällt demnach aus dem Specialtarife für façonnirtes Eisen (S. 141 des Tarifes), die Position „Eisen (altes zum Einschmelzen, auch Brucheisen)" aus dem Güterverzeichnisse der ermässigten Classe C (S. 9. des Tarifes) aus. Ausserdem werden von genannten Tage ab Eisenbleche (Schwarzblech), welche bisher zu der ermässigten Classe B. gehörten, wie Kesselbleche und Eisenplatten zu dem Specialtarif für façonnirtes Eisen tarifirt.

Auf den Pfälzischen Eisenbahnen gelangte für die directe Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn: Amsterdam und Rotterdam einerseits am 1. December nach den Stationen obiger Bahn: 1) Homburg, St. Ingbert, Zweibrücken und Landstuhl und am 10. nach 2) Kaiserslautern, Neustadt, Weissenburg, Maximiliansau, Landau, Dürkheim, Speyer, Ludwigshafen und Frankenthal andererseits ein Reglement nebst Waaren-Verzeichniss sammt Tarifen 1) via Neunkirchen-Bingerbrück (Exempl. 6 kr.) und 2) via Cleve-Bingerbrück (Exempl. 9 kr.) zur Einführung.

Im Binnenverkehr der Hessischen Ludwigsbahn wird künftig Bauholz gleich Holz aller Art in Cl. C tarifirt und fällt somit die Anmerkung bei dem Artikel Bauholz in dem Waarenverzeichniss weg. Gleichzeitig wird die Zusatzbestimmung 8 § 7 des Betriebsreglements dahin modificirt, dass für Holz aller Art, welches der Länge halber zum Transporte 2 oder mehrere Wagen erfordert, mindestens die Fracht von 100 Ctr. für jeden verwendeten Wagen berechnet wird.

Auf der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn sind mit dem 10. December für den directen Gütertransport: a) von den Stationen der südöstlichen und Wien-Neu-Szönyer Linie nach Magdeburg, Halle, Eisleben, Nordhausen, Leinefelde und Arenshausen; b) zwischen Stationen der nördlichen Linie und Hamburg, Berlin, Leipzig, Magdeburg, Halle, Arenshausen und Dresden; c) zwischen Bodenbach und Prag einerseits, und Bremerhafen, Geestemünde, Bremen, Harburg, Lüneburg, Hannover und Braunschweig andererseits neue Tarife in Wirksamkeit getreten.

Vom 15. December an ist ein Eilguttarif zwischen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg einerseits und Wien, Marchegg, Pressburg, Palota und Pest (Stationen der Oesterr. Staats- und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) andererseits in Wirksamkeit getreten.

Die Verhandlungen, welche zwischen den General-Directionen der Oesterreichischen Südbahn, der Oberitalienischen Bahnen und der Bayerischen Verkehrsanstalten seit dem 1. Decbr. d. J. in München behufs Einrichtung eines directen Eil- und Frachtgüterverkehrs aus Bayern nach Italien stattfanden, wurden am 9. Decbr. beendigt und werden in Kurzem nach erzieltem Einverständniss in den Hauptpuncten Tarife für den directen Bayerisch-Italienischen Verkehr zur Einführung gelangen.

Personalnachrichten.

Preussen. Das erste technische Mitglied der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Baurath Mellin zu Berlin, ist zum Regierungs- und Baurath ernannt, dem Vorsitzenden der Kgl. Commission für den Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn, vormals Kurhess. Geheimen Finanz-Rathe Carl Thomas ist der Character als Geheimer Regierungs-Rath verliehen, der Sections-Ingenieur Rupertus zu Salmünster zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die Verwaltung der 2. Eisenbahn-Baumeisterstelle bei der Bebra-Hanauer Bahn, mit dem Wohnsitze zu Hanau, übertragen worden. — Der Betriebs-Director der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn Krancke ist zum Mitgliede des Directoriums der genannten Bahn erwählt worden. — Dem Herrn J. C. C. Anthes wurde die Function eines Obergüterverwalter bei der Main-Weserbahn übertragen worden.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Die zweite Einzahlung mit 20 Proc. ist auf die Prioritäts-Stammactien mit 40 Thlr. und auf die Stammactien mit 20 Thlr. (abzüglich Zinsen der ersten Einzahlung) in der Zeit vom 2. bis 31. Januar bei der Hauptcasse in Cottbus zu leisten.

Märkische-Posener Eisenbahn, Die fünfte Einzahlung von 15% ist bis spätestens 1. Februar 1869 an das Bankhaus F. W. Krause & Comp. zu Berlin einzuzahlen.

Rechte Oder-Ufer-Bahn. Die 6. Einzahlung von 20% auf die gezeichneten Actien ist, unter Abzug von je 2 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., als Zinsen für die bereits eingezahlten 45%, vom 1—10 Februar 1869 bei der Gesellschaftscasse in Breslau, bei Ruffer und Co. ebendaselbst, oder bei der Hypotheken-Credit- und Bank-Anstalt Hermann Henckel in Berlin zu entrichten.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Dec. zu Linz	Rheinische E.	III. Abthlg. der Rechtsrheinischen E.	—
21. „ zu Frankfurt	Main-Neckar-E.	Materiallieferung pro 1869	—
22. „ zu Cöln	Cöln-Mindener E.	100000 Schienen	—
28. „ zu Wiesbaden	Nassauische E.	Uniformmaterialien pro 1869	—
28. „ zu Mainz	Hess. Ludwigsb. E.	I. Abthlg. der Odenwald E.	755
28. „ zu Cöln	Cöln-Giessener E.	Restaurationsverpachtung Bahnhof Wissen.	—
29. „ zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Verkauf von 20000 Ctr. Schienen	—
29. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Stossverbindungsmaterial etc.	756
29. „ zu Breslau	„	Schienen etc.	756
30. Jan. zu Erfurt	Thüringische E.	Betriebsmaterialien	752
31. „ zu Wien	Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenb.	Hochbauten auf der Strecke Itzkany-Jassy nebst Zweigb.	—
4. Jan. 1868 zu Hannover	Hannov. E.	Stahlschienen	755
4. „ „ zu Saarbrücken	Rhein-Nahebahn	Locomotiven	756
4. „ „ zu Erfurt	Werrabahn	Schienen	755
4. „ „ zu Breslau	Bresl.-Sch.-Frbgr.E.	Schwellen	755
5. „ „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Schienen	756
8. „ „ zu Ratibor	Wilhelmsbahn	Schwellen, Laschen etc.	755
8. „ „ zu Ratibor	dieselbe	Verkauf alter Schienen	755
10. „ „ zu Cöln	Rheinische E.	14 Stations-Pendel-Uhren	756
18. „ „ zu Breslau	Bresl.-Sch.-Frbgr.E.	Schienen	752

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachdem die statutenmässige Wahl Statt gefunden, besteht die Direction der diesseitigen Verwaltung ab 1. Januar 1869 aus folgenden Mitgliedern:

1) dem Königl. Geheimen Regierungsrath Fournier, als Vorsitzenden,
2) dem Königl. Geheimen Regierungsrath Dr. Esse, als stellvertretenden Vorsitzenden,
3) dem Geheimen Commerzienrath Ed. Conrad,
4) dem Banquier und Stadtrath M. Meyer,
5) dem Director Julius Martini,
6) dem Geheimen Commissionsrath Henoch,
7) dem Geheimen Commerzienrath M. Güterbock,
8) dem Königl. Baurath Königk.

Berlin, den 12. December 1868.

Die Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ermächtigt von der am 31. Mai h. J. abgehaltenen Generalversammlung stimmberechtigter p. t. Herren Actionäre hiesiger Eisenbahngesellschaft, für die Beschaffung der Geldmittel zum Ausbau der Bahn von **Dux** bis **Komotau** fürzusorgen, hat der gefertigte Verwaltungsrath nebst einer gegen Prioritäts-Obligationen Lit. C aufzunehmenden Anleihe die Ausgabe von

4200 Stück Actien beschlossen.

Hiernach entfallen für die nach § 8 der Gesellschafts-Statuten den p. t. Herren Besitzern der bereits emittirten Actien oder der an ihre Stelle getretenen Genussscheine vorbehaltene Uebernahme dieser 4200 Stück neuen Actien zum Pari-Course auf je

3 Stück alte Actien, beziehungsweise Genussscheine

1 Stück neue Actie, und werden vorerwähnte p. t. Herren Besitzer, in deren Convenienz es liegen möchte, von dem Uebernahms-Rechte zum Pari-Course Gebrauch zu machen, ersucht, ihre Actien oder Genussscheine **bei sonstigem Verluste des Bezugsrechtes spätestens** bis

15. Januar 1869

bei einer der nachbezeichneten Cassen, und zwar:
bei der **Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien**, oder
„ Herrn **Moritz Zdekauer in Prag**, oder
„ Herrn **Michael Kaskel in Dresden**, oder
„ Herrn **S. Bleichröder in Berlin**, oder
„ der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig** oder endlich
„ der **Direction** in Teplitz

mit einem doppelten, nach der Nummernfolge geordneten, mit der Namensunterschrift versehenen Verzeichniss zur Abstempelung einzureichen und eine erste à Conto-Zahlung von

24 fl. — kr. Oest. Whg.

auf jede eingereichte Actie, beziehungsweise auf jeden Genussschein gegen Empfangnahme eines auf den gleichen Betrag lautenden Drittel-Interimsscheines von einer neuen Actie zu leisten.

Die weiteren Einzahlungsfristen und sonstigen Bestimmungen werden später bekannt gemacht werden; es wird aber frei gestellt, jetzt schon Volleinzahlungen zu leisten.

Die geleisteten Einzahlungen werden mit 5% vom Tage des Erlages am Schlusse jedes Jahres so lange verzinst, bis der Ausbau der Strecke Dux-Komotau beendet sein wird, und die neuen Actien, für deren Hinausgabe der Zeitpunct seiner Zeit bekannt gegeben werden wird, an dem Jahres-Ertrágniss gleich den alten Actien Theil nehmen wird.

Teplitz, 22. November 1868.

Der Verwaltungsrath.

Thüringische Eisenbahn.

Die am 2. Januar 1869 fälligen Zinscoupons der 4 und $4\frac{1}{2}$ procentigen Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:

1) Serie I (4%) Coup. No. 12
2) „ II ($4\frac{1}{2}$%) „ „ 10
3) „ III (4%) „ „ 12
4) „ IV ($4\frac{1}{2}$%) „ „ 12

werden von dem gedachten Tage ab bis Ende des Monats

a) **durch unsere Hauptcasse in Erfurt** (Vormittags in den gewöhnlichen Geschäftsstunden),
b) **durch die Billet-Expeditionen in den an der Thüringischen Eisenbahn belegenen Städten** nach vorausgegangener Anmeldung,
c) die unter 1. 3. 4 erwähnten Coupons durch Herrn **J. H. Cohn in Dessau**, und für dessen Rechnung
durch die Herren **Breest & Gelpcke in Berlin**,
durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.** und
durch die **Leipziger Bank in Leipzig**,
d) dagegen die **Coupons unter 2**
durch die Herren **Breest & Gelpcke** in **Berlin**,
die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.**,
die **Leipziger Bank in Leipzig** und
durch Herrn **A. Stürcke in Erfurt**

bezahlt.

Die Einlösung bei den auswärtigen Stellen ad c und d erfolgt nur von 9—12 Uhr Vormittags. Vom 1. Februar k. J. ab findet die Einlösung sämmtlicher Coupons nur durch unsere Hauptcasse statt.

Da bei den Obligationen Serie I., III. und IV. hiermit der letzte Zinscoupon realisirbar wird, so beziehen wir uns auf unsere Bekanntmachung vom 30. November c., wonach die Ausgabe der neuen Zinsbogen vom 2. Januar k J. ab stattfinden wird.

Erfurt, den 5. December 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **15. December cr.** ab und während des ganzen Monats Januar fut. werden die zum 2. Januar fut. fälligen:

Zins-Coupons der 4% Prioritäts-Actien und $4\frac{1}{2}$% Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft, sowie die an früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen,

in den Vormittagsstunden der Wochentage von 9—12 Uhr in unserer Gesellschafts-Hauptcasse, am Askanischen Platz No. 6 hierselbst eingelöst werden.

Es wird gebeten, diesen Coupons nur einen Nachweis über die **Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien gesondert, beizufügen.

In **Leipzig** geschieht die beregte Einlösung in den Wochentagen **vom 2. bis 12. Januar fut. einschliesslich**, bei unserer Gütercasse auf dortigem Bahnhofe.

Berlin, den 9. December 1868.

Die Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die am **2. Januar k. J.** fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der früheren Münster-Hammer Eisenbahn sind von gedachtem Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Haupt-Casse in Münster in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr,
b) bei unserer Stations-Casse in Hamm,
c) bei dem Banquier A. Paderstein in Berlin.

Mehrere einzulösende Coupons sind mit einem Verzeichnisse, nach der Nummernfolge geordnet, einzureichen.

Münster, den 3. December 1868.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Im Anschluss an die Bekanntmachungen, wonach mit dem Schlusse des laufenden Jahres die unter dem Namen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes bestehende Vereinigung mehrerer Eisenbahnen sich auflöst, wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der im Mitteldeutschen Verbande über Cassel bestehende directe Verkehr für Personen-, Gepäck- und Güter-Beförderung der Stationen:

Stettin, Berlin, Potsdam, Magdeburg, Oschersleben, Wolfenbüttel, Braunschweig und Warburg

nach und von den Stationen:

der Main-Weser-Bahn, der Main-Neckar-Bahn (einschliesslich Offenbach), der Grossherzoglich Badischen Bahn und der Königlich Württembergischen Bahn,

sowie der directe Verkehr der Stationen:

Stettin, Berlin und Magdeburg

nach und von den Stationen

Göttingen, Münden und Carlshafen,

und der directe Verkehr der Stationen:

Cassel, Guntershausen, Marburg und Giessen

nach und von den Stationen:

der Grossherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Bahn

vom 1. Januar k. J. an in den Westdeutschen Eisenbahn-Verband übergeht.

Für den directen Personenverkehr werden bis auf Weiteres die seither gültigen Fahrpreise und Gepäcktaxen unverändert beibehalten; für den directen Güterverkehr aber kommen die Bestimmungen und Tarifsätze des vom **1. Januar 1869** ab gültigen neuen Tarifes des Westdeutschen Verbandes zur Anwendung.

Cassel, am 9. December 1868.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes.
Die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Nord-Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nachdem die unter dem Namen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes bestehende Vereinigung mehrerer Eisenbahnen mit dem Schlusse des laufenden Jahres sich auflöst, geht der im Mitteldeutschen Verbande über Cassel bestehende directe Verkehr für Personen, Gepäck und Güterbeförderung der Stationen

Stettin, Berlin, Magdeburg, Oschersleben, Wolfenbüttel, Braunschweig und Warburg

nach und von den Stationen

der Taunusbahn, der Nassauischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen und der Rhein-Nahe-, der Königlichen Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn

vom 1. Januar k. J. an in den Nord-Westdeutschen Verband über. Von dem gleichen Zeitpuncte an tritt auch der directe Verkehr der Stationen

der Hannoverschen Bahnen und der Main-Weser-Bahn sowie der Stationen Lübeck, Büchen und Hamburg

nach und von den Stationen der vorgenannten südlich von Frankfurt belegenen Bahnen in den Nord-Westdeutschen Verband ein. Für den directen Personenverkehr werden bis auf Weiteres die seitherigen Fahrpreise und Gepäcktaxen unverändert beibehalten, für den directen Güterverkehr aber kommen die Bestimmungen und Tarifsätze des vom **1. Januar 1869** ab zur Einführung gelangenden Tarifes des Nord-Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes zur Anwendung.

Cassel, am 9. December 1868.

Für die Verwaltungen des Nord-Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes.
Die Königl. Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn.

Vom **1. Januar 1869** an kommt ein neues Betriebsreglement für den Local-Verkehr der Main-Weser-Bahn in Anwendung, welches auf den Billet- und Güter-Expeditionen der Main-Weser-Bahn zum Preise von 5 Silbergroschen zu erhalten ist.

Das Betriebs-Reglement für den Personen-Verkehr auf der Main-Weser-Bahn vom 1. Juli 1865 und das Betriebs-Reglement für den Güter-Verkehr auf der Main-Weser-Bahn vom 1. Novemb. 1865 und die zu diesen Reglements erschienenen Nachträge treten hiermit ausser Kraft.

Cassel, am 7. December 1868.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn.

Vom 1. Februar k. J. an kommt im Localverkehr auf der Main-Weser-Bahn ein neuer Tarif für Personen-, Gepäck- und Güter-Beförderung in Anwendung, welcher auf allen Stationen der Main-Weser-Bahn vom 20. d. Mts. an zum Preise von 10 Silbergroschen = 35 Kreuzer zu erhalten ist.

Cassel, am 12. December 1868.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am 14. December laufenden Jahres stattgehabten öffentlichen Ziehung von 5974 gesellschaftlichen Obligationen sind nachstehende Nummern gezogen worden:

Serie A Nr.	1 301	bis	1 400	=	100 Stück
„	20 501	„	20 600	=	100 „
„	110 354	„	110 400	=	47 „
„	111 001	„	111 100	=	100 „
„	135 601	„	135 700	=	100 „
					447 Stück
Serie C Nr.	23 601	bis	23 700	=	100 Stück
„	28 276	„	28 300	=	25 „
					125 Stück
Serie O Nr.	64 128	bis	64 200	=	73 Stück
„	122 701	„	122 800	=	100 „
„	122 901	„	123 000	=	100 „
„	161 201	„	161 300	=	100 „
„	186 801	„	186 900	—	100 „
					473 Stück
Serie K Nr.	91 711	bis	91 749	=	39 Stück
„	100 301	„	100 400	=	100 „
„	102 101	„	102 200	=	100 „
„	106 401	„	106 500	=	100 „
„	194 501	„	194 600	=	100 „
„	229 501	„	229 600	=	100 „
„	261 801	„	261 900	=	100 „
„	264 301	„	264 400	=	100 „
					739 Stück

Serie H Nr.	9 101	bis	9 200 =	100 Stück
„	53 001	„	53 100 =	100 „
„	119 101	„	119 200 =	100 „
„	125 901	„	126 000 =	100 „
„	201 301	„	201 400 =	100 „
„	229 801	„	229 900 =	100 „
„	258 921	„	258 959 =	39 „
„	294 501	„	294 600 —	100 „
				739 Stück

Serie I Nr.	303 001	bis	303 100 =	100 Stück
„	343 901	„	344 000 =	100 „
„	379 701	„	379 800 =	100 „
„	382 001	„	382 100 =	100 „
„	432 801	„	432 900 =	100 „
„	474 101	„	474 200 =	100 „
„	539 801	„	539 900 =	100 „
„	580 401	„	580 500 =	100 „
„	662 001	„	662 100 =	100 „
„	688 501	„	688 585 =	85 „
				985 Stück

Serie D Nr.	703 601	bis	703 700 =	100 Stück
„	711 101	„	711 200 =	100 „
„	736 701	„	736 800 =	100 „
„	783 101	„	783 200 =	100 „
„	784 016	„	784 100 =	85 „
„	818 601	„	818 700 =	100 „
„	912 801	„	912 900 =	100 „
„	1 034 801	„	1 034 900 =	100 „
„	1 057 301	„	1 057 400 =	100 „
„	1 098 701	„	1 098 800 =	100 „
				985 Stück

Serie S Nr.	1 104 001	bis	1 104 100 =	100 Stück
„	1 158 201	„	1 158 300 =	100 „
„	1 209 501	„	1 209 600 =	100 „
„	1 263 201	„	1 263 300 =	100 „
„	1 395 501	„	1 395 600 =	100 „
„	1 451 701	„	1 451 800 =	100 „
„	1 456 201	„	1 456 300 =	100 „
„	1 459 801	„	1 459 900 =	100 „
„	1 463 401	„	1 463 500 =	100 „
„	1 479 111	„	1 479 195 =	85 „
				985 Stück

Serie T Nr.	1 511 601	bis	1 511 696 =	96 Stück
„	1 530 401	„	1 530 500 =	100 „
„	1 567 201	„	1 567 300 =	100 „
„	1 572 101	„	1 572 200 =	100 „
„	1 642 201	„	1 642 300 =	100 „
				496 Stück

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen mit je 500 Francs findet vom 2. Jänner 1869 an gegen Rückgabe der Original-Urkunden bei den unten bezeichneten Cassen statt:

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
in **Triest** bei den Herren Morpurgo & Parente,
} in Oesterr. Währ. nach dem Wechsel-Course auf Paris von dem der Auszahlung vorhergehenden Tage,

in **Frankfurt a./M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne in Francs;

in **Berlin** bei Herrn S. Bleichröder in Thalern, letztere mit 3 francs 75 Cent. berechnet;

in **Hamburg** bei der Norddeutschen Bank in Mark Banco (1 fcs. $87\frac{1}{2}$ Cent. pr. M. B. berechnet).

Vom 1. Jänner 1869 an findet eine weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen **nicht** statt.

Wien, 14. December 1868.

Der Verwaltungsrath.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 40 000 Centnern Eisenbahnschienen aus Eisen für unsere Neubauten im Submissionswege verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen sind in unserem Central-Bau-Büreau, Nicolai-Stadtgraben Nr. 5 hierselbst, einzusehen, werden auf portofreies Erfordern auch abschriftlich mitgetheilt.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Eisenbahnschienen"

versehen, sind bis zum Termine

Montag den 18. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

portofrei unter der Adresse des obenbezeichneten Büreaus an uns einzusenden.

Breslau, den 13. December 1868.

Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische und Werra-Eisenbahn.

Die im Jahre 1869 für die Thüringische und Werra-Eisenbahn erforderlichen Betriebsmaterialien und zwar:

Stabeisen	ca.	3260	Centner,
Roststabeisen	„	2800	„
Schweissstahl	„	170	„
Gussfederstahl	„	560	„
Eisenbleche	„	760	„
Eisendraht	„	25	„
Weissbleche	„	7	Kisten,
Kupfer in Stangen und Blechen	„	600	Centner,
Messingbleche	„	5	„
Messingraht	„	4	„
Blei	„	165	„
Antimon regul.	„	8	„
Lammzinn	„	90	„
Rohzink	„	25	„
Holzschrauben	„	200	grs.
Schlüsselschrauben	„	5000	Stück.
Tafelglas	„	3100	Tafeln,
Lampencylinder	„	1800	Stück,
Tuche	„	600	Berl. Ellen,
Plüsche	„	350	„ „
Thybet	„	950	„ „
Leinenwaaren	„	4100	„ „
Schnittwaaren diverse	„	1400	„ „
Borden und Schnuren	„	6950	„ „
Abheftknöpfe	„	8500	Stück,
Möbelgurte	„	3000	Berl. Ellen,
Watte	„	350	Tafeln,
Rosshaare	„	10	Centner,
Alpengras	„	20	„
Oelkissen	„	1500	Stück,
Hanf	„	85	Centner,
Leder	„	40	„
Gummiringe	„	450	Stück,
Firniss	„	160	Centner,
Lacke	„	12	„
Terpentinöl	„	18	„
Kienöl	„	160	„
Farbewaaren	„	290	„
Terra japonica	„	15	„
Eichenlohe	„	8	„
Amoniakspiritus	„	3	„
Talg	„	145	„
Cohäsionsöl	„	1610	„
Putzfäden	„	875	„
Heede	„	145	„
Reissigbesen	„	330	Schock,
Seife	„	210	Centner,
Pinsel	„	120	Dutzend,
Feilen	„	300	„

Niete	ca.	100 mille,
Leim	„	10 Centner,
Lichte	„	15 „
Dochte	„	22000 Berl. Ellen,
Tafeldochte	„	1000 Stück,
Dochte, gedrehte	„	1 Centner,
Stärke	„	25 „
Soda	„	90 „
Bindfaden	„	45 „
Kupfervitriol	„	50 „
Holzkohlen	„	1000 Körbe,
Gusseisen	„	700 Centner,
Messingene Siederohre	„	2200 Stück,
Locomotiv-Treibradreifen	„	46 „
„ Laufradreifen	„	34 „
Radreifen zu Güterzugsmaschinen	„	18 „
Tenderradreifen	„	70 „
Radreifen zu Personenwagen	„	137 „
Radreifen zu Güterwagen	„	600 „

sollen durch Submission beschafft werden.

Die hierüber maassgebenden Bedingungen liegen bei unserer Werkstatts-Magazin-Verwaltung hier zur kostenfreien Entnahme bereit; Reflectanten werden ersucht, dieselben von genannter Stelle zu beziehen und nach Vorschrift des § 2 der allgemeinen Bedingungen, ihre Offerten unter Beifügung von Material-Proben bis spätestens

den 29. December d. J. Mittags 12 Uhr

an die unterzeichnete Materialien-Commission einzusenden, da die Oeffnung der Offerten am

30. December d. J. von Vormittags 9 Uhr ab

im Directions-Locale der Thüringischen Eisenbahn, Bahnhof Erfurt, stattfinden soll.

Später eingehende Anerbietungen oder Offerten ohne Proben finden auf keinen Fall Berücksichtignng; ausserdem bemerken wir noch, dass jedem einzelnen Offerenten anheimgestellt wird, dem Oeffnungstermine persönlich beizuwohnen.

Erfurt, den 12. December 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Main-Weser-Bahn.

Montag den 4. Januar 1869 wird bei der Wärterbude No. 127 in der Nähe des Dorfes Kölbe zwischen Marburg und Kirchhain, eine Haltestelle für die Beförderung von Personen, einschliesslich Militärs nach und von den Stationen Marburg und Kirchhain und zwar bis auf Weiteres mit den Zügen III, XI, XV und XII, XIV und XX des Fahrplanes vom 15. Juni d. J. eröffnet werden.

Cassel, den 8. December 1868.

Die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am **15. December d. J.** die Bebra-Hanauer Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Güter, Hunde und Privatdepeschen von und nach den neu in Betrieb gesetzten Stationen Flieden, Elm und Schlüchtern sind die auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn bereits eingeführten Reglements maassgebend; die Tarife, welche auch für die bereits im Betriebe befindlichen Strecken einige Aenderungen enthalten, sind in den Expeditionen käuflich zu haben.

Von dem gedachten Tage ab wird die seit 1. Juni d. J. bestandene Haltestelle bei Wärterbude No. 63 in der Nähe des Dorfes Steinau zwischen den Stationen Hünfeld und Fulda aufgehoben.

Fahrplan, gültig vom 15. December 1868 an bis auf Weiteres,

Entfernung in Meilen	Kilometer	Stationen.		I. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	III. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	V. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	VII. Personen-Zug I. II. u. III. Cl. U. M.	IX. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	XI. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.
				Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
		Cassel	Abfahrt	—	—	4.25	10.0	2.53	5.10
		Eisenach	„	—	—	—	10	3.7	6.59
		Bebra: Ankunft von Cassel		—	—	6.26	12.28	4.31	8.5
		„ von Eisenach		—	—	—	11.8	4.5	8.10
			Abfahrt	—	—	6.36	12.38	4.41	8.20
0.9	6.67	Mecklar	„	—	—	6.54	—	—	8.35
1.8	13.33	Hersfeld	„	—	—	7.18	1.1	5.3	8.57
3.6	26.67	Neukirchen	„	—	—	7.50	1.20	5.21	9.23
4.7	34.82	Burghaun	„	—	—	8.16	1.35	5.34	9.43
5.3	39.26	Hünfeld	„	—	—	8.40	1.48	5.45	10
7.6	56.30	Fulda	Ankunft	—	—	9.37	2.16	6.18	10.36
			Abfahrt	—	6.15	—	2.26	6.19	—
9.4	69.63	Neuhof	„	—	6.42	—	2.44	6.37	—
10.0	74.08	Flieden	„	—	6.58	—	2.55	6.47	—
11.4	84.45	Elm	„	—	7.31	—	3.21	7.12	—
12.5	92.60	Schlüchtern	„	—	7.51	—	3.37	7.26	—
13.3	98.53	Steinau	„	—	8.8	—	3.52	7.36	—
14.2	105.19	Salmünster	„	5.10	8.26	—	4.7	7.47	—
15.1	111.86	Wächtersbach	„	5.26	8.45	—	4.21	7.57	—
16.5	122.23	Gelnhausen	„	5.47	9.10	—	4.38	8.11	—
16.9	125.19	Meerholz	„	5.56	9.20	—	4.45	8.17	—
17.9	132.60	Langenselbold	„	6.11	9.37	—	4.57	8.27	—
19.5	144.45	Hanau: Bebraer Bahnhof	Ankunft	6.30	9.57	—	5.13	[illegible]	—
		Frankfurter Bahnhof	Abfahrt	6.45	10.20	—	5.25	8.50	—
		Frankfurt	Ankunft	7.20	10.52	—	6	9.13	—

Entfernung in Meilen	Kilometer	Stationen.		II. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	IV. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	VI. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	VIII. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	X. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	XII. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.
				Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm	Nachm	Nachm
		Frankfurt	Abfahrt	—	7	11.15	—	4.50	7
		Hanau: Frankfurter Bahnhof	Ankunft	—	7.23	11.45	—	5.29	7.36
		Bebraer Bahnhof	Abfahrt	—	7.30	11.54	—	5.43	8.3
1.6	11.85	Langenselbold	„	—	7.45	12.9	—	6.7	8.26
2.6	19.26	Meerholz	„	—	7.55	12.19	—	6.24	8.42
3.0	22.22	Gelnhausen	„	—	8.2	12.26	—	6.37	8.54
4.4	32.59	Wächtersbach	„	—	8.16	12.40	—	7.1	9.16
5.3	39.26	Salmünster	„	—	8.27	12.52	—	7.19	Ank. 9.29
6.2	45.93	Steinau	„	—	8.40	1.6	—	7.41	—
7.0	51.86	Schlüchtern	„	—	8.54	1.20	—	8.3	—
8.1	60.00	Elm	„	—	9.16	1.42	—	8.33	—
9.5	70.88	Flieden	„	—	9.33	1.59	—	8.59	—
10.1	74.82	Neuhof	„	—	9.42	2.8	—	9.13	—
11.9	88.15	Fulda	Ankunft	—	10	2.26	—	9.38	—
			Abfahrt	5.30	10.4	2.36	4.57	—	—
14.2	105.19	Hünfeld	„	6.10	10.31	3.4	5.54	—	—
14.8	109.64	Burghaun	„	6.23	10.39	3.12	6.13	—	—
15.9	117.79	Neukirchen	„	6.42	10.51	3.24	6.39	—	—
17.7	131.12	Hersfeld	„	7.10	11.10	3.43	7.16	—	—
18.6	137.79	Mecklar	„	7.24	—	—	7.34	—	—
19.5	144.45	Bebra	Ankunft	7.38	11.28	4	7.52	—	—
		Abfahrt nach Cassel		7.48	11.38	4.12	8.15	—	—
		„ nach Eisenach		—	12.31	4.36	11.19	—	—
		Cassel	Ankunft	10.8	1.15	5.46	10.5	—	—
		Eisenach	„	—	1.35	5.55	12.20	—	—

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind schwarz umrahmt.

Cassel, den 7. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Nordbahn.

Vom **15. d. Mts.** ab tritt auf der Hessischen Nordbahn der nachfolgende Fahrplan in Kraft, was wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss bringen.

Fahrplan der Hessischen Nordbahn.

Gültig vom 15. December 1868 an bis auf Weiteres.

Entfernungen in Meilen	Entfernungen in Kilom.	Stationen.		I. Schnellzug Bis Cassel nur I. u. II. Wagenclasse U. M.	III. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse U. M.	V. Personenzug mit II. u. III. Wagenclasse und Güterbeförderung U. M.	VII. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse U. M.	IX. Schnellzug bis Cassel mit I., II. u. III. Wagenclasse. Von Cassel bis Warburg Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse U. M.	XI. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse U. M.	XIII. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse U. M.
				Vormittags.				Nachmittags.		
—	—	Gerstungen	Abfahrt	3.31	—	6.23	10.35	3.36	3.51	7.35
1.24	9.27	Hönebach	„	—	—	7.3	10.53	—	4.30	7.54
2.80	20.94	Bebra	„	4.3	5.11	7.48	11.38	4.12	5.5	8.15
3.59	26.85	Rotenburg	„	4.12	5.27	8.1	11.47	4.20	5.19	8.26
5.20	38.89	Altmorschen	„	4.32	6.7	8.26	12.5	4.40	5.55	8.47
5.83	43.60	Reiseförth	„	—	6.24	8.39	—	—	6.9	8.58
6.58	49.21	Melsungen	„	4.48	6.42	8.55	12.22	4.56	6.32	9.7
8.27	61.85	Guxhagen	„	—	7.10	9.20	—	—	7.1	9.27
8.69	64.99	Guntershausen	„	5.14	7.30	9.37	12.54	5.25	7.30	9.43
10.04	75.09	Wilhelmshöhe	„	5.29	7.56	9.59	1.9	5.40	7.56	9.59
10.56	78.98	Cassel	Ankunft	5.35	8.5	10.8	1.15	5.46	8.6	10.5
			Abfahrt	5.40	10.20	—	1.23	6.10	—	10.35
12.14	90.80	Mönchehof	„	6.8	11.2	—	1.42	7.3	—	10.58
13.45	100.60	Grebenstein	„	6.22	11.26	—	1.56	7.32	—	11.15
14.24	106.51	Hofgeismar	„	6.31	11.45	—	2.5	7.50	—	11.27
15.01	112.27	Hümme	„	6.41	12.5	—	2.14	8.20	—	11.42
16.59	124.09	Liebenau	„	6.57	12.48	—	2.32	9.	—	12.1
17.70	132.39	Warburg	Ankunft	7.11	1.23	—	2.50	9.35	—	12.20
—	—	Hümme	Abfahrt	6.50	—	—	2.20	8.25	—	—
0.59	4.41	Trendelburg	„	7.2	—	—	2.33	8.37	—	—
1.80	13.46	Helmarshausen	„	7.22	—	—	2.54	8.57	—	—
2.20	16.45	Carlshafen	Ankunft	7.28	—	—	3.	9.3	—	—

Entfernungen in Meilen	Entfernungen in Kilom.	Stationen.		II. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse U. M.	IV. Personenzug bis Cassel mit I., II. u. III. Wagenclasse von Cassel bis Gerstungen Güterzug mit Personenbeförderung in II. und III. Wagenclasse. U. M.	VI. Schnellzug mit I., II. u. III. Wagenclasse. U. M.	VIII. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse. U. M.	X. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse. U. M.	XII. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse. U. M.	XIV. Schnellzug. Bis Cassel I., II. u. III. Wagenclasse, von Cassel bis Gerstungen nur I. u. II. Wagenclasse U. M.	XVI. Güterzug mit Personenbeförderung II. und III. Wagenclasse. U. M.
				Vormittags.				Nachmittags.			
—	—	Warburg	Abfahrt	—	5.23	—	10.20	1.26	—	7.40	8.30
1.11	8.30	Liebenau	„	—	5.37	—	10.41	1.39	—	7.53	8.55
2.69	20.12	Hümme	„	—	5.59	—	11.25	1.55	—	8.11	9.30
3.46	25.88	Hofgeismar	„	—	6.9	—	11.42	2.4	—	8.20	9.50
4.25	31.79	Grebenstein	„	—	6.21	—	12.5	2.14	—	8.31	10.15
5.56	41.59	Mönchehof	„	—	6.40	—	12.45	2.30	—	8.50	10.56
		Cassel	Ankunft	—	6.58	—	1.10	2.45	—	9.6	11.21
7.14	53.41		Abfahrt	4.25	7.6	10.50	—	2.53	5.10	9.42	—
7.66	57.30	Wilhelmshöhe	„	4.32	7.17	10.56	—	2.59	5.20	9.48	—
9.01	67.40	Guntershausen	„	4.57	8.	11.20	—	3.23	5.50	10.12	—
9.43	70.54	Guxhagen	„	5.6	8.12	—	—	—	6.	—	—
11.12	83.18	Melsungen	„	5.29	8.52	11.42	—	3.44	6.37	10.33	—
11.87	88.79	Reiseförth	„	5.40	9.9	11.51	—	3.54	6.54	—	—
12.50	93.50	Altmorschen	„	5.55	9.31	12.2	—	4.5	7.17	10.53	—
14.11	105.54	Rotenburg	„	6.17	10.3	12.19	—	4.22	7.50	11.9	—
14.90	111.45	Bebra	„	6.35	10.35	12.31	—	4.36	8.25	11.19	—
16.46	123.12	Hönebach	„	7.	11.25	—	—	5.	9.15	—	—
17.70	132.39	Gerstungen	Ankunft	7.15	11.45	1.5	—	5.15	9.35	11.50	—
		Carlsbahn.									
—	—	Carlshafen	Abfahrt	—	5.5	—	—	1.	—	7.17	—
0.40	2.99	Helmarshausen	„	—	5.17	—	—	1.12	—	7.28	—
1.61	12.04	Trendelburg	„	—	5.40	—	—	1.35	—	7.50	—
2.20	16.45	Hümme	„	—	5.50	—	—	1.45	—	8.	—

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind schwarz umrahmt.

Cassel, den 9. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Beiblatt zu No. 51 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Zur Frage der secundären Eisenbahnen.

Bei der vom 1.—4. September in Hamburg stattgehabten Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure setzte die Section für Ingenieurwesen eine Commission nieder, bestehend aus den Herren Baumeister in Carlsruhe, Funk in Osnabrück, Gerwig in Carlsruhe, Köpke in Dresden, Tellkampf in Altona und den cooptirten Mitgliedern, den Herren Basler in Ludwigshafen, v. Beckh in Stuttgart, Buresch in Oldenburg, Köstlin in Wien, Korn in Berlin, Freiherr v. Weber in Dresden, welche „über Anlage und Betrieb secundärer Eisenbahnen" näher berathen und der nächsten allgemeinen Versammlung in 2 Jahren Bericht erstatten sollte.

Es schwebte der Section, welche von zahlreichen und namhaften Ingenieuren aus allen Theilen Deutschlands besucht war, im Allgemeinen als Ziel vor, dass technische Grundzüge über die secundären Eisenbahnen aufgestellt werden möchten, welche eine ähnliche Geltung wie die bekannten, für Hauptbahnen längst bestehenden Normen erreichten. Jene Grundzüge sollten einerseits Freiheit und Vielseitigkeit in der Anlage von Nebenbahnen zum Grundsatz nehmen, andererseits aber genaue Grenzen über zulässige Ersparungen und Vereinfachungen aller Art fixiren. Auf diese Weise wäre zu hoffen, dass man die secundären Bahnen den gegebenen Localverhältnissen thunlich anschmiegen könne, und beim Projectiren, bei Concessionsertheilungen, beim Anschluss an Hauptbahnen und Verpachten des Betriebes etc. eine allgemein anerkannte Grundlage zum Ausgangspunct und zur Richtschnur bei Meinungsverschiedenheit gewönne.

Zwei schätzbare Vorarbeiten liegen auf dem fraglichen Gebiete bereits vor: die Sätze, welche die Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker in Dresden 1865 aufgestellt hat (abgedruckt im Jahrgang 1865 S. 580 dies. Zeitung), und eine umfangreiche Arbeit, welche der Oesterr. Ingenieur-Verein veranlasst und in seiner Zeitschrift zu Anfang d. J. veröffentlicht hat. Indessen glaubte die Section, dass die erstere Arbeit noch zu allgemein gehalten sei, die letztere vielleicht noch einige Umgestaltung bedürfe, um sie als Norm für ganz Deutschland anzusehen.

Demgemäss wandte sich der Vorsitzende der Commission, der Grossh. Badische Oberbaurath Gerwig an die im October in München tagende Techniker-Versammlung, um die Frage der secundären Bahnen wieder anzuregen, wo denn auch aus dieser Versammlung selbst, von anderer Seite in dieser Richtung Anträge gestellt wurden.

Nachdem auch die geschäftsführende Direction des Vereins die Sache lebhaft aufgegriffen und die technische Commission mit einem bezüglichen speciellen Auftrage versehen hat, wird von der letzteren nun ein Entwurf der Grundzüge für die Anlage secundärer Eisenbahnen bearbeitet, welcher schon in erster Redaction den sämmtlichen Vereins-Verwaltungen zur Aeusserung mitgetheilt, darnach einer weiteren Redaction unterworfen und dann der Ende Juli k. J. in Wien zusammentretenden Generalversammlung des Vereins zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

Die technische Vereins-Commission trat bereits vom 26. bis 29. November zu Conferenzen in Leipzig zusammen. In eingehenden Debatten wurde sofort ein Entwurf jener Grundzüge durchberathen und eine Subcommission zur weiteren Vorbereitung der noch nicht spruchreifen Frage:

ob und unter welchen Modalitäten die Anwendung abweichender Spurweite für secundäre Bahnen zu empfehlen sein werde?

niedergesetzt wurde, deren Arbeit bis Mitte Februar k. J. den Commissions-Verwaltungen übermittelt und dann in einer voraussichtlich Anfangs März nach Berlin zusammenzurufenden Versammlung der technischen Commission festgestellt werden soll. — In die vorerwähnte Subcommission wurden die nachgenannten Herren gewählt:

1) W. Bender, General-Inspector der Oesterr. Staatseisenbahn zu Wien,
2) E. Buresch, Eisenbahn-Bau-Director zu Oldenburg,
3) Keil, Regierungs- und Bau-Rath zu Hannover,
4) Köstlin, Oberingenieur der Oesterr. Staatseisenbahn-Ges. zu Wien,
5) H. Tellkampf, Betriebs-Inspector der Altona-Kieler Eisenbahn zu Altona,
6) M. M. von Weber, Königlich Sächsischer Finanzrath und Eisenbahn-Director zu Dresden, als Vorsitzender;

für angemessen hielt man es weiter die Herren:

7) R. Gerwig, Grossherzoglich Badischer Oberbaurath zu Carlsruhe,
8) Baumeister, Professor ebendaselbst

zur Betheiligung an den Arbeiten der Submission einzuladen.

Wenn wir das Interesse, welches der Verein durch seine geschäftsführende Direction von vornherein für die Sache gezeigt hat und den Eifer, mit welchem die technische Vereins-Commission derselben sogleich sich annahm, zunächst freudig begrüssen, so glauben wir doch zugleich darauf hinweisen zu sollen, wie nach beidem zu urtheilen, das fragliche Vornehmen ein durchaus zeitgemässes sein muss. Wir unseres Ortes zweifeln auch nicht, dass, wenn zur Zeit in der technischen Commission die Meinungen auch noch getheilt darüber waren: ob sogenannte secundäre* Bahnen, namentlich solche mit abweichender Spur überhaupt als Sache des Vereins anzusehen seien? die anscheinend schon jetzt für die Bejahung dieser Frage vorhandene Majorität in eine überwiegende, wahrscheinlich sogar in Stimmen-Einhelligkeit sich verwandeln wird, nachdem man die Sache erst eingehender behandelt hat. Die Umstände:

1) dass jede secundäre Bahn, gleichviel welcher Art, den Verkehr, also auch die Prosperität der vorhandenen Bahnen fördern muss und wird,

2) dass die Vereins-Statuten keinerlei Bestimmungen enthalten, welche Bahnen irgend welcher Art, also auch schmalpurige nicht — vom Vereine ausschliessen, sowie endlich

3) dass gerade ein Verein wie der der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vor Anderen berufen erscheint: eine Frage wie die der secundären Eisenbahnen durch seine technische Commission — sei es auch nur in rein wissenschaftlichem Interesse — eingehend behandeln zu lassen, —

diese Umstände scheinen uns dafür zu sprechen, dass die Commission eine ganz allgemeine Behandlung der Sache zu ihrer Aufgabe machen und voraussichtlich eine Erweiterung der „Technischen Vereinbarungen" liefern wird, welche vom Vereine sanctionirt, dieselbe Geltung wie jene, selbst über die Grenzen des Vereins hinaus, sich erwerben und denselben fördernden Einfluss wie jene auf die Entwickelung dieses neuen Zweiges des Eisenbahnwesens ausüben wird.

Ueber das Sachliche der Commissions-Verhandlungen werden wir in dem Stadium, in welchem dieselben jetzt liegen, weiterer Mittheilungen zur Zeit uns zu enthalten haben, hoffend, dass wir bald in der Lage sein werden, über die gefassten Beschlüsse zu referiren. Nur das glauben wir hier anführen zu sollen, dass im Allgemeinen eine viel grössere Geneigtheit sich zeigte: den secundären Bahnen erhebliche Erleichterungen im Bau und im Betriebe zu gewähren, als von vornherein anzunehmen stand. Es waren dabei in vielen Fällen die Ansichten der Vertreter Süddeutscher und Oesterreichischer Bahnen leitend, um so mehr, als dieselben meistens durch Beispiele belegt und mit Thatsachen unterstützt werden konnten, welche, als der anscheinend dort in vielen Fällen milderen Praxis der Eisenbahntechnik entnommen, der abstracten Theorie und der persönlichen Ansicht — selbst des gewiegtesten Fachgenossen — gegenüber ihre Wirkung nicht verfehlen konnten. Gern constatiren wir bei dieser Gelegenheit die dadurch hervorgetretene principielle Uebereinstimmung mit der oben erwähnten Arbeit des Oesterreichischen Ingenieur-Vereins, dessen Comité in seinem Begleitberichte zu den aufgestellten „Grund-

* Voraussichtlich werden die hoffentlich bald in die Oeffentlichkeit gelangenden Arbeiten der Commission auch den bisher noch sehr schwankenden Begriff „secundäre Bahnen" feststellen.

zügen“ Freiheit! und wieder Freiheit! als die Aegide bezeichnet, unter welcher allein — selbstverständlich an der Hand der Wissenschaft und Erfahrung — eine freudige und gedeihliche Entwickelung des Eisenbahnwesens möglich sei.

Ungern vermissten wir deshalb auch als wesentliche Träger solcher Ansichten bei der Leipziger Conferenz die Herren Ober-Ingenieur Köstlin und General-Inspector Bender von Wien, deren, wie auch der Herren Stockert, Bolze und Anderer warmes Interesse und bewegte Worte für diese wichtige Sache auf der Münchener technischen Conferenz, uns noch in lebhafter Erinnerung sind.

Wenn wir dem Rufe jener geehrten Fachgenossen nach Freiheit! aus voller Ueberzeugung freudig beistimmen, so brauchen wir wohl kaum hinzuzufügen, wie wir zugleich weit davon entfernt sind: die hohe Wichtigkeit, das grosse Verdienst, ja sogar die volle Nothwendigkeit der „Technischen Vereinbarungen“ etc. des Vereins nicht vollkommen anzuerkennen. Die Erfolge derselben sind wahrlich nicht gering gewesen und sie werden ihren Werth immer behalten. Aber die Zeit schreitet fort und mit ihr der Geist, es kann, es darf also, namentlich in einer so neuen Disciplin wie das Eisenbahnwesen ist, nichts constant bleiben, was der weiteren Entwickelung Schranken setzt.

Für den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der sogen. secundären Bahnen wird anscheinend ein angemessenes Maass der Freiheit von vornherein gewährt. Was aber nicht unter die zu erwartende Definition „secundär“ fällt, wird nach wie vor den „Technischen Vereinbarungen etc.“ sich unterwerfen müssen! Und dennoch wie verschieden sind die Verhältnisse der Hauptbahnen! Es wäre nicht logisch und kann deshalb auch unmöglich die Absicht sein, alle unter dieselben Normen zu bringen. Für Bahnen ersten Ranges mögen die „Technischen Vereinbarungen etc.“ in ihrer jetzigen Form immerhin volle Geltung behalten. Für Bahnen mit geringerem Verkehr, welche aber gleichwohl nicht zu den secundären gerechnet werden können, wird man, ohne die Vereinszwecke zu gefährden oder zu vereiteln, unbedenklich mehr Freiheit gestatten können, man wird sie gewähren müssen, sollen einer gedeihlichen Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens nicht gerade von der Seite Schwierigkeiten und Hindernisse erwachsen, von welcher dieselbe naturgemäss nur Förderung zu erwarten hat.

Zweimal sind die „Technischen Vereinbarungen“ bereits revidirt worden, sie sind also kein unabänderliches Gesetz. Möge die dritte Revision nicht zu weit hinausgeschoben werden, sie ist nothwendig! —h.

Oeffentliche und Privat-Wege in Collision mit den Eisenbahnen.

Wie die Eisenbahnen überhaupt in eine grosse Reihe von Verhältnissen störend und ändernd eingreifen, so gerathen namentlich auch die bestehenden Wegverbindungen in zahlreiche Collisionen mit den scharfgezogenen Linien der Schienenstrasse.

Diese Verwicklungen müssen beiderseits befriedigend gelöst werden; wie die Eisenbahnen nicht die besonderen Verbindungen der Landestheile und Ortschaften untereinander,[1] dann der Grundbesitzer mit ihren Ländereien ersetzen, so dienen die Eisenbahnen wieder höheren, allgemeineren Zwecken, welche durch jene localen Verbindungen nicht befriedigt werden können.

Von diesem allgemeinen Gesichtspuncte aus sind alle einzelnen Collisionsfälle auszugleichen und nur im Falle einer unlöslichen Verwicklung müssen die untergeordneten Interessen dem höheren Zwecke geopfert werden.

Landstrassen und Ortsverbindungen dienen immer so zahlreichen Interessen und sind daher in den meisten Fällen so unentbehrlich, dass sich nur selten die Zusammenlegung mehrerer solcher Strassenzüge in ihrer Ueberführung über die Bahn oder gar die gänzliche Unterdrückung einer Strasse wird bewerkstelligen lassen.

Diese Ueberführung erfolgt bald im Niveau der Bahn, bald unter, bald über derselben (Ueberfahrt, Durchfahrt, Wegbrücke).

Einen viel häufigeren Fall bilden die Verwicklungen mit Oeconomiewegen, bestimmt zur Bewirthschaftung von Feld und Wald.

Hier treffen wir bald Wirthschaftswege durch ganze Fluren sich erstreckend (Flur-, Feld-, Waldwege etc.), bald Verbindungen für einzelne Grundstücke.

Sie sind bald Ausfluss des Eigenthumsrechtes, bald Weggerechtigkeiten auf fremdem Grund und Boden (z. B. ein Grundbesitzer fährt zu seinem Grundstücke C über sein Grundstück B, das an einer Strasse liegt, oder über das fremde Grundstück D vermöge einer Servitut).

Die Lösung dieser Verwicklungen ist bei Weitem schwieriger, weil jede, wenn auch an sich unbedeutende Verlegung einer Landstrasse, eines Ortsverbindungs- oder eines Flurweges im Zusammenhang mit der durch die Bahn erfolgenden Durchschneidung der Ländereien eine ganze Reihe von Einzelverbindungen bald ganz aufhebt, bald wesentlich erschwert.

Die Bahnverwaltungen werden gern die Schwierigkeiten zugestehen, welche ihnen aus diesen Collisionen beim Baue erwachsen sind und selbst während des Bahnbetriebs noch erwachsen. Diese Schwierigkeiten liegen aber nicht allein in den factischen Verhältnissen, sondern darin, dass die Gesetzgebung dieses Gebiet noch wenig bebaut hat und die vorhandenen fragmentarischen Bestimmungen manchmal — wie unten an einem Beispiele gezeigt werden wird — die Ordnung dieser Verhältnisse mehr erschweren, als wenn man lediglich auf allgemeine Rechtsgrundsätze sich würde zu stützen haben.

Der Versuch, diese verwickelten Verhältnisse übersichtlich zu schildern und dadurch zu weiteren Besprechungen derselben anzuregen, dürfte daher nicht ohne Nutzen sein.

Zu diesem Zwecke sind aber drei Hauptfragen getrennt zu untersuchen, nämlich

1) wie die Vereinigung der streitenden Interessen zu geschehen habe — also die Frage hinsichtlich der Anlage der neuen Wege, sodann

2) die Eigenthums- und Entschädigungs-, endlich

3) die Unterhaltungsfrage.

1. Die Anlage der neuen, bezw. Aenderung der alten Wege

anlangend, so müssen öffentliche und Privatwege unterschieden werden.

Die öffentlichen Wege sind bald Strassen des Staates, der Kreise, Districte, bald Strassen der Gemeinden. Sie verbinden entweder die Staaten, Staatsabtheilungen und Gemeinden unter einander, bald die einzelnen Theile eines Staates, einer Staatsabtheilung, einer Gemeinde.

Ihre Bestimmung ist immer eine allgemeinere, der Einzelbenutzung entgegengesetzte, ihre Errichtung und Erhaltung daher durch das öffentliche Recht zu regeln. Trotzdem ist das Verhältniss dieser Strassenzüge zu den Eisenbahnen in erster Linie der privativen Auseinandersetzung nicht zu entziehen, denn ausser der öffentlichen Benutzung der Strasse kommt doch auch das Eigenthumsrecht in Betracht, dessen Träger der Fiscus, oder eine Kreis-, Districts- oder Gemeindecorporation ist; die Verwaltungsbehörden des Staates haben erst dann mit entscheidender Stimme einzutreten, wenn die Interessenten sich nicht vereinigen, oder wenn das auf privatem Weg erzielte Uebereinkommen den höheren, allgemeinen Interessen nicht entspricht. Formell müssen sich die Verwaltungsbehörden aber auch in dem entgegengesetzten Falle insofern betheiligen, als sie bei Gegenständen des öffentlichen Interesses als Aufsichts- (Curatel-) Behörde ihre Genehmigung zu ertheilen haben, wenn irgend ein rechtlicher Vorgang perfect werden soll.

Wie man schon zur Zeit des Reichs die Genehmigung der öffentlichen Strassen als ein Recht der Landeshoheit (allerdings unter der Controle der Reichsgewalt) betrachtet hat, so steht auch im modernen Staate das Oberaufsichtsrecht über diese Strassenzüge unbestritten der Staatsgewalt zu.[2]

Wo aber die Eigenschaft eines Weges als eines öffentlichen oder privaten in Frage ist, da muss zwar die Verwaltung ein klares Privatrechtsverhältniss beachten, in Ermangelung eines solchen aber über die Frage der Oeffentlichkeit erkennen mit eventuellem Vorbehalte für etwaige Privatrechtsansprüche.[3] Denn die Aufrechthaltung der öffentlichen Rechtszustände darf nicht von der etwaigen Durchführung civilrechtlicher Ansprüche abhänig gemacht werden.

Die allgemeinsten Grundsätze über das Verhältniss der öffentlichen Strassen zu den Eisenbahnen haben zum Theil in den verschiedenen Eisenbahngesetzen und Concessionsurkunden ihre Feststellung gefunden.

So verlangt die Oesterr. Verordnung vom 14. Septbr. 1854 § 10 lit. c, ebenso die Bayer. Verordnung vom 20. Juli 1855 § 10 Ziff. 3, dass die Eisenbahnunternehmung die durch den Bahnbau gestörten oder unfahrbar gemachten öffentlichen Wege, Brücken oder sonstigen Communicationsmittel „nach Anordnung der Behörden“ wieder herzustellen habe.

Demgemäss müssen sich diese Communicationen zwar die Störung gefallen lassen, aber der Eisenbahn obliegt die Wiederherstellung

---

[1] Die der neuesten Zeit angehörenden Vicinalbahnen bilden hiervon eine Ausnahme, die jedoch noch sehr vereinzelt auftritt.

[2] So nach der Bayer. Verordnung vom 17. Decbr. 1825, die Formation der obersten Verwaltungsstellen in den 8 Kreisen betreffend, § 65.

[3] cfr. die Erkenntnisse des Oberappellationsgerichts in München vom 20. Juni 1854. Reg.-Blatt S. 504—521.

eines gebrauchsfähigen Zustandes auf eigene Kosten und nach Anordnung der Behörden.

Ein ähnliches Verhältniss geht auch aus dem § 14 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. Novbr. 1838 hervor.

In Bayern werden denn auch vor Beginn des Baues durch die unterste Verwaltungsinstanz sogenannte Wegübergangsverhandlungen gepflogen, bei denen auf Grund der von der Bauunternehmung vorgelegten Pläne, einer Ortsbesichtigung und Einvernahme der Interessenteu die Wegkreuzungen und Wege längs der Bahn ihre Feststellung erlangen. Gegen die Beschlüsse dieser Behörde ist den etwa dissentirenden Interessenten Recurs zu den höheren Verwaltungsinstanzen gestattet.

Es unterliegt nun, streuge genommen, keinem Zweifel, dass man bei diesen Wegübergangsverhandlungen sich eigentlich auf die öffentlichen Wege beschränken müsste, indem die Verwaltungsbehörden im Allgemeinen kein Recht haben, über Privatrechte zu verfügen. Darum müssten von jenen Verhandlungen der Verwaltungsbehörde auch diejenigen Flurwege ausgeschieden werden, welche, obwohl sie den Grundbesitzern einer ganzen Gemarkung dienen, also ganzen Abtheilungen der Gemeinde, dennoch nachweisbar im Privateigenthum stehen.

Andererseits kann auf die durch die Behörden und wenn auch aus Veranlassung des Bahnbaues vorgenommene Aenderung der öffentlichen Strassen kein privatrechtlicher Anspruch gegründet, ebenso kein Privatrecht hierdurch verletzt werden, weil öffentliche Wege als solche dem Privaterwerbe,[4] folglich auch dem Civilrechte entzogen sind *(res extra commercium)*.

Dennoch hat es sich überall probat erwiesen, auch die Privatwegberechtigten zu den amtlichen Verhandlungen beizuziehen, weil durch den Dazwischentritt der unparteiischen Verwaltungsbehörde Vergleiche begünstigt werden, bei Feststellung der neueu Wegrichtung doch zugleich auch auf die Privatinteressen die thunlichste Rücksicht genommen und über den Interessen des grösseren Verkehrs die Forderungen der Landwirthschaft und des Privatverkehrs nicht vergessen werden solleu.

Für diese Zweckmässigkeitsmaassregel liegen aber in vielen Staaten auch rechtliche Gründe vor und zwar überall da, wo, wie in Bayern, der Verwaltuug die Feststellung der Expropriationsobjecte und der Versuch einer gütlichen Vereinbarung über die Entschädigung zufällt. Die Frage, ob Privatwege, mögen sie eigenthümlich oder *jure servitutis* besessen werden, abzutreten seien und der Versuch, bezüglich der Entschädigung einen Vergleich herbeizuführen, gehört in solchen Staaten unzweifelhaft zu den Aufgaben der Verwaltungsbehörde.[5]

Wenn erst durch deu Bahnbau selbst, z. B. wegen Durchschneidung von Grundstücken, das Bedürfniss eines Weges entsteht — und dies ist ein sehr häufiger Fall und der hauptsächlichste Entstehungsgrund für die sog. Parallel- oder Längswege — so könnte füglich die betreffende Feststellung der eigentlichen Zwangsabtretungsverhandlung überlassen werden.

Weit zweckmässiger ist es trotzdem, auch solche Fälle zur Wegübergangsverhandlung herüberzunehmen, weil sich hier die sämmtlichen Collisionen überschauen und oft vielerlei Zwecke durch ein Project befriedigen lassen.

Dennoch tritt uns immerhin noch ein wichtiger Unterschied entgegen:

Während nämlich die Verwaltungsbehörde in ihrem Instanzenzuge über die Abänderung der öffentlichen Communicationen endgültig erkennen und ein gerichtliches Verfahren ausgeschlossen ist, auch die gewöhnlichen Verwaltungsprocessformen genügen, kann die Verwaltung den Privatwegen gegeuüber weiter nichts thun, als was ihr das Expropriationsgesetz gestattet, so dass namentlich die Frage der Entschädigung im Nichteinigungsfalle lediglich durch die Gerichte zu entscheiden ist.

Wie die Wiederherstellung der gestörten öffentlichen Zustände zu geschehen habe, ist allerdings „der Anordnung der Behördeu" anheimgegeben, welche übrigens sicherlich die Aufgabe haben, die Befriedigung der verschiedenen Verkehrsbedürfnisse in der technisch richtigsten und öconomisch vernünftigsten Weise zu bezwecken. In vielen Fällen wird die Wiederherstellung wegen der Berührung mit dem Bahndamme kostspielige Kunst- und Schutzbauten, wie Brücken, Durchlässe, Stützmauern, Auffahrtsrampen, Geländer, Abschlussbarrièren etc. erfordern, die vor dem Bahnbaue nicht vorhanden waren.

Abgesehen davon muss jedoch immerhin der Grundsatz aufrecht erhalten bleiben, dass der für die fragliche Strassengattung allgemein vorgeschriebene Zustand in Bauart, Breite, Steigung, Krümmung auch den Eisenbahnen gegenüber festzuhalten sei, dass also nicht etwa die Behörden die kunstmässige Ueberführung einer Landstrasse erlassen, oder aber verlangen können, dass ein schlichter Ortsverbindungsweg in eine Kunststrasse umzuwandeln sei. Die „Anordnung der Behörden" kann daher nur in dieser naturgemässen Beschränkung verstanden und geübt werden. Abweichungen erscheinen nur da zulässig, wo die Eisenbahn besondere Verkehrsveränderungen hervorruft, bei welchen nur unter gewissen Bedingungen eine Erschwerung des Verkehrs vermieden werden kann, z. B. wenn zwei Strassen zusammengelegt über die Bahn geführt werden. Obwohl in der Vereinigung nur eine Strasse vorhanden ist, so kann doch billig hierfür eine grössere Breite, Bequemlichkeit, Bausicherheit verlangt werden, als dies für die gewöhnlichen Strassen der betreffenden Gattung vorgeschrieben ist.

Wo feruer an Stelle von Privatwegen einzelner Grundbesitzer gemeinsame Parallelwege (Längswege) errichtet werden, muss natürlich deren Bauart etc. den Anforderuugen von Flurwegen entsprechen, weil ein und derselbe Weg eine Mehrzahl von Einzelwegen zu ersetzen bestimmt ist. Auch hierdurch wird nur die oben aufgestellte Regel bestätigt.

Die Anlage ueuer Wegverbindungen, welche nicht den Ersatz für früher schon vorhandene Communicationen bilden, sondern sich erst gelegentlich des Bahnbaues oder nach demselben als wünschenswerth herausstellen, also namentlich die Verbindung der Ortschafteu mit den Eisenbahnstationen fällt nach richtiger Anschauung den Eisenbahnen nicht zur Last. Sich die Vortheile der neuen Verkehrsstrasse zu sichern, muss vielmehr den Gemeinden, Districten etc. überlassen bleiben, und steht denselben in keiner Weise ein Rechtsgrund zur Seite, die entstehenden Kosten der Eisenbahn zu überwälzen, welche sich hier weder einer Störung noch einer Schädigung schuldig gemacht hat.[6]

Immerhin wird sich aber die Bahnverwaltung in zahlreichen Fällen zu einer billigen Antheilnahme verstehen, weil die Belebung des in dem Bahngebiete sich bewegenden Localverkehrs auch zu ihren Aufgaben gehört.

An die Frage der Anlage reiht sich

II. die Eigenthums- und Entschädigungsfrage.

Zum Begriffe der öffentlichen Strasse gehört nicht mehr, wie im Römischen Rechte,[7] dass sie im Eigenthum des Staates stehe.

Nach deutschrechtlichen Grundsätzen können auch andere öffentliche Corporationen, namentlich die Kreis-, Districts- und Einzelgemeinden, oder Kirchspiele (England), ja — wie wir dies bei den Eisenbahnen täglich sehen — selbst Privaten oder Privatgesellschaften die Eigenthümer von öffentlichen Strassen sein.

Zum Merkmale der öffentlichen Strasse genügt deren Bestimmung zum öffentlichen Gebrauche.[8] Das Strasseneigenthum ist aber allerdings mit Rücksicht auf den öffentlichen Zweck ein beschränktes und zwar namentlich insofern, als es über die Strasse als solche keine Privatdisposition gestattet. Dem öffentlichen Zwecke kann die Strasse ohne ausdrückliche Genehmigung der Staatsbehörden weder durch Veräusserung noch durch dingliche Belastung etc. entzogen werden; aber ein Wechsel im Eigenthume der Strasse ist hierdurch nicht ausgeschlossen.[9]

Wenn nun öffentliche Wegverbindungen zum Zwecke des Bahnbaues nicht blos einfach übergeleitet, sondern verlegt werden müssen, so handelt es sich

a) um die verlassene Strecke,

b) um das neue Ergänzungsglied der Strasse.

Die verlassene Strecke hat in Folge Anordnung der Verwaltungsbehörde aufgehört, öffentliche Strasse zu sein. Das Eigenthum wird insoweit wieder ein unbeschränktes und der Veräusserung steht kein Hinderniss mehr im Wege.

Das neugeschaffene Ergänzungsglied gehört dem Eigenthume nach Demjenigen, auf dessen Grund und Boden es erbaut worden ist, also in der Regel der Eisenbahn, welche den bezüglichen Platz entweder schon erworben hatte, oder gerade zum fraglichen Zwecke erwerben musste.

Da es jedoch naturwidrig und bezüglich der Gemeindewege z. B. in Bayern sogar verfassungswidrig erscheinen müsste, wenn ein Theil eines öffentlichen Weges in fremdem Eigenthum verbleiben würde,[10] so ist es eine den Umständen entsprechende häufige Erscheinung, dass die verlassene Strassenstrecke der Eisenbahn, das neue Ergänzungsglied aber dem Staate, Districte, der Gemeinde zu Eigenthum vertauscht wird, und zwar ohne eine ängstliche Abmessung der beiderseitigen Strassenlängen. Wenn dies z. B. in Bayern Seitens des Staatsärars beobachtet zu werden pflegt, so finden sich dagegen die Gemeinden oft nicht so leicht mit ihren alten Wegen ab und verlangen Entschädigungen für die verlassenen Strecken (welche in das Bahnareal fallen), ungeachtet auch die Ergänzungsstücke auf fremdem Eigenthum erbaut werden mussten.

Im Streitfalle kommt bezüglich der Entschädigungsfrage der Verwaltung natürlich keine weitere Zuständigkeit zu, als sie das jeweilige Zwangsabtretungsgesetz ihr überhaupt zuweist. Denn wenn die Verwaltung auch die Veränderung der alten und die Richtung der neuen öffentlichen Wege mit Ausschluss der Gerichte endgültig fest-

---

4 S. auch Koch Deutschlands Eisenbahnen Abth. I. § 44.

5 cfr. das Bayer. Zwangsabtretungsgesetz vom 17. Novbr. 1837, Art. 1, 2, 15, 17 u. ff.

6 cfr. des Verfassers Schrift: Die Lehre von den Eisenbahnen auf Grundlage des Staates, § 26.

7 Viam publicam eam dicimus, cujus et solum publicum est. Ulpian L. 2. § 21, 22 ne quid in loco publ. vel itin. fiat (43. 8).

8 S. die angeführte Schrift des Verfassers § 6.

9 cfr. ibid. § 14.

10 Nach § 24 des Bayer. Gemeindeedictes sind die nothwendigen öffentlichen Gemeinde-Wege ein ganz unveräusserliches Eigenthum der Gemeinde.

setzt, so ist doch die Eigenthums- und hieraus entspringende Entschädigungsfrage — wo die specielle Gesetzgebung nichts anderes bestimmt — unabhängig von der Competenz der Verwaltung.

Wenn folgeweise die Uebertragung von Eigenthum durch die bezügliche Gesetzgebung an eine gewisse Form, z. B. notarielle Vertragserrichtung, geknüpft ist, so kann auch das Eigenthum an Grund und Boden einer öffentlichen Strasse ohne Einhaltung dieser Form nicht übertragen werden. Die Verwaltungsbehörde kann immer nur die Veräusserungserlaubniss ertheilen.

Das Eigenthum der verlassenen Strecke kann die Eisenbahn auf dem Zwangswege immerhin nur dann beanspruchen, wenn sie desselben zum Baue der Bahn bedarf.

Umgekehrt kann auch nur in diesem Falle die Ablösung einer solchen Wegstrecke der Eisenbahnunternehmung zugemuthet werden.

Das Eigenthum der neuen Strecke braucht die Bahnverwaltung, strenge genommen, auch nur gegen Entschädigung abzulassen. Dass aber in *praxi* hiervon Umgang genommen wird, begreift sich leicht bei der Werthlosigkeit der Strassenflächen und hat in Bayern noch einen besonderen Grund, welcher mit der unten zu besprechenden Unterhaltungsfrage zusammenhängt.

Erfolgt die Abtretung der neuen Strassenstrecken nicht blos bis zu den Bahnbarrièren, sondern auch innerhalb derselben, so wird natürlich dem Bahnunternehmen das Recht gewahrt, auf dem Strassenübergange den Bahnbetrieb ungehindert auszuüben. Es ist dies nicht sowohl eine privatrechtliche Servitut auf der öffentlichen Strasse — dies würde der Natur einer *res extra commercium* widersprechen —, als die nothwendige Folge einer Collision zweier öffentlichen Wege — der Eisenbahn und der gewöhnlichen Strasse —, wo dann gewissermaassen der Satz gilt: *privilegiatus contra aeque privilegiatum jure suo (sc. exclusivo) non utitur.*

Was die Collisionen mit Privatwegen anlangt, so sind sehr verschiedene Fälle möglich:

Verliert ein Grundstück nur factisch seine Zufahrt, entweder in Folge Veränderung der öffentlichen Wege, oder in Folge Durchschneidung eines zusammenhängenden Grundbesitzes durch die Eisenbahn, so kann der Besitzer im ersten Falle zwar einen Nothweg, möglicher Weise auf dem Territorium der Bahn selbst, verlangen, nicht aber auf Entschädigung klagen, weil die Bahn hier keine bestehenden Privatrechte verletzt hat. Im Falle einer Durchschneidung wird er sich aber für das entsprechende Wegbedürfniss von der erwerbenden Bahn entweder eine Zufahrt, oder aber eine Entschädigungssumme, oder endlich die Ablösung der abgeschnittenen Parcelle ausbedingen.

Ist solches bei der Grundabtretung unterlassen worden, so wird man den Grundabtretenden, strenge genommen, keinen Entschädigungsanspruch einräumen können, da es in seiner Hand lag, die Vertragsmodalitäten zu reguliren und die Eisenbahn sich keiner Verletzung eines Privatrechts schuldig gemacht hat.

Die Billigkeit und Klugheit verlangt es aber, auch für solche Fälle Vorsorge zu treffen und schon in die allgemeinen Grunderwerbungsbedingungen für die Bahnverwaltung die Verpflichtung aufzunehmen, den abgeschnittenen Parcellen die Zufahrt zu vermitteln.

Eine ganz andere Bewandtniss hat es mit dem Falle, dass bestehende Privatwege in das zu erwerbende Bahnareal sich erstrecken, ohne dass sie ihrem Zwecke erhalten werden können. Hier müssen nicht nur die Eigenthümer des Grund und Bodens, sondern auch die Wegberechtigten entschädigt werden.[11] Gewöhnlich geschieht letzteres durch Errichtung neuer Wege, oder durch Bestellung von Servituten auf fremdem oder eigenem Grunde, öfters auch durch Ablösung der ihre Zufahrt einbüssenden Grundstücke.

Ergeben sich in den beiden ersten Fällen Umwege oder sonstige Erschwernisse der Fahrt, z. B. grössere Steigungen oder Krümmungen etc., so kann der Privatwegberechtigte immerhin noch auf Entschädigung dringen, weil er verlangen kann, für das verlorene Privatrecht vollkommen entschädigt zu werden.

Die neuen Privatwege, welche die Bahn nicht durch Servituterrichtung auf fremdem Grund vermittelt, sondern auf eigenem Grund und Boden errichtet, werden in vielen Fällen den Wegberechtigten unentgeltlich zu Eigenthum überlassen. Hierüber weiter unten.

III. Die Unterhaltung der Wege

trifft naturgemäss die Interessenten derselben, also den Staat, Kreis, District, die Gemeinde oder die Privaten nach Verschiedenheit der Fälle; die genannten Corporationen, weil und wenn es sich um ein ihnen eigenthümliches, öffentliches Interesse handelt — die Privatwegberechtigten, weil sie als Eigenthümer der Wegfläche die Unterhaltung auf Niemanden überwälzen können, als blose Servitutberechtigte aber von dem Herrn des dienenden Grundstücks die Unterhaltung nicht beanspruchen können.

Diese Grundsätze erleiden durch den Dazwischentritt der Eisenbahn an und für sich keine Aenderung.

Die Uebergänge und verlegten Strecken der Staats-, Kreis-, District- und Gemeindestrassen sind von den Eisenbahnen nur kunstmässig herzustellen, dann aber zur Unterhaltung an jene Corporationen zu übergeben.

Dass die Unterhaltung auf dem Bahnkörper selbst nur unter Aufsicht der Bahnbehörde vorgenommen werden darf und dass letztere füglicher für diese Strecke die Unterhaltung freiwillig übernimmt, folgt aus der Natur des Eisenbahnbetriebs, dessen Anforderungen an die Sicherheit der Strasse die höchsten sind.

Die verlegten oder neu hergerichteten Privatwege zu unterhalten, besteht für die Eisenbahn eben so wenig eine Nöthigung; hat sie diese Communicationen auch nicht blos *jure servitutis* auf fremdem Eigenthume, sondern den Grund und Boden hierzu eigenthümlich erworben, so braucht sie den Wegbedürftigen doch wiederum nur Wegrechte — *Servituten* — einzuräumen, wobei die Unterhaltung der Wegfläche nicht ihre Sache ist.

In den Fällen der Privatwege spielen aber immerhin so viele Entschädigungsforderungen wegen erschwerter Unterhaltung, erschwerten Oeconomiebetriebes (Umwege, schlechter Untergrund, Steigungen, Krümmungen, grössere Frequenz etc.) mit, dass in vielen Fällen die Bahnverwaltung mit der Herstellung der Wege nicht abkömmt, sondern entweder zu Geldentschädigungen greifen muss, oder — was besser ist — durch Hingabe der Grundflächen dieser Wege (wo sie Eigenthümerin ist) und ihrer Grasnutzungen die sämmtlichen Wegberechtigten oder doch die Hauptbetheiligten abfindet und zu Gunsten der übrigen die Fahrtberechtigung ausbedingt.

Der oben vorangestellte Grundsatz über die Unterhaltung der Wege ist ausdrücklich sanctionirt in der Oesterr. Eisenbahnverordnung vom 14. September 1854 § 10 Lit. C: „die austatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten (sc. öffentlichen) Wege, Brücken etc. haben Diejenigen im brauchbaren Zustande zu erhalten, welchen die Unterhaltung der früheren Wege, Brücken etc. oblag."

Im Interesse der Billigkeit ist jedoch diese Regel einer Beschränkung unterworfen worden, welche aus der Natur des hier maassgebenden öffentlich-rechtlichen Verhältnisses an und für sich nicht hervorgehen würde und sich den Anschauungen des Privatrechtes anschliesst. Es heisst nämlich im nachfolgenden Satze:

„Dieselben (sc. die Unterhaltungspflichtigen) können jedoch von der Eisenbahnunternehmung den Ersatz eines verhältnissmässigen Theils der Kosten insoferne ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brücken etc. durch den Bau der Eisenbahn vergrössert worden sind."

„In so ferne zur Herstellung der durch die Eisenbahn zerstörten Communication besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten z. B. an Brücken, Dämmen etc. nothwendig sind, fällt der Eisenbahnunternehmung nicht blos die erste Herstellung, sondern auch die künftige Unterhaltung zur Last."

Der § 14 des Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 verpflichtet die Gesellschaft zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen, welche die Regierung a u Wegen, Ueberfahrten etc. nöthig findet.

Hieraus geht wohl hervor, dass bezüglich der Unterhaltung der Wege selbst nichts Anderes gilt, als was die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen vorschreiben.

Eine weniger klare Fassung hat der § 10 Ziff. 3 der Bayer. Verordnung vom 20. Juli 1855 erhalten, welcher, sich der Oesterr. Bestimmung hinsichtlich Herstellung der Wege anschliessend, den concessionirten Unternehmer dagegen verpflichtet, die wiederhergestellte (öffentliche) Communication „im Umfange des Bahneigenthums zu unterhalten."

Der Begriff des Wortes Bahneigenthum wird hier zum Zankapfel.

Versteht man darunter — wozu die logische Interpretation hinleitet und was ohne Zweifel auch die Absicht jener Bestimmung ist — nur den Bahnkörper mit nothwendigem Zubehör, also das Bahnbetriebsareal, dann schliesst sich dieselbe den bestehenden allgemeinen Gesetzen an und entspricht zugleich der Billigkeit und Zweckmässigkeit, weil die Unterhaltung der Wege auf dem Bahnkörper am leichtesten und am besten durch die Bahnverwaltung erfolgt.

Dieser Interpretation steht aber eine andere, nämlich die wörtliche entgegen, deren Anwendung — wie die Erfahrung lehrt — sowohl bei den betheiligten Corporationen, als auch bei manchen Behörden mehr Anklang findet, wie die erstere.

Man will nämlich unter Bahneigenthum das gesammte erworbene Gesellschaftsgrundeigenthum verstehen, mag es zu Bahnbetriebszwecken bestimmt sein oder nicht, also namentlich auch alle diejenigen Parcellen, welche eben erworben werden mussten, um darauf die neuen Wege herstellen zu können.

Hierin liegt aber eine grosse Unbilligkeit und selbst ein Widerspruch mit den in Bayern bestehenden allgemeinen Gesetzen. Die Unbilligkeit liegt darin, dass die Eisenbahn Strassen unterhalten soll, die ihren Zwecken ganz fremd sind und möglicher Weise durch den Bahnbau besser oder kürzer geworden und leichter zu unterhalten sind. Ohne jede Noth würde daher die den allgemeinen Verkehrszwecken dienende Eisenbahn zu Gunsten untergeordneter, localer Interessen belastet werden. Der Widerspruch mit den allgemeinen Gesetzen beruht aber darin, dass z. B. das Bayer. Gemeindeedict vom 17. Mai 1818 in § 24 und 27 — wie diess in der Sache liegt — die Gemeinden zur Unterhaltung ihrer Wege verpflichtet und dass eine blose Verordnung, selbst wenn sie dieser unlogischen Auslegung fähig wäre, doch nimmermehr einem Gesetze derogiren könnte.

Trotzdem, dass, wie gesagt, die logische Interpretation mit Bestimmtheit darauf hinweist, das Wort „Bahneigenthum" durch die

[11] cfr. Bayer. Expropriationsgesetz Art. 2, Ziff. 2.

dem gesetzgeberischen Gedanken entsprechende Bezeichnung „Bahnbetriebsareal" zu ersetzen und zu erklären, so musste man doch bei der Beliebtheit der wörtlichen Interpretation und weil nicht vorauszusehen war, wie die Sache bei der letzten Verwaltungsinstanz würde aufgefasst werden, die Auseinandersetzung mit den Gemeinden in gütlicher Weise zu erstreben und die behördliche Entscheidung möglichst zu vermeiden suchen.

Ersteres gelang in sehr vielen Fällen dadurch, dass man den Gemeinden das Eigenthum und die Nutzungen der neuen Wege ausserhalb des Bahndammes unentgeltlich hingab und da, wo eine Mehrunterhaltungslast zu Tage trat, durch Geldentschädigungen oder überschüssige Parcellen, oder endlich durch Mitwirkung bei der Unterhaltung (z. B. bei Mehrlängen) nachhalf.

In mehreren Fällen sind aber solche Abmachungen an dem Starrsinne der Gemeinden oder an der Besonderheit der Verhältnisse gescheitert und war man genöthigt, in das administrative Verfahren einzutreten. Musste dabei die bittere Erfahrung gemacht werden, dass selbst einige höhere Instanzen der wörtlichen Interpretation den Vorzug gaben, so wurde doch unlängst in einem concreten Falle eine letztinstanzielle Entscheidung erlangt, worin zwar die Bedeutung des Wortes „Bahneigenthum" nicht erläutert, jedoch wenigstens der Satz ausgesprochen worden ist, dass die fragliche Bestimmung als eine exceptionelle strengstens zu interpretiren und jedesmal der Nachweis zu liefern sei, dass eine Wegstrecke wirklich zum Bahneigenthum gehöre. Ist diess allerdings ein nicht unwichtiger Stützpunct für künftige Streitigkeiten dieser Art, so wird es doch als ein Bedürfniss erkannt werden müssen, dass jene Bestimmung, welche zumal nur für die Privatbahnen gilt und auch in die Concessionsurkunde der Bayer. Ostbahnen (§ 9) übergegangen ist, sei es bei Erlassung neuer Concessionsbestimmungen überhaupt, sei es bei Ertheilung neuer Concessionen auf ihre wahre Bedeutung zurückgeführt und dadurch dem künftigen Baue von Privatbahnen in Bayern ein Anlass vielfacher Verwicklungen, Kosten und Gehässigkeiten ferngehalten werde.

Der Gedanke scheint zwar nahe zu liegen, man solle eben zur Herstellung neuer Wege kein Eigenthum erwerben. Das geschieht auch nicht bei vereinzelten Privatwegen, wo man sich durch Servitutbestellung hilft. Aber bei öffentlichen Wegen — um welche es sich hier allein handelt — wird sich diess fast niemals durchführen lassen. Denn abgesehen davon, dass ein bloses Servitutrecht, das noch eine freie Verfügung des Grundherrn zulässt, dem Wesen der öffentlichen Strassen widerspricht, liesse sich auch ein derartiges Vorgehen in den wenigsten Fällen durchführen. Man müsste schon bei der Grunderwerbung die Situation der neuen Wege ganz genau vermessen haben und ihrer Beibehaltung gewiss sein; sodann in der Weise erwerben, dass z. B. der Grundbesitzer X von seinem Grundstücke A 10 Decimalen zu Bahnzwecken eigenthümlich abtritt, auf den anschliessenden 10 Decimalen aber nur ein Fahrtrecht zu Gunsten einer Gemeinde etc. einräumt, oder aber diese 10 Decimalen sofort eigenthümlich an die Gemeinde und nicht an die Bahnverwaltung abtritt.

Abgesehen von der offenbaren Unthunlichkeit einer solchen Ausscheidung zur Zeit der Grunderwerbung würde man sich diese auch in hohem Grade erschweren und braucht sich zudem weder der Grundbesitzer eine blose Servitutbestellung gefallen zu lassen[12], noch auch im anderen Falle die Gemeinde etc. eine solche Eigenthumsübertragung zu acceptiren.

Nur da, wo öffentliche Wege nicht verlegt, sondern einfach über die Bahn geführt werden, ist es möglich, den Eigenthumserwerb (selbst auf dem Bahnkörper) zu unterlassen und so allen üblen Consequenzen auszuweichen.

Aber diess sind leider nur die Fälle, welche am wenigsten zu Verwicklungen Anlass geben.

In Oesterreich werden auf Grund der oben erwähnten Verordnung vom 14. September 1854 § 10 Lit. C die Verhältnisse zwischen Eisenbahn und Gemeinde leicht geregelt, weil die Bestimmungen dieser Verordnung principielle Streitigkeiten ausschliessen und Billigkeit für beide Theile enthalten.

Möchte diese kurze, zunächst aus den Bayer. Verhältnissen gegriffene Skizze über ein wichtiges Gebiet des Eisenbahnwesens zu Mittheilungen Anlass gehen über die anderwärts hierüber gesammelten Erfahrungen.

Dass aber der künftigen Eisenbahngesetzgebung auch in diesem Gebiete noch etwas zu thun übrig bleibt, das dürfte aus den obigen Erörterungen zur Genüge zu entnehmen sein.

München, den 16. November 1868. Julius Jäger.

Zur Frage von der Organisation der Arbeiterverhältnisse bei Eisenbahnbauten.*

Von Secretär Göz in Stuttgart.

Bei dem Bau einer Württemb. Bahnstrecke war mir in der letzten Zeit Gelegenheit gegeben, die öconomischen und sittlichen Zustände der Eisenbahn-Arbeiter durch unmittelbare Anschauung kennen zu lernen. Bis dahin hatte ich nur im gelegentlichen Verkehr mit Eisenbahn-Unternehmern von den vielfachen Klagen und Beschwerden gehört, zu welchen dieser Arbeiterstand den Arbeitgeber veranlassen müsse und wie man eben genöthigt sei, „mit Lumpen die Eisenbahnen zu bauen."

Die Erdarheiten für den Bahnbau — welchen die Classe der Eisenbahnarbeiter ihre Bedeutung zuzuschreiben hat — liefern ein sehr anschauliches Bild des unvermittelten Gegensatzes von Capital und Arbeit. Auf der einen Seite der Bau-Accordant, gewöhnlich ein Mann von Vermögen und Credit, der neben seinem im Betriebsmaterial fixirten Capital noch über grössere parate Geldmittel disponirt; auf der anderen Seite der Handarbeiter, beim Diensteintritt ohne das auch nur für wenige Tage erforderliche Geld, ohne genügende Kleidung und schon als Fremder und Eisenbahnbau-Arbeiter ohne allen persönlichen Credit, beim Dienstaustritt häufig nicht in der Lage, die Kosten der Heimreise bestreiten zu können.

Mit einem solchen Arbeiterstand operirt der Accordant in gewinnlustiger Absicht, und ist sein 1—3 Jahre erforderndes Unternehmen zu Ende geführt, so hat sich jeder Zusammenhang zwischen Arbeitgeber und Arbeiter wieder von selbst aufgehoben.

Während der Bauzeit aber kann sich das factische Uebergewicht des Unternehmers bei Bestimmung des Lohnsatzes in vollem Maasse geltend machen. Die Erde aus den Gräben zu nehmen, Aushebungen zu machen und damit Erdwälle zu bilden, Anschüttungen zu machen oder im Wege der Ausgleichung zu arbeiten; alle diese Geschäfte erfordern auf der Baustrecke einen massenweise gruppirten Arbeiterstand, für welchen der Eine Unternehmer den Arbeitslohn festsetzt.

An grenzende Unternehmer, deren es auf einer ganzen Linie von 10 und mehr Stunden immerhin nur wenige sind, können sich leicht über die Höhe des Lohnes mit einander verständigen und werden dies gewöhnlich auch thun, um förmliche Arbeiterwanderungen von einem Arbeitsloos zum andern nicht aufkommen zu lassen.

Will der einzelne Arbeiter den Lohnherrn wechseln und den Versuch der Verbesserung seiner Lage machen, so muss er in eine andere Gegend gehen und sich, um nur wieder existiren zu können, dem dortigen Arbeitgeber zur Verfügung stellen.

Nur auf diese Weise wird es erklärlich, dass die Erdbewegungs-Arbeiten beim Bahnbau als die vorzugsweise gewinnbringenden von den Unternehmern angesehen werden; diese hergelaufene Bevölkerung, ohne Aussicht auf Unterkommen bei einem anderen Erwerbszweig, wird mit ihrer Fertigkeit für Erdarbeiten, ihrem zähen Fleiss ausgenutzt, um nachher, wie ein ausgelaufener Rollkarren, wieder weggeworfen zu werden. Kein Wunder daher, wenn die Handarbeit beim Bahn-Unterbau von der solideren Arbeiterclasse nicht gesucht ist, und nur die Unmöglichkeit, anderen Verdienst zu finden, den Uebertritt zu diesem Geschäft bewirkt. Nun bestehen aber reichlich 40% des gesammten Eisenbahnbau-Aufwands in Arbeitslöhnen und es ist sehr der Mühe werth, so enorme Summen als eine nachhaltig fliessende Quelle für die öconomische und damit sittliche Hebung der untersten Volksclassen in Circulation zu bringen.

Es bleibt, verglichen mit den Bergbau-Arbeiten, ein sehr misslicher Umstand, dass das Interesse des Bauunternehmers für seine Arbeitermassen sich mit der Vollendung der ihm übertragenen Baustrecke erschöpft und dass er sich zur Heranziehung und Erhaltung eines tüchtigen, soliden Arbeiterstammes nicht herbeilassen kann. Anders freilich stellt sich die Sache auf dem Standpuncte der Bauverwaltung selbst — (sei diese vom Staate oder einer Privatgesellschaft bestellt) wenn derselben die Sorge für den viele Jahre erfordernden Ausbau grösserer und mehrerer Bahnlinien obliegt.

Nach diesen wenigen Bemerkungen über die für die Eisenbahnbau-Arbeiter maassgebenden Verhältnisse wird es kaum noch der Rechtfertigung bedürfen, wenn ich mit dem ernstlichen Wunsche, dem Arbeiter den ganzen Preis seiner Arbeit, unverkürzt durch den Gewinn des Zwischenunternehmers, zu sichern, eine Einrichtung zur Sprache bringe, die, theoretisch tadelfrei, nur der Verbesserung durch den erfahrenen Baupraetiker bedürfen sollte, um beim Bahnbau, insbesondere dem Unterbau, die höchst mögliche Arbeitsleistung mit der richtigen Vertheilung des Entgelts für die Leistung zu verbürgen.

Der Unterbau der seit dem 11. Juli 1868 dem Betrieb übergebenen, 6 Stunden langen Württemb. Bahnstrecke Wildbad-Pforzheim war bis 23. September des vergangenen Jahres zwei Grossaccordanten übertragen, welche beinahe auf der ganzen Linie das sogenannte Schachtmeister-Institut in Anwendung gebracht hatten. Sie waren später für dasselbe nicht sehr eingenommen; denn während sie selbst das Geschäft mit einem grösseren Verlust abschlossen, hatten die Schachtmeister — Unteraccordanten — sich günstig gestellt. Diese Wahrnehmung kann aber dem Institut selbst nicht zum Nachtheil gereichen, da eben der Hauptunternehmer von Erdarbeiten sich den Gewerksverdienst möglichst ganz und ungetheilt sichern muss.

Es ist aber auch nicht so gemeint, den Bauaccordanten ein Recept für ausgiebigen Unternehmergewinn zu verschaffen; denn das Trachten nach eigenem Nutzen macht scharfsinnig genug, um die jedesmal einträglichste Arbeitsform zu entdecken; viel mehr liegt an der Frage, ob es nicht dem Interesse der Bauverwaltungen und der Arbeiterelassen entspricht, wenn sich die ersteren bei den Unterbauten, soweit nur immer möglich, mit dem System der Kleinaccorde befreunden und damit die Sorge nicht für sie zu gering achten, unmit-

[12] cfr. Art. 1 des Bayer. Expropriationsgesetzes.

telbar auf die persönlichen Verhältnisse des einfachen Arbeiters Rücksicht zu nehmen und günstig einzuwirken?

Auf die weitere Frage, wie denn dieser weitgehenden Forderung genügt werden könne? sei es erlaubt, was zunächst die Einwirkung der Bauverwaltung auf die Arbeitslöhne betrifft, die Antwort in die Form eines Vertrags-Entwurfs zu kleiden, dessen wesentlicher Inhalt den Einrichtungen bei dem schon erwähnten Schachtmeister-Institut entlehnt ist. Es wird uns damit das Material für weitere Vorschläge gegeben sein.

Vertrags-Entwurf.

§ 1. Die — näher zu bezeichnenden — Arbeiten werden von der Bauverwaltung an den N. N. accordsweise vergeben. Der Accordant ist berechtigt, sich die zur Bauausführung nothwendigen Arbeiter selbst zu wählen, unter Beachtung der Bestimmungen, welche für die Annahme der Arbeiter, deren Legitimation etc. bei der Verwaltung in Gültigkeit sind.

Ausser den mit den Accordanten vereinbarten Preisen werden zugleich diejenigen Preise festgestellt, welche der Accordant den Arbeitern zu zahlen verpflichtet ist und darf, da jede Arbeitergruppe wieder in einem besonderen Accord arbeitet, niemals der Lohn aus dem einen Accord mit dem des anderen vermischt werden (vgl. § 4).

§ 2. Die Vertrags-Urkunde wird doppelt ausgefertigt; das eine Exemplar bleibt in der Verwahrung der Bauverwaltung, das andere Exemplar wird dem Accordanten behändigt, welcher die unbedingte Verpflichtung hat, alsbald nach Empfang dasselbe seiner Arbeiterparthie vorzuzeigen und deutlich vorzulesen. Geschieht dies innerhalb 24 Stunden nach Empfang der Vertrags-Urkunde nicht, so verfällt der Accordant in eine Strafe von 2 fl. Ebenso ist derselbe verpflictet, den Vertrag den während der Arbeit eintretenden Leuten innerhalb 24 Stunden nach dem Eintritt vorzulesen, unterlässt er dies, so verfällt er in eine Strafe von 30 kr., dagegen erklärt sich ein jeder Arbeiter, der nach dem Vorlesen noch einen Tag arbeitet, mit den Preisen und Bedingungen des Vertrags einverstanden.

§ 3. Die dem Accordanten ausgehändigten Arbeitsgeräthe werden demselben in das eigens hierfür angelegte Buch, von diesem aber jedem Arbeiter die ihm übergebenen Geräthe in die Arbeitskarte getragen und sind beide für die richtige Rückgabe mit ihrem ganzen Verdienste verhaftet. Fehlt bei der Rückgabe etwas, so findet keinerlei Entschuldigung statt, sondern es wird zum Selbstkostenpreis von der demnächstigen Zahlung in Abrechnung gebracht. Ebenso werden die Maasse der Geräthschaften in das Buch und die Karten getragen; verändert ein Arbeiter dasselbe, so verfällt er in 30 kr. Strafe und das Geräth wird auf seine Kosten wieder hergestellt; bringt der Schachtmeister aber die Veränderung nicht zur Anzeige, so verfällt er in 1 fl. Strafe und wird, wenn er die Schuldigen nicht glaubhaft nachweist, die Wiederherstellung auf seine Kosten vorgenommen.

§ 4. Um den Arbeitern die bestimmte Ueberzeugung zu verschaffen, dass sie nicht in Taglohn, sondern in Accord arbeiten, ist die Einrichtung getroffen, dass die Arbeiter in kleinen Abtheilungen, und zwar, bei Bodenförderungen nach Waggons, Wipp- oder Handkarren, dagegen die Accordanten (Schachtmeister) nach Schachtruthen arbeiten und bezahlt werden unter Einhaltung folgender Ordnung:

A. Der Accordant überträgt das Losmachen, Einladen und den Transport des Bodens nach Waggons, Wipp- oder Handkarren an eine Parthie Arbeiter, — sog. Gruppe oder Rotte — die nach seinem Ermessen zu einem Waggon, Wipp- oder Handkarren erforderlich sind. Diese Gruppe arbeitet gemeinsam in einem Accord, Einer für Alle und Alle für Einen; sie beziehen den gleichen Antheil vom verdienten Lohn, haben mithin auch unter einander dahin zu sehen, dass ein jeder gleichmässig und fleissig arbeitet. Die Arbeiter sind verpflichtet, jeden Waggon, Wipp- oder Handkarren vollständig in allen Theilen gefüllt und mit einem solchen Haufen zu laden, dass kein Boden mehr darauf liegen kann. Der Accordant giebt für jeden geförderten Waggon, Wipp- oder Handkarren dem hierzu von der Gruppe gewählten Arbeiter eine Marke; diese Marken giebt der Arbeiter dem Accordanten zurück und erhält dagegen eine zugleich den Preis der Arbeit enthaltende Bescheinigung über die Zahl der den ganzen Tag geförderten Waggons, Wipp- oder Handkarren. Die Bescheinigungen heben die Arbeiter bis zum nächsten Zahlungstag (regelmässig von 14 zu 14 Tagen) auf und erhalten dann vom Accordanten so viel Geld, als sie laut den Bescheinigungen für die geförderten Waggons, Wipp- oder Handkarren verdient haben.

B. Bei den Waggons und Wippkarren bildet jedesmal eine Gruppe, bei Handkarren dagegen eine sogenannte Colonne die Parthie welche eine Marke erhält. Wird ein Arbeiter wegen irgend eines Vergehens oder wegen Faulheit von dem Beamten oder Accordanten im Laufe der Zahlungsperiode fortgeschickt, oder verlässt er während derselben die Arbeit, so verliert er für jeden Tag, den er vom letzten Zahltag ab noch gearbeitet hat, 10 kr. zu Gunsten seiner Arbeiter-Gruppe.

Hört eine ganze Gruppe oder Colonne während der Zahlungsperiode aus anderen als den oben angegebenen Gründen auf, so verfallen die Abzüge von 10 kr. pro Tag der Krankencasse.

C. Um bei Handkarren eine Gleichmässigkeit der Arbeit, Angabe der Marken, Bescheinigungen und Verdienstberechnungen bewirken zu können, ist ausdrücklich bestimmt, dass eine solche Colonne den ganzen Tag über gleich stark ist; es wird daher streng verboten, dass ein Arbeiter später an die Arbeit kommt oder dieselbe früher verlässt. Kommt ein Arbeiter dennoch zu spät, und zwar nachdem schon 3 Karren von der betreffenden Colonne gefördert sind, so ist er für den ganzen Tag von der Arbeit zurückzuweisen; kommt er innerhalb der Zeit, dass 3 Karren gefördert werden, so hat er das Doppelte während der Ruhezeit nachzukarren; der dadurch entstehende Ueberschuss kommt dem Accordanten zu gut. Verlässt ein Arbeiter vor dem allgemeinen Feierabend die Arbeit, so verliert er an die übrigen Arbeiter der Colonne den ganzen für diesen Tag verdienten Lohn, selbst die Verhinderung durch Krankheit nicht ausgenommen.

D. Zieht aber die Bauverwaltung vor, die Arbeiten nicht von einem Accordanten, sondern an die Arbeiter direct zu vergeben, so bleiben vorstehende Bedingungen gleichfalls in Kraft, nur dass die Marken, Bescheinigungen, Gelder etc. von der Bauverwaltung selbst durch ihre Angestellten vertheilt werden.

E. Werden andere Arbeiten als Bodenförderungen verdungen, so wird auch hier der Preis für die Arbeit, und zwar ebenso für den Schachtmeister und die Leute getrennt eingeschrieben. Die Arbeiter ziehen hier, wenn nicht ganz besondere Bestimmungen für einzelne Arbeiter vorliegen, zu gleichen Theilen gleichen Lohn; eine Abnahme findet erst nach erfolgter vollständiger Beendigung der Arbeit statt, wogegen, wenn die Arbeit länger als 14 Tage dauert, ein Vorschuss nach dieser Zeit bewilligt wird, der ungefähr mit den bis dahin geleisteten Arbeiten im Verhältniss steht.

Die Höhe des Vorschusses wird lediglich von der Verwaltung bestimmt.

§ 5. Die Anzahl der von dem Accordanten anzustellenden Arbeiter hängt jedesmal von der Grösse und Ausdehnung der Arbeit selbst ab; um die Ueberhäufung und die daraus entstehenden unvortheilhaften Arbeiten zu vermeiden, behält sich die Bauverwaltung vor, die Zahl der Arbeiter festzustellen und ist der Accordant verpflichtet, dieser Bestimmung strenge Folge zu leisten, bei Vermeidung von 10 kr. Strafe für jeden überzähligen Arbeiter.

§ 6. Der Accordant (Schachtmeister) führt die Rechnung des Schachtes, um aber den Beschwerden wegen Lohnverkürzung Seitens der Arbeiter vorzubeugen, muss in jedem Schachte ein Arbeiter als Rechnungsführer gewählt werden, der dem Accordanten gegenüber Gegenrechnung führt; diese Rechnung besteht nicht allein in der Controle über die ausgegebenen Marken und Bescheinigungen, sowie über Geldzahlungen, sondern auch über die zu Gunsten der Arbeiter und der Krankencasse eingegangenen Strafgelder. Für den Rechnungsführer wird gleichzeitig ein Stellvertreter gewählt, der in Abwesenheit des ersteren die Rechnung führt, derselbe hat jedoch nach seiner Rückkehr die Rechnungen selbst wieder abzunehmen und weiter zu führen.

Die Wahlen finden jeden Monat aufs Neue statt und müssen die Gewählten die Wahl annehmen, ohne für ihre Verrichtungen eine Entschädigung ansprechen zu dürfen.

Die Wahlen finden unter Aufsicht des Bauaufsehers statt, wobei der Accordant sich ganz fern zu halten hat.

§ 7. Die Zahlungen finden in der Regel alle 14 Tage statt und erscheint zur Empfangnahme des Geldes der Accordant in Begleitung zweier Deputirter. Die letzteren werden von den Arbeitern in Gegenwart des Bauaufsehers gewählt und empfangen von dem letzteren eine Bescheinigung über ihre Wahl. Nur gegen deren Vorzeigung ist der Rendant befugt, dem Accordanten den Verdienst auszubezahlen.

§ 8. In Wirthshäusern und Schenken dürfen keine Auszahlungen stattfinden, der dagegen handelnde Accordant verfällt in eine Strafe von 2 fl.

§ 9. Dem Accordanten ist jedes Creditgeben an die Arbeiter durch Lieferung von Naturalien aller Art mit Ausnahme des einfachen Geldvorschusses untersagt.

Accordanten oder deren Familienglieder dürfen keinen Schankverkehr oder Handel mit Victualien für die Arbeiter betreiben, bei Vermeidung von 5 fl. Strafe und der sofortigen Entlassung.

§ 10. Von jedem Gulden Accordsverdienst wird 1 kr. für die Krankencasse abgezogen.

§ 11. Lässt der Accordant sich während der Arbeit oder der Auszahlung etwas zu Schulden kommen, das seine Entlassung nach sich zieht, so wird von der Bauverwaltung sofort ein Stellvertreter eingesetzt, der die Arbeiten bis zum nächsten Zahltag fortführt. Jeder mit dem Accordanten austretende Arbeiter verliert die in § 4 festgesetzten 10 kr. zu Gunsten der bleibenden Arbeiter. Nach dem Zahltage wird sodann ein neuer Accordant aufgestellt, dem die Arbeiten übertragen werden; er wählt sich die Arbeiter von Neuem, dagegen steht es jedem Arbeiter frei, die Arbeit ohne Strafe zu verlassen.

§ 12. Glauben einzelne Arbeiter Grund zu irgend welcher Beschwerde zu haben, so sind sie berechtigt, dieselbe durch den Bauaufseher bei der Baubehörde vorzutragen. Beschwerden mehrerer oder aller Arbeiter eines oder mehrerer Schachte werden durch eine Deputation von 3 Mann in gleicher Weise vorgetragen.

Die Beschwerde muss binnen 3 Tagen angebracht sein; sind mehr

als 8 Tage seit dem Beschwerden-Fall verflossen, so muss die Klage, selbst wenn sie begründet wäre, zurückgewiesen werden.

Sollten wir wirklich irren, wenn wir glauben, dass bei der Ausführung der Kleinaccorde über Erdarbeiten in der präcisirten Weise manche der Einwände wegfallen, welche gegen das Kleinaccordssystem gewöhnlich erhoben werden?

Ganz unumwunden räumen wir die grossen Schwierigkeiten für den richtigen Accordsabschluss ein; unerlässliche Bedingung dabei ist eine zuverlässige, in der Ausführung Probe haltende Bestimmung der Preise sowohl für den Accordanten als der Löhne für den einzelnen Wagen, Karren etc. Es wird sich eben darum handeln, für die in dieser Accordsform auszuführenden Bauten das technische Personal mit Rücksicht auf Erfahrung und guten Willen auszuwählen und dessen Eifer durch Bewilligung von Ersparniss-Prämien (keine Gratification, wobei alles von der Gunst und dem Belieben der oberen Beamten abhängt!) anzuspornen. Ebenso ist vorausgesetzt, dass die Accorde auf einer grösseren Strecke der Cognition eines und desselben bauleitenden Beamten unterstehen und nicht die Bauverwaltung ceteris paribus durch ungleiche Accordslöhne sich selbst Concurrenz bereite.

Eine grosse Bürde ladet sich die Bauverwaltung beim Kleinaccordsbau allerdings auch dadurch auf, dass sie die Betriebsgeräthschaften selbst anzuschaffen, deren schonenden Gebrauch zu überwachen und sich gegen Verluste sicherzustellen hat. Sie ist übrigens dabei immer noch in einer vergleichsweise günstigeren Lage als der Entrepreneur, welcher zur Ausführung des übernommenen Looses sich die Geräthschaften erwirbt, ohne Garantie für die Uebertragung weiterer Accorde; die Bauverwaltung kann den Inventarvorrath je nach Bedarf von Strecke zu Strecke verwenden lassen. Der Verschleuderung der einzelnen Inventarstücke sollte durch genaue Einhaltung des § 3 des Vertrags vorzubeugen sein.

Für die Uebernahme von Klein-Accorden nach dem vorgeschlagenen Vertrags-Inhalt wird es an lebhafter Nachfrage nicht fehlen; es giebt überall Leute genug, die, nicht gerade im Besitze grösserer Mittel, doch hinlängliche Erfahrung und practisches Geschick haben, um eine Stellung auszufüllen, welche die Aufgabe des Aufsehers mit der des Accordanten in sich vereinigt.

Grundzüge eines neuen Locomotivsystemes für Gebirgsbahnen mit Bezugnahme auf die Schweizerische Alpenbahnfrage.

Von K. Wetli.[1]

Die Geschichte des Locomotivbaues weist neben einer staunenerregenden Entwickelung der Locomotive auf den von Trevithik und Stephenson gegebenen Grundlagen zahlreiche Bestrebungen auf, welche sich den Constructionen Murray's, Blenkinsop's und Anderer anschliessen, bei denen die Fortbewegung der Maschine an einer zwischen den Fahrschienen liegenden gezackten Mittelschiene oder in ähnlicher Weise geschah. Es liegt auf der Hand, dass Locomotiven der fraglichen Art auf stärkeren Steigungen benutzt werden können, wie gewöhnliche Locomotiven. Die älteren bezüglichen Bestrebungen sind weniger bekannt[2], dagegen hat die Kühnheit des Fell'schen Unternehmens, unter Benutzung eines neuen Locomotivsystems eine provisorische Bahn mit ausserordentlich starken Steigungen und scharfen Curven über den Mont-Cenis zu führen, allgemeine Aufmerksamkeit erregt. In demselben Grade indess, wie der Erfolg dieses Unternehmens zweifelhaft wird, muss sich der Blick anderen ähnlichen Bestrebungen zuwenden und ist deshalb die oben nambaft gemachte, kleine Schrift wohl geeignet, Interesse zu erwecken. Es ist anzunehmen, dass ein kurzer Bericht über dieselbe dem Leser nicht unwillkommen sein wird.

Die Schrift zerfällt in zwei Theile, in dem ersten werden die Grundzüge eines neuen Locomotivsystems für Gebirgsbahnen erörtert, im zweiten Anwendungen auf die Gotthardbahn unter Rücksichtsnahme auf die Schweizerische Alpenbahnfrage im Allgemeinen gemacht.

Ueber die Grundzüge des neuen Systems mag hier Folgendes bemerkt werden:

Unter den älteren Projecten, durch welche die Ueberwindung sehr starker Steigungen durch Locomotiven erzielt werden sollte, befindet sich eines, bei welchem unter der Locomotive eine mit der Bahnlinie parallel laufende und durch Dampfkraft bewegte Axe angebracht ist, auf der sich eine kurze kräftige eiserne Schraube befindet. Wenn man die Gewinde dieser Schraube in eine zwischen den Fahrschienen liegende ausgehöhlte Schiene eingreifen lässt, die mit schrägen Einschnitten versehen ist, so gewährt die Schraube einen Stützpunct für die Locomotive und muss dieselbe nach Maassgabe der Umdrehung der Schraube fortschreiten. Mit dieser Anordnung hat das neue in Rede stehende System eine entfernte Aehnlichkeit.

Man hat sich an der Locomotive und in Verbindung mit den Triebrädern derselben eine schraubenartige Vorkehrung zu denken. Die Axe derselben sitzt indess rechtwinklich zur Bahnlinie und etwa $0^{m},_5$ über den Schienen. An dieser Axe sind zwei starke Spiralen befestigt, von denen die eine rechtsgängig, die andere linksgängig ist, so dass zwei ihrer Spitzen in der Mitte zusammenstossen, während die andern beiden Spitzen fast bis in die Gegend der Schienen reichen. Das auf diese Weise gebildete Spiralrad soll der Bewegung der Locomotive auf starken Steigungen zu Hülfe kommen und bedarf dazu natürlich eines Stützpunctes auf der Eisenbahn. Zu diesem Ende sind zwischen den Fahrschienen schräg liegende Leitschienen angebracht, von denen je zwei und zwei in der Mitte des Geleises zusammentreffen, während ihre Enden sich bis in die Nähe der innern Kanten der Fahrschienen erstrecken. Diese Leitschienen wiederholen sich in Entfernungen von $1^{m},_6$. Dieselben erfordern natürlich starke Querverbindungen und mag deshalb eine nach fraglichem System angeordnete, in kleinem Maassstabe gezeichnete Bahn ungefähr das Aussehen gewähren, wie zwei parallele Linien, zwischen welche ein A über das andere gezeichnet ist.

Das von den Seitenflächen der Leitschienen gestützte Spiralrad soll aber nicht dazu dienen, die Bewegung der Maschine allein zu vermitteln. Solange bei schwächeren Steigungen oder günstigen Witterungsverhältnissen die Reibung der Laufflächen der gewöhnlichen Triebräder auf den Schienen ausreichend und grösser wie der Widerstand des Zuges ist, bewegt die Maschine in gewöhnlicher Weise sich vorwärts. Genügt aber jene Reibung nicht mehr, so wird ein Gleiten der Triebräder auf den Fahrschienen eintreten, bis die Seitenflächen der Felgen des Spiralrades die Seitenflächen der Leitschienen berühren, von welchem Augenblicke an die Triebräder und das Spiralrad vereinigt wirken.

Dies sind die ersten Elemente des neuen Systems.

Der Verfasser erörtert nun zunächst die Wirksamkeit des Spiralrades unter normalen Verhältnissen, unter der Annahme nämlich, die Leitschienen lägen in der Weise mathematisch genau, dass ihre Richtung und die Richtung der Tangenten an den Spiralfelgen keinerlei Abweichungen zeigen. In der Ausführung ist aber hierauf nur ausnahmsweise zu rechnen, in der Regel müssen Ungenauigkeiten in der Anlage berücksichtigt werden, die Leitschienen können in Folge des auszuhaltenden Druckes sich etwas verbiegen, auch kann der Abstand der Berührungsstelle von der Axe des Spiralrades ein unrichtiger sein. Diese Verhältnisse werden nun eingehend erwogen und ihre Einwirkung auf die Thätigkeit des Spiralrades geprüft, zugleich aber Mittel und Wege angegeben, wie man die Folgen der schädlichen Fehler weniger fühlbar machen kann.

Sodann wird nachgewiesen, weshalb es nicht zweckmässig sein würde, das Spiralrad auf der Axe eines der gewöhnlichen Triebräder zu befestigen. Es wird vielmehr eine Absonderung der verschiedenen Räder in Aussicht genommen, wobei allerdings erforderlich ist, dass die Lager derselben unter einander in fester Verbindung stehen, damit die Höhenlage des Spiralrades von den verticalen Schwankungen des Hauptrahmens der Maschine unabhängig bleibt. Dies ist ausführbar, indem man z. B. ein Spiralrad zwischen zwei gewöhnliche Räder legt und alle drei Axenlager durch zwei mit dem Hauptrahmen vermittelst der Tragfedern zusammenhängende Balken verbindet. Hierdurch wird die Möglichkeit gegeben, das Spiralrad entweder so hoch zu legen, dass es beim Passiren von Ausweichungen über die Schienen der abzweigenden Geleise hinweggehen kann, oder dasselbe zum Verstellen einzurichten, um es beim Einlaufen in die Stationen nach Bedarf zu heben. In Betreff einer weitern Schwierigkeit, welche sich daraus ergiebt, dass die Spiralräder vor einem Aufschlagen auf die Leitschienen bewahrt werden müssen, wenn die Maschine aus einer Strecke ohne Leitschienen in eine solche mit Leitschienen übergeht, wird eine selbstwirkende Einrichtung in Aussicht genommen, „durch welche bei fehlerhafter Stellung der Spiralräder eine Aenderung des Verhältnisses der Drehung zur fortschreitenden Bewegung bis zur richtigen relativen Lage zu den Schienen bewirkt wird."

Nachdem sodann erwiesen ist, dass die Spiralräder nur einen vergleichsweise unbedeutenden Widerstand verursachen (worin ein Hauptvortheil des neuen Systems gegenüber ältern, die denselben Zweck verfolgen, zu bestehen scheint), wird die Leistungsfähigkeit einer Maschine nach dem vorgeschlagenen System in Bezug auf das Traingewicht bei verschiedenen Steigungen und Geschwindigkeiten näher untersucht. Hierbei werden mit Spiralrädern ausgerüstete Zwillings-Tendermaschinen mit vier Achsen, von denen je zwei und zwei gekuppelt sind, 36 Tonnen Gesammtgewicht und einer Leistung von 500 Pferden angenommen. Die Resultate dieser Untersuchungen ermöglichen sodann einen Vergleich der Leistungsfähigkeit einer Maschine nach dem neuen System mit einer im Uebrigen gleich con-

[1] Zürich, Verlags-Magazin 1868.

[2] 1848 baute Baldwin in Philadelphia zwei Maschinen für gezahnte Mittelschienen einer mit 1 : 17 ansteigenden Strecke der Madison-Indianopolis-Bahn. Etwas später wurden von Seller Maschinen für ebene Mittelschienen mit horizontalen Triebrädern für die Panama-Bahn und für eine Gesellschaft in Pensylvanien erbaut, welche jedoch nicht in Gebrauch gekommen sind. Man vergl. auch „Neue Locomotive für starke Steigungen von C. Krauss" Organ 1853, p. 1 und „Das Bergbahnsystem Marsh" daselbst 1868, p. 89.

struirten und gleich schweren Maschine, bei der die Spiralräder fehlen, welcher Vergleich folgendes Resultat liefert:

„Bei einer Adhäsion von $0{,}_{10}$ kann die Locomotive mit den Spiralrädern je nach der Bahnsteigung von 2 bis 8 Procent das zwei- bis dreifache Traingewicht ziehen, als ohne dieselben bei dem grössern Reibungscoefficienten von $0{,}_{15}$ und das $3{,}_{6}$- bis 18fache bei gleich ungünstigem Schienenzustande. Je ungünstiger die Adhäsions- und Steigungsverhältnisse sind, desto grösser ist der Nutzeffect zu Gunsten des neuen Systems."

Den Schluss der theoretischen Untersuchung des neuen Locomotivsystems macht eine Erörterung über die Fahrzeit. Für eine gewöhnliche Maschine wird eine gleichmässig ansteigende Strecke vorausgesetzt, für die Maschine mit Spiralrädern eine ebensolange Strecke, deren Steigung mit 4 pro mille beginnt, dann auf 4 Proc. und endlich auf 7 Proc. zunimmt. Der Vergleich ergiebt, dass das neue System es ermöglicht, mit einem gewöhnlichen Train der Thalbahnen eine gegebene Höhe nach sehr ungleichen Steigungsverhältnissen in derselben Zeit zu ersteigen, welche auf einer gleichmässig geneigten Bahn von gewöhnlichen Locomotiven gebraucht wird.

Der zweite Theil der Broschüre beschäftigt sich mit den Erfolgen, welche eine Anwendung des neuen Locomotivsystems auf die Schweizerischen Alpenbahnen und namentlich auf die Gotthardlinie haben würde. Den Hauptinhalt dieses Theils bildet eine Berechnung der Betriebskosten für Strecken mit wesentlich verschiedenen Steigungen und werden zu diesem Ende die Betriebskosten pro Kilometer (in Franken) für Steigungen von 5‰, 25‰, 4% und 7% ermittelt, unter der Annahme, dass für die beiden letztgenannten Steigungen das neue Locomotiv- und Oberbausystem zur Anwendung komme.

Hervorzuheben sind namentlich die Resultate, welche in Betreff der Kosten der Schienen und Räder gewonnen werden. Gestützt auf die theoretischen Untersuchungen des ersten Theils und auf die Annahme, dass die vermehrten Schienenerneuerungskosten bei stark ansteigenden Strecken gewöhnlicher Locomotivbahnen vorzugsweise die Folge sind eines gewissen fortwährenden Gleitens der Triebräder auf den Schienen oder der grossen Arbeit, welche durch den Contact der Schienen und Räder zu verrichten ist, wird der Nachweis versucht, dass bei Anwendung des neuen Systems eine ganz erhebliche Verminderung der fraglichen Kosten eintreten müsse, und zwar in dem Grade, dass angesetzt werden: Die Schienenerneuerungskosten pro Kilometer

für Steigungen von 5‰ zu 800 fr.,
„ „ „ 25‰ „ 3200 „
„ „ „ 4% „ 500 „
„ „ „ 7% „ 600 „

(Die beiden letzten Steigungen sind, wie gesagt, mit Leitschienen ausgerüstet gedacht.)

In ähnlicher Weise wird auch in Betreff der Kosten für Abnutzung der Locomotiv- und Wagenräder von dem neuen System eine grosse Ersparung erwartet und schliesslich das Resultat gezogen, dass die Betriebskosten pro Kilometer zu veranschlagen seien:

für Steigungen von 5‰ mit 16560 fr.,
„ „ „ 25‰ „ 27510 „
„ „ „ 4% „ 24090 „
„ „ „ 7% „ 34370 „

Bei der Berechnung dieser Betriebskosten sind die Verkehrsverhältnisse zu Grunde gelegt, welche in einem Gutachten über die Gotthardbahn vom commerciellen Experten ermittelt sind.

Zu weiterer Ausführung des Vergleichs zwischen einer Bahn nach dem neuen und einer Bahn nach dem gewöhnlichen System werden nun zwei Linien über den Gotthard mit einander verglichen, ein älteres Project — mit 25‰ Maximalsteigung, 15 Kil. langem Haupttunnel, 300^{m} Minimalradius der Bahncurven und 1137^{m} Höhe des Culminationspunctes über dem Meere — und ein Project, wie es sich unter Annahme des neuen Locomotivsystems gestalten würde. Die Länge der Bahnlinie und der Minimalradius der Curven bei beiden Projecten weichen wenig oder resp. gar nicht von einander ab, die Linie des zweiten Projects hat jedoch auf bedeutenden Strecken 4 und 7% Maximalsteigung, sie erhebt sich 1849^{m} über das Meer, hat aber nur einen 4800^{m} langen Tunnel. Es wird nun auf Grundlage der vorhin erwähnten Einheitspreise und der sonstigen vorausgeschickten Untersuchungen berechnet, dass die Betriebskosten beider Linien nahezu gleich ausfallen würden, dass die Fahrzeit auf der neuen Linie nur unbedeutend grösser sein könnte, wie auf der früher projectirten, während die Baukosten der erstern unter Berücksichtigung der Verzinsung des Baucapitals gegen 69 Mill. Franken geringer sich stellen würden, wie diejenigen der letztern. Das soeben genannte Resultat scheint erklärlich, wenn man die geringere Länge des Haupttunnels, die längere Führung der Bahn in den Thalsohlen und die erhebliche Ersparung an Zinsen bei einer um 6 Jahr verkürzten Bauzeit erwägt.

Schliesslich wird dann nachgewiesen, dass eine Bahn nach dem neuen Project, obwohl dieselbe immerhin eine namhafte Subvention erfordern würde, als ausführbar bezeichnet werden könne, wohingegen die Ausführung der Gotthardbahn nach bisherigen Projecten bei der in dem betreffenden Gutachten als erforderlich bezeichneten Subvention von 84 Mill. Franken wenig Aussicht auf Realisirung habe und dass mit Verminderung der Baukosten für die Alpenbahnen die Möglichkeit gegeben sei, mehrere derselben auszuführen.

Die gesammten Vortheile des neuen Systems fasst der Verfasser in folgenden Sätzen zusammen:

1) Die Wagen gewöhnlicher Eisenbahnen können unverändert auf das neue Bahnsystem übergehen.

2) Die Motoren sind Locomotiven, die auch gewöhnliche Bahnen befahren können.

3) Die Leistungsfähigkeit der Locomotiven wird in der Art erweitert, dass die Zugkraft auf Rechnung der Geschwindigkeit ausserordentlich vergrössert werden kann, so dass gewöhnliche Züge von schwach geneigten Bahnen auf starke Steigungen von 5 bis 7 Procent mit reducirter Geschwindigkeit übergehen können.

4) Die Betriebskosten wachsen in viel geringerem Grade mit der Steigung der Bahn als nach bisherigem System; Steigungen von 4 bis 5 Procent z. B. werden keine grösseren Kosten verursachen, als Steigungen einer gewöhnlichen Bahn mit $2{,}_{5}$ Procent. Es wird namentlich die Abnutzung des Materials verhältnissmässig viel geringer sein.

5) Die Sicherheit des Betriebes wird nicht beeinträchtigt.

Soweit haben wir uns lediglich an den Inhalt der vorliegenden Broschüre zu halten versucht. Eine Erprobung der Construction durch Versuche in grossem Maassstabe, welche der Verfasser selbst als erforderlich bezeichnet, würde — namentlich auf einer Bahnstrecke mit älterem Oberbau vorgenommen — ohne Zweifel manche Bereicherung der Erfahrungen über Eisenbahnconstructionen zur Folge haben und um so mehr von Interesse sein, als mit Herstellung billiger Bahnen für starke Steigungen nicht allein den Hauptlinien über hohe Gebirge gedient wird, sondern auch den secundären Bahnen unter schwierigern Terrainverhältnissen — und vielleicht diesen sogar mehr wie jenen.

Es werden indess einige Bemerkungen über das Project, soweit die Construction der Bahn in Frage kommt, erlaubt sein.

Ein Bedenken gegen die vorgeschlagene Construction ergiebt sich aus den Unvollkommenheiten des Bahnoberbaues mit Querschwellen. Dass diese Art des Oberbaues in Aussicht genommen ist, geht aus der Betriebskostenberechnung hervor, obwohl nähere Mittheilungen über die beabsichtigten Detailconstructionen und die Kosten des Oberbaues mit Leitschienen nicht gemacht sind. — Es ist bekannt, wie nachgiebig der Querschwellen-Oberbau ist, wie leicht die Schienen ihre Lage nach Höhe und Richtung ein wenig ändern, wie oft die Stösse der Schienen sich unter der Last der Räder senken, wie oft die Schwellen bei Belastung der Schienen und festliegenden Mitten sich durchbiegen u. s. w. Die gewöhnliche Locomotiv-Construction wird durch dies Alles wenig angefochten, ob aber dasselbe bei einer Locomotive mit Spiralrädern der Fall sein würde und zwar in weit höherem Maasse, wie in der besprochenen Schrift bei der Rechnung berücksichtigt ist und sich überhaupt berechnen lässt, das erscheint doch sehr fraglich. Es möchte namentlich die wechselnde relative Höhenlage der Fahrschienen zu den Leitschienen der Spiralräder zu fürchten sein.

Eine weitere Schwierigkeit dürfte der Schnee bereiten, selbst unter der Annahme, dass grössere Massen auf den hoch gelegenen Strecken durch Bedachung der Bahn, wie beabsichtigt wird, entfernt gehalten werden. Die gewöhnlichen Locomotivräder überwinden eine leichte Bedeckung der Schienen mit Schnee in glücklichster Weise. Kann dies bei den Spiralrädern in ähnlichem Maasse der Fall sein? Ist nicht zu fürchten, dass zwischen den nahezu verticalen Berührungsflächen der Spiralräder mit den Leitschienen der Schnee in höchst störender Weise sich einfindet?

Drittens kann das Resultat, welches in Betreff der Unterhaltungskosten der Schienen und Wagenräder gewonnen ist, wohl mit Recht angezweifelt werden, weil ein namhafter Theil jener Kosten, insofern derselbe in Unvollkommenheiten der Fabrication und der Stossverbindungen der Schienen seinen Grund hat, für alle Bahnverhältnisse und Locomotiv-Constructionen constant ist, weil die vorgeschlagene Bahn mehr wie das doppelte an Schienen aufweist, wie eine gewöhnliche, und weil ein scharfes Bremsen auf stark fallenden Strecken (auch wenn dasselbe, wie in Aussicht genommen ist, ohne Anwendung gewöhnlicher Bremsen mit Hülfe von Gegendampf geschieht und wenn die Spiralräder ein Gleiten der gebremsten Triebräder verhindern), unter allen Umständen für die Schienen höchst nachtheilig sein muss.

Es liesse sich auch vielleicht in Frage stellen, ob das vorgeschlagene Locomotivsystem sich nicht schärferen Curven weniger gut accomodirt, wie das übliche, ob die Construction der Locomotive mit Spiralrädern nicht wesentliche Schwierigkeiten in Betreff der Details hat u. s. w. mehr. Solche und ähnliche Bedenken lassen sich erheben und — widerlegen, so lange nicht die Erfahrung Weiteres über die vorgeschlagene, jedenfalls interessante und in scharfsinniger Weise erläuterte Construction an die Hand giebt.

S.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Werra-Eisenbahn.

Zur laufenden Geleisunterhaltung der Werrabahn pro 1869 bedürfen wir 3500 Stück oder circa 1 323 000 Pfund gewalzte $4^1/_2$" hohe und 18' lange Schienen, zu liefern

zur Hälfte bis zum 15. März } 1869.
" " " " 15. April }

Lieferungslustige ersuchen wir, Ihre Offerten, denen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Lieferungsbedingungen beigefügt werden muss, frankirt, versiegelt und mit der äusseren Bezeichnung

„Offerte zur Schienenlieferung für die Werra-Bahn"

bis zu dem auf

Montag den 4. Januar 1869 Vormittags 10 Uhr

anberaumten Submissionstermine bei uns einzureichen, in welchem die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird. Der Zuschlag erfolgt innerhalb weiterer 10 Tage.

Die Lieferungsbedingungen können auf unserem Secretariate hier eingesehen oder auch von da auf portofreie Requisition gratis bezogen werden.

Erfurt, den 11. December 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
Odenwaldbahn.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Wegeübergänge in der Abtheilung I, vom Pallaswiesenwege bis zur Bessunger Grenze in der Gemarkung Darmstadt erforderlichen Arbeiten und Lieferungen sollen auf dem Wege der Submission im Ganzen vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planierarbeiten	99 816	fl. 54	kr.
Kunstbauten	53 772	„ 34	„
Herstellung des Unterbaues	7 136	„ 20	„
Pflasterungen und Chaussirungen	3 695	„ 26	„
Zusammen	164 421	fl. 14	kr.

Die betreffenden Voranschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sections-Ingenieurs zu Darmstadt zur Einsicht der Interessenten offen gelegt. Die Submissionen sind **längstens bis zum 28. l. M. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Ludwigsbahn abzugeben und müssen die Aufschrift tragen:

„Submission zur Uebernahme von Arbeiten in der Abtheilung I der Odenwaldbahn."

Mainz, den 11. December 1868.

Im Auftrage des Verwaltungsraths.
Der Ober-Ingenieur
F. Kramer.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung von
40 000 Stück 8 Fuss langer Eisenbahnschwellen
(kiefernen oder eichenen), für unsere Neubauten, soll im Submissionswege verdungen werden und sind die Lieferungsbedingungen in unserem Central-Bau-Bureau Nicolai Stadt-Graben No. 5 hierselbst einzusehen, werden auch auf portofreies Erfordern abschriftlich mitgetheilt.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Eisenbahnschwellen"

sind spätestens bis zum Termine

Montag den 4. Januar 1869 Vormittags 12 Uhr

portofrei unter der Adresse des obenbezeichneten Büreaus an uns einzusenden.

Breslau den 13. December 1868.

Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von 5800 Ctr. Eisenbahnschienen aus Gussstahl, resp. Bessemerstahl im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist auf

Montag, den 4. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des comm. Ober-Betriebs-Inspectors Wex hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Stahlschienen" eingereicht sein müssen.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Gr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 7. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Wilhelmsbahn.

Es sollen im Wege der Submission beschafft werden:

a) 12 760 Stück eichene Bahnschwellen,
b) 915 Stück eichene Weichenschwellen,
c) 156 Stück eichene Herzstückschwellen,
d) 76 Stück eichene Bockschwellen,
e) 76 Stück Gerüstbalken,
f) 8 600 Stück = 587 Centner Laschen für 5" hohe homogene Schienen,
g) 1 200 Stück = 114 Centner Laschen für Gussstahlschienen,
h) 18 000 Stück = 135 Centner Laschenschrauben für 5" hohe homogene Schienen,
i) 2 400 Stück 18,5 Centner Laschenschrauben für 5" hohe Gussstahlschienen,
k) 11 440 Stück = 80 Centner Laschenschrauben für $4^1/_2$" hohe Schienen,
l) 300 Stück = 20 Centner Laschen für $4^1/_2$" hohe Schienen,
m) 91 300 Stück = 456,5 Centner Hakennägel,
n) 3 000 Centner Gussstahl-Eisenbahnschienen,
o) 21 640 Centner Eisenbahnschienen,
p) 46 Schaalengussherzstücke.

Submittenten wollen ihre Offerten portofrei und versiegelt mit der erforderlichen Aufschrift versehen bis zum Termine:

Freitag den 8. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Königliche Direction einreichen.

Die Bedingungen können von unserem Centralbüreau, gegen portofreie Einsendung der Copialen bezogen werden.

Ratibor, den 9. December 1868.

Königliche Direction der Wilhelmsbahn.
le Juge.

Wilhelmsbahn.

Die durch Auswechselung gewonnenen alten Schienen im Gesammtgewicht von 10 540 Ctr. sowie 180 Ctr. diverses Schmiedeeisen und 251 Ctr. Eisenguss sollen im Wege der Submission verkauft werden. Submittenten wollen ihre Offerten mit der gehörigen Aufschrift versehen, portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direction bis zum Termine

den 8. Januar k. Js. Vormittags 11 Uhr

einreichen.

Von jedem Bieter ist gleich im Bietungs-Termine eine Caution von 10 % der Kaufsumme baar zu erlegen. Offerten, welche ohne gleichzeitige Erlegung der Caution eingehen, werden nicht berücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen, sowie die Nachweisungen der auf den einzelnen Stationen lagernden Schienenquantitäten können von unserem Central-Büreau gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 9. December 1868.

Königliche Direction der Wilhelmsbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Lieferung von Stations-Pendel-Uhren.

Wir beabsichtigen die Beschaffung von 14 grossen, acht Tage gehenden Stations-Pendel-Uhren, und ersuchen die Herren Fabrikanten von dergleichen Uhren, ihre Offerten darauf bis zum **10. Januar 1869** an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Anfragen mitgetheilt.

Cöln, den 9. December 1868. **Die Direction.**

Rhein-Nahe-Bahn.

Zwei gekuppelte Personenzug-Locomotiven mit Tender und Zubehör sollen durch öffentliche Submission in Verding gegeben werden.

Die Offerten hierauf sind mit der Aufschrift: „Submissions-Offerte auf Locomotiven" versehen bis zum

Montag den 4. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Eisenbahn-Direction einzureichen, in deren hiesigem Geschäftslocale die Eröffnung der Offerten am bezeichneten Termine, in Beisein der persönlich erschienenen Submittenten, erfolgen wird.

Die Bedingungen sind in unserm hiesigen Central-Büreau einzusehen, können aber auch auf portofreie Gesuche abschriftlich von uns bezogen werden.

Saarbrücken, den 10. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Schweizerische Nordostbahn.

Submission für die Lieferung von Personenwagen.

Die Lieferung von

10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. Classe,

30 Stück vierrädrigen Personenwagen III. Classe und

10 Stück vierrädrigen Personenwagen II. u. III. Classe gemischt

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen für die Herstellung dieser Wagen liegen auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, im Bahnhofe Zürich zur Einsicht bereit und werden auf Verlangen Copien davon abgegeben.

Die Angebote für diese Lieferung sind mit der Aufschrift: „Submission für die Lieferung von Personenwagen" **bis den 20. December n. k.** portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Zürich, den 28. November 1868.

Die Direction der Schweizerischen Nordostbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

185 000 Stück eichenen Bahnschwellen und

38 000 laufenden Fuss eichenen Weichenschwellen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 22. December d. J. Vormittags 11 Uhr

in dem Central-Bureau unserer Abtheilung II. hierselbst am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 (Germania) anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im genannten Central-Büreau, sowie in den Abtheilungs-Büreaus zu Posen, Gnesen und Inowraclaw zur Einsicht aus und können auch Kopieen derselben im hiesigen Büreau in Empfang genommen werden.

Breslau, den 5. December 1868.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

20 000 lfden. Fuss $3^1/_2$" hohen Eisenbahnschienen von Eisen,

1 600 Stück Seitenlaschen,

1 400 Stück Laschenbolzen,

32 000 Hakennägel

für die Pferdebahnen im Oberschlesischen Bergrevier im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag den 29. December a. c. Vormittags 9 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Schienen, bezw. Kleineisenzeng für die Pferdebahnen"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau vom 15. ds. Mts. ab zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen.

Breslau, den 9. December 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

14 900 Stück Unterlagsplatten,

61 000 „ Seitenlaschen,

165 000 „ Laschenbolzen,

694 000 „ Hakennägeln

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag den 29. December a. c. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Stossverbindungsmaterial und Hakennägel"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau vom 15. ds. Mts. ab zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. December 1868.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

57 200 Ctr. eisernen 5" hohen Bahnschienen und

122 800 „ Gussstahlschienen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag, den 5. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Stahl-, bezw. eisernen Schienen"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. December 1868.

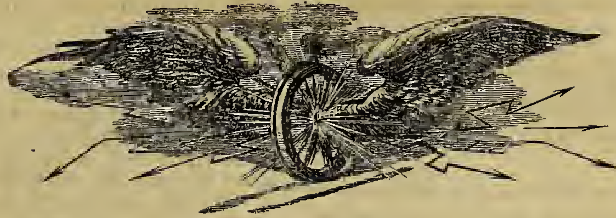
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

No. 52.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins



1868.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1500 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 25. December 1868. (Schluss der Nummer: 23. December Vormittags 11 Uhr.)

Officielle Mittheilungen über neu eröffnete Vereins-Bahnen und -Stationen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahn-Direction zu Dresden ist die **Albertsbahn** (Dresden-Tharandt) mit allen dazu gehörigen Zweigbahnen **am 28. November d. J.** in das Eigenthum des Staats übergegangen.

In Folge dessen ist „das Directorium der Albertsbahn" zu Dresden, welches sich aufgelöst hat, aus dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen geschieden.

Den Betrieb der erworbenen Bahn, welche mit den Sächsischen östlichen Staatsbahnen vereinigt ist, leitet die Eingangs genannte Königl. Direction. — Berlin, den 17. December 1868.

Nach der Mittheilung der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist von der zur **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** gehörigen Bahnstrecke Steele-Vohwinkel der Theil von **Aprath bis Neviges** umgebaut und **am 21. d. Mts.** dem Betriebe übergeben, gleichzeitig aber die bisherige „Kopfstation" (zwischen Aprath und Neviges) aufgehoben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen u. s. w. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 21. December 1868.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerica.

(Mit Karte, bearbeitet nach den Berichten in dem Americ. Railroad-Journ. vom Januar 1867 bis December 1868.)

Im Anschlusse an unsere in der No. 16 des Jahrganges 1867 dieser Zeitung enthaltenen Mittheilungen über die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerica und unter Hinweis auf die dieser Nummer beigefügte Karte erlauben wir uns, unseren geehrten Lesern im Nachstehenden einen Nachweis über die Fortschritte im Ausbau des Eisenbahnnetzes in jenen Ländern seit Anfang des Jahres 1867 bis zum Monat December 1868 zu liefern.

In den Vordergrund tritt diejenige Thätigkeit, welche darauf gerichtet ist, nicht nur möglichst rasch, sondern auch auf verschiedenen Wegen den Osten mit dem Westen, den Atlantischen Ocean mit dem Stillen Ocean durch eine ununterbrochene Schienenstrasse zu verbinden und hat diese Thätigkeit, wie wir sehen werden, gegen früher nicht nur nicht nachgelassen, sondern stellenweise sogar riesenhafte Dimensionen erreicht und mit jedem Tage wächst das Interesse, steigert sich die Ungeduld, mit welchem die ganze Nation dem Augenblicke entgegensieht, in welchem die letzte Schiene zur Vereinigung der beiden, von den entgegengesetzten Enden her begonnenen Geleisstrecken eingelegt wird und die Locomotive aus San Francisco mit ihrer Schwester aus New-York sich, Buffer an Buffer, freundschaftlich begrüsst. Für die ganze Nation wird dieser Augenblick ein Fest von internationaler Bedeutung sein.

Wir wenden uns demnach zuerst wieder zu den

I. Pacific-Bahnen.[1]

1) Die Union-Pacific-Bahn (No. 102) von Omaha am Missouri in westlicher Richtung bis zum Zusammentreffen mit der Cen-

[1] Ueber die Bedeutung, die allgemeinen Verhältnisse und die Trace dieser Bahnen wollen wir Folgendes aus einem uns direct von Omaha mit einer genauen Karte der Pacificbahnen zugegangenen Berichte vorausschicken: Zwei Compagnien, die Union-Pacific-Railroad-Company und die Central-Pacific-Company, vom Congress concessionirt und unterstützt, arbeiten an jenem Riesenwerk, welches die Gestade des Atlantischen mit denen des Pacifischen Oceans mittelst der Schienen vereinen soll. Unmöglich konnte eine Privatgesellschaft dieses Riesenwerk auf eigenes Risico unternehmen und andererseits ist es gegen die wirthschaftliche Politik der Vereinigten Staaten, sich als solche mit derselben zu befassen. Da aber die Bahn eine politische und materielle Nothwendigkeit ist, so musste ein Mittelweg gesucht werden und dieser lag in der Gründung der Union-Pacific-Railroad-Company. Die Gesellschaft empfing ihren Freibrief durch verschiedene Congressacte, wovon der letzte vom 2. Juli 1864 datirt. An der Spitze stehen General Dix (Präsident), Thomas C. Durant (Vicepräsident) etc. Das autorisirte Capital beträgt 100 Millionen Doll. Die Regierung bewilligte davon 44⅕ Mill. Doll. in Gestalt

tral-Pacificbahn von Californien, war am Anfange 1867 bis zur 306ten Meile westlich von Omaha vollendet und eröffnet.[2] Mit grosser Energie und das bisherige Maass des Fortschrittes weit übertreffend sind hier die Arbeiten weiter gediehen und hatten nur durch einen ungünstigen Winter, zeitweise auch durch die inzwischen ausgebrochenen und nach einigen Monaten beigelegten Feindseligkeiten mit einigen Indianerstämmen nennenswerthe Verzögerungen erfahren. Bis Ende Juni 1867 wurde die Bahn bis Julesburg, 376 mls. westlich von Omaha, Anfangs October weitere 74 mls., am 13. November bis Cheyenne, 510 mls. westlich von Omaha vollendet und in Betrieb genommen, mithin vom Mai bis November täglich 1 mile Bahn vom 1. Spatenstich bis zur Fahrbarkeit hergestellt. Das Legen des Oberbaues wurde mit Hilfe von Maschinen in einer Rate von 2 mls. pro Tag bewirkt. Von Cheyenne ab wurden die Terrainschwierigkeiten erheblicher, da hier die geneigte Ebene zur Ersteigung des höchsten Punctes der Bahn im Felsengebirge, des Evans-Passes (8242′ über Meeresspiegel) beginnt. Die hier vorkommende Maximalsteigung beträgt nur 1 : 70, gegen 1 : 56 auf der Pacificbahn in Californien. Anfangs April 1868 rückte das Geleis bis zum Evans-Pass vor und Anfangs Mai war die 570ste Meile westlich von Omaha erreicht.

Die sehr günstige Witterung im Sommer dieses Jahres gestattete ein Foreiren der Arbeiten, so dass unter einem Fortschreiten des Geleises bis zu einer Rate von 5 miles per Tag zu Ende Novbr. d. J. 820 miles ab Omaha regierungsseitig revidirt, abgenommen, dem Betriebe übergeben und weitere 175 mls. in Bau genommen werden konnten. Hiermit sind die Schwierigkeiten östlich des Salzsees vollständig überwunden und ist zu erwarten, dass in wenigen Monaten die ganze Bahn bis Echo-Canon, der vorläufigen Station für Salt-Lake City, im Betriebe sein wird. — Uebrigens haben die Vorarbeiten auf der weiteren Strecke sowohl von der östlichen als auch von der Californischen Seite her ergeben, dass die Umgehung des grossen Salzsees auf der Nordseite weit weniger Schwierigkeiten als auf der sehr sumpfreichen Südseite darbietet, es wird daher die Metropole des Mormonenstaates, Salt-Lake-City, von der Bahn nicht direct berührt, sondern genöthigt sein, sich mit einer nicht sehr langen Zweigbahn der Civilisation zu erschliessen.[3]

Der Betrieb auf der ersten Theilstrecke von 325 mls. Länge hat im Jahre 1867 bereits einen solchen Aufschwung genommen, dass der Nettoertrag = 67% der Bruttoeinnahme betrug und das Vierfache der Zinsen für diese Baustrecke erreichte, so dass die Betriebsverwaltung sich schon veranlasst finden konnte, die Fahrpreise und Frachten um 25% zu ermässigen.

Von grosser Wichtigkeit für die weitere Belebung des Verkehrs auf der Pacificbahn ist die Herstellung einer Brücke über den Mississippi bei Omaha, welche die 3 in Council-Bluffs, auf dem östlichen Ufer, einmündenden Bahnen mit der Pacificbahn verbinden soll. Das Project zu dieser Brücke, deren Kosten zu 3 Millionen $ veranschlagt sind, ist kürzlich festgestellt und soll mit der Ausführung baldigst begonnen werden. Die Baukosten sind von den 4 betheiligten Eisenbahngesellschaften zu gleichen Theilen übernommen.

2) Die Union-Pacific-Bahn, östliche Abtheilung (No. 103) von Kansas westlich bis zum Anschlusse an die Hauptbahn in der Nähe der westlichen Territorialgrenze von Nebraska und circa 430 mls. westlich von Kansas. Im Anfange des Jahres 1867 waren 135 mls. dieser Bahn bis Ft. Riley eröffnet. Die Bauthätigkeit während des Jahres 1867 ist auch hier eine bedeutende zu nennen, denn es wurden bis zum 13. April fernere 50 mls., bis Salina im August 25 mls., am 14. October nochmals 80 mls. bis Ft. Hay, Ende December 15 mls. und endlich im April 1868 weitere 55 mls. vollendet und die ganze Strecke, 360 mls. westlich von Kansas, im Mai d. J. betrieben. Bis zum Schlusse des Jahres 1868 wird zwar eine weitere Strecke dieser Bahn nicht vollendet werden, da hier die Vorarbeiten erst Ende November abgeschlossen sind; jedoch ist sofort eine solche Thätigkeit im Weiterbau entwickelt, dass voraussichtlich mit der Beendigung der Haupt-Pacific-Bahn auch diese Abtheilung dem Verkehre wird übergeben werden können.

3) Die Atchison Pikes-Peak-Bahn (No. 106) von St. Joseph über Atchison westlich bis zur Vereinigung mit der Hauptbahn in der Nähe von Ft. Kearny, war Anfangs 1867 auf 50 mls. Länge westlich von Atchison im Betriebe. Die Bauten sind hier nur wenig fortgeschritten, denn es wurden bis Ende 1867 nur 30 mls. weiter vollendet, im Ganzen also 80 mls. westlich von Atchison. Die auf dieser Bahn zu überwindenden Terrainschwierigkeiten sind zwar nicht sehr gross, desto grösser aber der Geldmangel, da sich das Capital vorzugsweise dem Baue der Hauptlinien zuwendet.

---

von Bonds. Diese Bonds werden successive ausgegeben, jedes Mal, wenn 20 Meilen der Bahn vollendet und untadelhaft befunden sind. Das so geliehene Capital wird als zweite Hypothek betrachtet. Rückzahlbar ist es nach 30 Jahren. Als Amortisationsfonds behält die Regierung stets die Hälfte dessen, was die Company als Fahrgeld von ihr zu fordern hat und man hofft dadurch in genannter Zeit das ganze Capital zu tilgen. Ferner ist die Company autorisirt, eine eben so grosse Summe durch Ausgabe von Obligationen zu erheben, welche als erste Hypothek auf ihr ganzes Eigenthum gesichert sind. Endlich aber wird, wie dort üblich ist, der Company eine grosse Landschenkung gemacht, 20 Engl. Meilen zu beiden Seiten jeder zweiten Section, meist guter Alluvialboden. Dadurch wird der Werth der auf dieser Route verbleibenden Ländereien für die Regierung verzehnfacht. Für die Zahlung der Zinsen liegt eine hinreichende Garantie in der laufenden Einnahme der vollendeten Sectionen. Auf den 305 Meilen westlich von Omaha betrugen in den ersten Maiwochen 1867 die Einnahmen 113 000 Dollars. Statistischem Nachweise zufolge pflegen jährlich 50 000 Passagiere zur See von den Atlantischen Häfen nach San Francisco zu reisen. Berechnet man diesen die Hälfte der Steamerpreise, 150 Thlr., so ergiebt das eine Einnahme von 7 500 000 Thlr. Von 2 Puncten am Missouri setzten sich in einem Jahre 27 000 Wagen zur trostlosen Pilgerfahrt über die Steppe in Bewegung, die Einnahme aus dieser Quelle darf mindestens auf 15 Millionen veranschlagt werden.

[2] Ueber die Richtung und Trace der Bahn sagt unser Bericht aus Omaha: „Von New-York, dem eigentlichen östlichen Ausgangspunct dieser den Osten der Union mit dem Westen verbindenden Pacific-Bahnen, durchlaufen bereits die Eisenbahnen in direct westlicher Richtung die Staaten New-York, Pennsylvania über Pittsburg, Ohio, Indiana, Illinois (über Chicago) und Jowa (nach Council-Bluffs resp. der gegenüberliegenden Stadt Omaha, von welcher aus die eigentliche Union-Pacificbahn ihren Anfang nimmt, von Omaha am Missouri zieht sich diese Bahn, bereits fertig und befahren, in einem Bogen nach Elkhorn-City, an das linke Ufer des Plattenflusses, längs dieses Ufers über Columbus (Mündung des Wolffluss), Ft. Kearney (Mündung des Wood-Fluss), bei North Platte, den North Fork de Platte an seiner Vereinigung mit dem South-Platte R. überschreitend, läuft sie his nach Julesburg (Mündung des Loode Fole Cr.-Fluss) längs des linken Ufers des South Platte R. Bis hierher kam der Bau der Bahn im Sommer 1867 und von Julesburg aus (eigentlich seit dem 15. Juli v. J. erst entstanden durch den Umstand, dass es eine Zeit lang der Endpunct der Bahn war, von wo Materialien etc. weiter westwärts geschafft wurden), erhebt sich die Bahn auf die Vorläufer der Rocky Mountains, die sog. Hills Mountains nach Cheyenne laufend, nachdem sie zuvor die Grenze zwischen den Unionen Nebraska und Wyoming überschritten hat.

Der Boden steigt von hier allmälig und beständig vom Ufer des Missouri bis zu dem Fusse des Gebirges, und zu einer Höhe von ca. 4000′ über Omaha.

Die Bahn erhebt sich immer mehr und mehr, hat bei Evans Pass die höchste Höhe 8242′ erstiegen und damit auch das Hills-Gebirge. Immer tiefer ins Gebirg eindringend, am Ursprung des Laramie River und dem Ft. Halleck vorbei, übersetzt sie nochmals den in einem grossen Bogen sich nach Norden wendenden North-Plattefluss bei der gleichnamigen Station, bei Bridgers-Pass am Ursprunge des Yampah-Flusses auf der Höhe der Rocky Mountains (Felsengebirge), immer fallend, erreicht sie Bitter Cr., am Ursprunge des Green-Flusses, die Station Green River, wo sie zweimal über den gleichnamigen Fluss und in das Gebiet von Utah übersetzt, dann in südwestlicher Richtung nach Reeds-Summit, dann in nordwestlicher Richtung das Wasatch-Gebirge ersteigend bei Station Bear R. und über den Bear-Fluss nach Echo-Pass, dem höchsten Puncte des vorstehend erwähnten Gebirges; hier ist der Vereinigungspunct der beiden Bahnen der Union-Pacific und der Central-Pacific. In Echo-Canyon, der vorläufigen Station für die weiter südlich liegende Great Salt Lake City (grosse Salzseestadt), läuft die Trace in scharf nordwestlicher Richtuug den See westlich lassend über Weber Chanyon, Brigham-City und der Bear River-Station, den Fluss Bear übersetzend, nach Salt-Lake.

Von Saltlake-Station in südwestlicher und westlicher Richtung nach Nevada-Stateline, dem Grenzpuncte zwischen Utah und Nevada. Dann in südwestlicher Richtung über Humboldt Wells, Bishopscreek (Quelle des Humboldtflusses), South Branch längs des linken Ufers des Humboldtflusses noch Chavelly Ford an den Hängen der Quarte-Mountains. Nun in westlicher Richtung über Skull Ranch, über den Zufluss des Humboldtflusses, in derselben Richtung nach Big Bend of Humboldt zu dem Ausläufer. Nun wendet sich die Bahn nach Süden, überschreitet bei Mill City den Humboldfluss, läuft dann längs des rechten Ufers dieses Flusses nach Orereana, am Humboldtsee, dann längs des westlichen Ufers dieses Sees nach Station Humboldt an der südlichen Spitze desselben. Von hier aus beginnt die Bahn die Sierra Nevada zu übersteigen, über Big Bend, Glendule nach Eagle Gap; weiter in westlicher Richtung nach Truckee der Grenze nach Californien, durch den Christer Tunnel an den westlichen Hängen der Sierra Nevada herab nach Auburn; weiter über Junction, dem Ausgangspuncte der Oroviller und Placerviller Zweigbahnen nach Sacramento.

[3] Nach der uns von Omaha aus mitgetheilten Trace der Pacificbahn, an deren Richtigkeit wir nicht wohl zweifeln können, da bei derselben alle einzelnen Stationen zugleich bildlich dargestellt sind, war auf der Karte der Pacificbahnen, welche wir der Nr. 16 vorigen Jahrgangs unserer Zeitung beilegten, die dort angegebene Trace, abgesehen von der Aenderung der Trace am Salzsee, dahin zu berichtigen, dass dieselbe nicht vom Plattefluss (Union Nebraska) einen Bogen nach Süden hin zum South R. über St. Vrains Fl. macht, sondern vielmehr in gerader Linie von dem angegebenen Vereinigungspunct der Bahnen No. 102 und 103 in gerader Linie längs der Grenze des Staates Colorado und zwar nördlich von dieser Grenze in der Union Nebraska und in der westlich darangrenzenden Union Wyoming in der Art läuft, dass sie sich bei der (über der Benennung „New Park“ angebrachten) Zahl 102 mit der auf der Karte eingezeichneten Trace wieder einigt. — Ebenso war die Trace der Bahn 103 von Ft. Riley statt in nordwestlicher Richtung, an die nordöstliche Ecke der Union Colorado in die Pacificbahn 102 auslaufend, derart einzutragen, dass sie von Ft. Riley dem linken Flussufer der Smoky Hill bis zu dessen Quelle folgend, sich dann zum linken Ufer des Sahd Cr. (dem von Nordwesten kommenden Zuflusse des Arcansas) wendend über Denver City, am rechten Ufer des South-Platte R. und von da nordwärts nach Cheyenne (dem Vereinigungspuncte an der Union-Pacificbahn) gebaut wird.

4) Die Central-Pacific-Bahn von Californien (No. 104) von Sacramento ostwärts bis zum Zusammentreffen mit der Unions-Pacificbahn, und von Sacramento westwärts nach Stockton und San Francisco. Mit Rücksicht auf die bekannten enormen Terrainschwierigkeiten sind hier wohl die bedeutendsten Fortschritte gemacht. Anfangs 1867 waren 92 mls. Bahnlänge von Sacramento bis Cisco vollendet und im Betriebe. Die sich hier anschliessende Scheitelstrecke von 18 mils Länge mit ihren 3 Tunnels von 1000 bis 1700 Fuss Länge, Gallerien, hohen Dämmen und Einschnitten wurde bis zum Eintritt des Winters im Planum hergestellt, aber mit dem Geleise nicht versehen, um das Winterwetter auf die hohen Dämme gehörig einwirken zu lassen und im Frühjahre mit desto geringeren Störungen kräftig weiterbauen zu können. Der Winter brachte starke Schneemassen mit und gab die Erfahrung an die Hand, an welchen Stellen besondere Schutzvorkehrungen gegen Schneeverwehungen erforderlich werden. Es stellte sich hiernach die Nothwendigkeit heraus, die Bahn an vielen Stellen, im Ganzen auf etwa 10 mls. Länge, zu überdachen und gallerieartig auszubauen. Mit Beginn des Frühjahrs 1868 wurde mit vermehrten Kräften in der Arbeit fortgefahren und da diesseits der 18 mls. langen Scheitelstrecke ein Stück der Bahn von 25 mls. Länge, welches geringere Terrainschwierigkeiten dargeboten hatte, bereits vollendet war, so konnte nach Beendigung der Tunnelarbeiten das Geleis auf der Scheitelstrecke gelegt und die Lücke geschlossen, und im Mai 1868 die Bahn bis in die Nähe von Virginia City, 135 mls. von Sacramento in Betrieb genommen werden. Ueber 10 000 Arbeiter und über 1000 Zugthiere waren zu dieser Zeit thätig, um, dem Bauplane entsprechend, bis zum Schlusse 1868 die Bahn auf 400 mls. östlich von Sacramento fertig zu stellen. In der That wurden denn auch bis Ende November d. J. 390 mls. in Planum und Oberbau fertig, von denen 370 mls. als betriebsfähig abgenommen und dem Verkehre übergeben wurden, so dass für das Baujahr 1869 noch circa 370 mls. Bahn bis zum Salzsee und dem voraussichtlichen Vereinigungspuncte mit der Union-Pacific-Bahn übrig bleiben.

Von Sacramento westwärts nach Stockton und von St. José ostwärts ist die Bahn gleichfalls in Angriff genommen. Es bleibt hier zu erwähnen, dass zwar diese Bahn nach dem bisherigen Projecte von José über Stockton nach Sacramento von der Central-Pacific-Gesellschaft weitergebaut wird, dass aber auch von derselben Gesellschaft eine directe Linie von San Francisco über Vallejo nach Stockton und Sacramento gebaut wird, welche den Weg zwischen S. Francisco und Sacramento um 46 mls. abkürzt und daher die Hauptroute bilden wird.

Auch der Betrieb auf der ersten 92 mls. langen Strecke Sacramento-Cisco hat sich so ausserordentlich günstig gestaltet, dass die Betriebskosten im 1. Jahre nur 52% der Bruttoeinnahme betragen haben und die Nettoeinnahme die Zinsen des Baucapitales dieser Strecke weit übersteigt, obgleich die ersten 150 mls. der Bahn mehr kosten, als die folgenden 650 mls. zusammen.

Wir lassen hier eine Tabelle folgen, aus welcher die Entfernungen und die Höhenlage der Hauptpuncte der Pacificbahn von New-York bis San Francisco zu entnehmen sind.

	Entfernungen der Orte			Höhe derselben
	untereinander	vom Anfangspuncte		über Meeresspiegel in Fussen
New-York	—	—	Im Betriebe befindlich	0
Dunkirk	460 mls.	460 mls.		585
Toledo	256 „	716 „		„
Chicago	244 „	960 „		625
Omaha[4]	495 „	1455 „		968
Fremont[5]	45 „	1500 „		1458
Columbus[6]	46 „	1546 „		„
Fort Kearny[7]	99 „	1645 „		2128
North-Platte Junction[8]	100 „	1745 „		2790
Julesburg[9]	78 „	1823 „		3513
Foot-Black-Hills	149 „	1972 „		7040
Evans Pass	31 „	2003 „		8242
Laramie River	30 „	2033 „		7175
Rattlesnake Pass	35 „	2068 „		7560
North-Platte	54 „	2122 „		6695
Bridgers Pass	23 „	2145 „		7534
Bitter Creek	97 „	2242 „		6325
Bitter Creek Sumnit	13 „	2255 „		7175
Green River	20 „	2275 „		6092
Reeds Sumnit	75 „	2350 „	Im Bau befindlich	7567
Bear River	30 „	2380 „		6045
Echo Pass	18 „	2398 „		6879
Echo Canon	26 „	2424 „		5355
Weber Canon	31 „	2455 „		4654
Bear River	25 „	2480 „		4320
Salt Lake Ufer	45 „	2525 „		4290
Nevada Territorial-Grenze	75 „	2600 „		4830
Humboldts Brunnen (Wells)	65 „	2665 „		5650
Bishops Creek	15 „	2680 „		5418
North Fork	19 „	2699 „		5220
Two Mile Canon	33 „	2732 „		4990
Twelve Mile Canon	22 „	2754 „		4825
Shoshone point	17 „	2771 „		4690
Reese River (Skull Ranch)	23 „	2794 „		4550
Iron Point	33 „	2827 „	Im Betriebe	4460
Big Bend Humboldt	19 „	2846 „		4392
Mill City	37 „	2883 „		4250
Oreana	35 „	2918 „		4160
Humboldt	30 „	2948 „		4047
Big Bend Truckee	41 „	2989 „		4219
Glendule (Virginia-Station)	29 „	3018 „		4430
Eagle gap[10]	17 „	3035 „		5000
Truckee River	22 „	3057 „		5866
Crest	14 „	3071 „		7042
Cisco[11]	13 „	3084 „		5911
Alta[12]	23 „	3107 „		3625
Colfax[13]	15 „	3122 „		2448
Auburn	18 „	3140 „		1385
Newcastle[14]	5 „	3145 „		930
Sacramento	31 „	3176 „		56
Consumnes River	18 „	3194 „		106
Woodbridge	14 „	3208 „		83
Stockton	13 „	3221 „		22
S. Joaquin River	10 „	3231 „		„
Livermore Pass	20 „	3251 „		734
Vallejo[15]	22 „	3273 „		121
S. Francisco	27 „	3300 „		0

Als Zwischenstationen folgen nach 4: Elkhorn City, 5: North Bend und Schell Cr., 6: Silver Cr., Lone Tree und Grand Island, 7: Elker, Plum C. (Ft. Pherson), Willow I und Brady I, 8: O'Fallons Bluff und Alkal, 9: Cheyenne, 10: Lit. Truckee, 11: Blue Canon, 12: Coldrun, 13: Clipergap, 14: Pino und Broklin, Junction (Anschlusspunct für die nach Norden gehende Bahn nach Oroville und die nach Osten auslaufende Bahn nach Placerville), Antelope und Boada, 15: San Leandro, Oakland und Goat.

5) Die Denver-South-Park-Rio Grande Bahn. Nachdem das Project für die Union-Pacific-Bahn dahin festgestellt war, dass die bedeutende, in der Goldregion von Colorado liegende Stadt Denver noch circa 100 mls. von der Hauptbahn entfernt blieb, bildete sich schon im Anfange des Jahres 1867 eine Gesellschaft, welche Vorarbeiten für eine Bahn von Denver zum Anschluss an die Pacificbahn ausführen liess. Das Ergebniss dieser Arbeiten war sehr günstig und die Gesellschaft erhielt die Concession zum Bau, mit welchem auch auf der ganzen Linie im April 1868 begonnen ist.

Diese Bahn hat 112 mls. Länge und nimmt die Richtung von Denver über Cache la Poudre, wo sie den Platte-Fluss übersetzt, und Latham nach Cheyenne City, einem Stationspuncte der Hauptbahn, 510 mls. westlich von Omaha.

Die Gesellschaft erweiterte alsdann ihre Projecte und beabsichtigt eine Fortführung der Bahn von Denver südlich über den Poncha Pass nach St. Fé, hier an die Südwest-Pacific-Bahn anschliessend.

Die Station Cheyenne wird demnach ein wichtiger Kreuzungspunct der Pacificbahn werden.

6) Die Südwest-Pacific-Bahn (No. 62) von St. Louis über Springfield und Ft. Smith nach Santo Fé und weiter westlich nach Californien. Dieselbe ist im Mai 1867 auf 13 mls. südlich des bisherigen Endpunctes Rolla vollendet und in Betrieb genommen. Ueber die Baufortschritte seit dieser Zeit wird nichts weiter mitgetheilt, als dass man die besten Absichten zur möglichst raschen Fortsetzung und Beendigung der Arbeiten hegt.

7) Die südliche Pacificbahn (No. 63) hat es trotz vielen Geschreies doch nicht weiter bringen können, als bis zur Vollendung einer kleinen 30 mls. langen Strecke in Californien, von S. José südlich bis Gilroy, welche im April 1868 in Betrieb genommen ist. Geld- und Arbeiter-Mangel sind die Hindernisse, mit denen diese Bahn zu kämpfen hat und zweifelsohne wird noch manches Jahr vergehen, ehe diese Bahn mit der Union-Pacific-Bahn in Concurrenz treten kann.

II. Die übrigen Bahnen in den Vereinigten Staaten.

Wie es wohl in der Natur der Sache begründet liegt, ist das Bestreben der älteren Eisenbahngesellschaften in der östlichen Hälfte der Union darauf gerichtet, sich möglichst rasch und auf kürzestem Wege mit der Union-Pacificbahn, welche voraussichtlich noch auf mehrere Jahre nach ihrer Vollendung die einzige durchgehende Eisenstrasse nach dem stillen Ocean bilden wird, in Verbindung zu bringen. Vorzugsweise begegnen wir daher einer erhöhten Bauthätigkeit auf denjenigen Linien, welche aus allen Himmelsgegenden, vom Norden durch Ost bis zum Süden der Osthälfte, ihre Richtung auf die Ausgangspuncte der Pacificbahn, Omaha und Kansas City, nehmen.

Es sind in dieser Beziehung hervorzuheben:

1) Die Winona-St. Peter-Sioux-City-Bahn. Dieselbe ist auf der ersten Strecke von Winona bis St. Peter bis auf wenige Meilen vollendet und im Betriebe. Die circa 180 Meilen lange Fortsetzung von St. Peter bis Sioux-City (Nr. 131) ist zwar noch nicht viel über den Anfang des Baues hinaus, jedoch leistet das bisher von allen betheiligten Städten und Landschaften bewiesene Interesse an dem Zustandekommen dieser Bahn die Gewähr, dass der Bau derselben rasch gefördert und baldthunlichst vollendet werden wird.

2) Die Mc. Gregor-Sioux-City-Bahn (Nr. 132). Auch diese Bahn ist auf der ersten Strecke zwischen Mc. Gregor und Charles City im Bau begriffen; sie erhält eine Länge von circa 250 mls.

Auch ist von Mc. Gregor eine 42 mls. lange Bahn nach Dubuque projectirt.

3) Die Dubuque-Sioux City Bahn (No. 110) ist im Bau so weit vorgeschritten, dass deren Vollendung bis Ende 1868 erwartet werden kann. Eine Erweiterung erfährt diese Bahn durch eine von Dubuque östlich in gerader Richtung auf Milwaukee projectirte, ca. 150 mls. lange Bahn (No. 122), deren Bau bereits im September 1867 in Angriff genommen ist.

4) Die Burlington-Missouri-Bahn. Dieselbe wird von Ottumwa ab nicht nach Pacific City, sondern auf Council-Bluffs gebaut und scheint auf der letzten Strecke vor diesem Orte mit der American-Central-Bahn (No. 37) zusammenzufallen. Von Ottumwa ab bis Afton, auf eine Länge von 90 mls., war diese Bahn im Mai vollendet und im Betriebe. Die Fertigstellung des noch fehlenden Restes von ca. 100 mls. bis Council-Bluffs hofft man noch im Jahre 1868 oder Anfang 1869 zu erreichen.

5) Die Sioux City-Pacific-Bahn. Dieselbe beginnt in Sioux City, führt am Missouri hinunter, verbindet sämmtliche von Osten her am linken Ufer dieses Flusses ausmündenden Bahnen und endigt in St. Joseph. Ihre ganze Länge beträgt 154 mls., von diesen sind 49 mls. von Sioux City bis Onawa, und die ganze Strecke von Council-Bluffs ab bis St. Joseph fertig und im Betriebe. Die Arbeiten auf der übrigen Strecke sind so weit vorgeschritten, dass deren Vollendung bis Ende 1868 in sicherer Aussicht steht.

6) Die American-Central-Bahn von Ft. Wayne in gerader Richtung bis Omaha, 585 mls. lang (No. 37). Der Bau derselben ist in Angriff genommen, scheint jedoch nicht besonders kräftig betrieben zu werden.

7) Die Minnesota-Centralbahn und Jowa-Centralbahn (No. 41 und 42) sind bis auf wenige Meilen in ihrer gesammten, 151 mls. betragenden Länge von Owatonia bis Cedar Falls vollendet und in Betrieb genommen.

8) Die Bahn von Memphis in möglichst gerader Richtung nach Topeka, an der östlichen Abtheilung der Union-Pacific-Bahn, in einer Länge von 425 mls. (No. 133), ist projectirt und hat sich eine Gesellschaft zum Bau derselben bereits gebildet.

9) Die Little-Rock-Ft. Smith-Bahn (No. 118) ist auf eine Länge von 50 mls. von Little Rock ab in Bau genommen.

10) Die St. Paul-Pacific-Bahn, die erste Strecke der Nördlichen Pacific-Bahn (No. 120) ist bis Wyzota, auf eine Länge von 40 mls. vollendet. Im Uebrigen verlautet nichts über weitere Fortschritte im Bau der nördlichen Pacificbahn und scheint deren Ausführung um so mehr in weitere Ferne gerückt zu sein, als ein neues Project:

11) die Idaho-Oregon-Puget Sound-Bahn (No. 134) aufgetaucht ist und das lebhafteste Interesse in Anspruch genommen hat. Diese Bahn soll von der Union-Pacificbahn in der Nähe des Salz-Sees abzweigen und im Snake-River Thale hinab, alsdann am Columbia-River entlang, über Oregon City nach Olympia und dem Puget-Sound geführt werden. Dieses ist auch das Endziel der projectirten nördlichen Pacificbahn und wird das Geld zu jener, freilich auch ca. 300 mls. langen und zu 7 Millionen $ veranschlagten Bahn um so eher zusammen zu bringen sein, als derselben schon von vornherein eine kräftige Nahrung durch die Union-Pacific-Bahn zugeführt und das Baucapital sich viel rascher angemessen verzinsen wird.

In den übrigen Theilen der Union ist noch über folgende, theils im Bau begriffenen, theils erst noch im Projecte befindliche Bahnen zu berichten:

12) die Albany-Susquehanna-Bahn von Albany nach Binghamton (No. 35) ist im Jahre 1867 um weitere 14 mls. vollendet und in Betrieb genommen, so dass jetzt nur noch 21 mls. der ganzen Bahn restiren. Diese letzte Strecke soll ziemlich bedeutende Schwierigkeiten entgegenstellen, so dass der Fertigstellung derselben kaum noch bis Ende des Jahres 1868 entgegengesehen wird.

13) Projectirt und concessionirt ist eine Bahn von Portland über die White Mts. nach Montpellier, in 130 mls. Länge, welche den Weg von diesem bedeutenden Hafenorte am Atlantischen Ocean nach dem Ontario-See und dem ferneren Westen um nahezu 100 mls. abkürzen wird (No. 135).

14) Die Grand-Rapids-Indiana, auch genannt die St. Joseph-Valley-Bahn, welche sich von Three Rivers via Kalmazoo bis Grand-Rapids erstreckt und demnächst bis Mackinow fortgesetzt werden soll (No. 136) ist auf der ersten Strecke von 50 mls. im Bau begriffen und sind von diesen bereits 20 mls. vollendet.

15) Die 50 mls. lange Strecke der Virginia-Central-Bahn (No. 40) von Lynchburg bis Covington ist vollendet und dem Verkehre übergeben.

16) Der Bau der Kentucky-Tennessee-Central-Bahn (No. 137) von Lexington nach Knoxville, welcher mehrere Jahre geruht hat, ist im März d. J. wieder aufgenommen und wird energisch weitergeführt; ebenso

17) die 90 mls. lange Nashville-Kentucki-Bahn von Nashville bis Henderson (No. 138), und

18) die etwa 150 mls. lange Alabama-Central-Bahn von Montgomery nach Decatur (No. 139).

19) Die Memphis-Savannah-Bahn (No. 140) von Tuscumbia am Tennessee und der Memphis-Charleston-Bahn via Childersbury, an der Alabama-Tennessee-Bahn nach Opelika, an der Montgomery-Westbahn, im Ganzen 200 mls. lang, ist projectirt und concessionirt, ebenso

20) die 180 mls. lange Bahn Atlanta-Jacksonville-Decatur (No. 141), durch welche der Weg zwischen Memphis und Charleston um 100 mls. abgekürzt wird.

21) Die Macon-Brunsvick-Bahn (No. 142), etwa 160 mls. lang, ist von Macon ab auf 53 mls. vollendet, von Brunsvick ab auf 47 mls. im Planum fertig und auf der übrigen Strecke im Bau begriffen.

22) Die Reconstruction der 102 mls. langen Charleston-Savannah-Bahn (No. 20), welche im Anfange des Jahres subhastirt und zu 500 000 $ verkauft wurde, ist so weit vorgeschritten, dass der Betrieb mit Ablauf des Jahres 1868 auf der ganzen Länge wieder eröffnet werden wird.

Endlich bleibt noch

23) die 140 mls. lange Küstenbahn von Mobile nach New-Orleans (No. 143) zu erwähnen, deren Bau im Januar 1868 begonnen ist, und

24) die 50 mls. lange Bahn von Natchez (am untern Mississippi) nach Jackson (No. 144), welche sich indessen noch im Stadium des Projectes befindet.

Selbstverständlich sind im Vorstehenden nur solche Bahnen aufgeführt, welche als grössere Durchgangsbahnen von einigem Interesse sein dürften. Die im Uebrigen innerhalb der Unionsstaaten ausserdem noch eröffneten, im Bau und im Projecte begriffenen Localbahnen umfassen eine Länge von mehreren Tausend miles. Fr.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vom Eisenbahn-Actien-Markt.

Berlin, 20. December. Die Börse hat eine bewegte Woche hinter sich, und doch ist die Voraussetzung berechtigt, dass die Bewegungen noch nicht zum Abschluss gekommen sind, sondern auf der Tagesordnung bleiben werden. Der Türkisch-Griechische Conflict ist über die von den Grossmächten gezogene Grenze bereits hinausgegangen, die diplomatischen Beziehungen sind abgebrochen und der casus belli durch Ablehnung des Türkischen Ultimatums von Seiten Griechenlands gegeben. Es ist gewiss eine traurige Erfahrung, dass sich zwei „Mächte“, wie die Türkei und Griechenland, dem bestimmt ausgesprochenen Willen der Europäischen Grossmächte nicht fügen, sondern auf eigene Hand einen Krieg beginnen wollen, Griechenland wohl nur in der Voraussetzung, dass in letzter Instanz die Grossmächte für seine Existenz eintreten werden. Es hat also Nichts zu verlieren; seine Finanzen sind ohnehin so schlecht, dass ein Krieg dieselben kaum noch verschlimmern kann. Die weitere Entwickelung der Verhältnisse liegt, wenn der Krieg ausbricht, in den Händen der Grossmächte; sie können den Krieg localisiren, und dies wird der Fall sein, wenn von keiner Seite der Versuch gemacht wird, die Tagesordnung zu erweitern und statt der Türkisch-Griechischen die Orientalische Frage auf dieselbe zu bringen. Es besteht kein Zweifel, dass alle Verhältnisse für Aufrechthaltung des Europäischen Friedens sprechen, überall giebt es im Innern Arbeit genug, um nach aussen Ruhe zu halten. In Russland und Oesterreich würden durch einen Friedensbruch alle auf dem Gebiete der materiellen Interessen gemachten Errungenschaften aufs Spiel gesetzt werden.

Die Börsen haben der Intervention des Türkisch-Griechischen Conflicts einen zähen Widerstand entgegengesetzt. Die Nachrichten über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen fanden mehr Ungläubige als Gläubige, bis die Wiener Börse durch fallende Course jene Depeschen bestätigte. Die Berliner Börse befindet sich in der glücklichen Lage, schon vorher sehr viel „Material“ an fremde Börsen abgegeben zu haben; eine „Ueberladung“ besteht nicht; es hat im Gegentheil die kleine, richtiger gesagt die „leichte Speculation“ realisirt. Aber „Berlin“ ist nicht für die Cours-Entwickelung entscheidend, „Wien“ giebt den Ton an und dort schwelgte man bis zum Ausbruche des Türkisch-Griechischen Conflicts in einem solchen „Geld-Ueberflusse“, dass man eine Hausse ohne Ende glaubte in Aussicht nehmen zu können. „Wien“ wird jetzt zeigen, ob die Masse neuer Werthpapiere wirklich in feste Hände übergegangen ist, ob der „Noten-Ueberfluss“ ausreicht, um das vom Auslande rückströmende Material aufzunehmen. Ich habe in dieser Beziehung immer im Widerspruche mit den Wiener Blättern gestanden, werde aber gern eine Täuschung anerkennen, wenn die Haltung der Wiener Börse gegen meine Ansichten sprechen sollte. Vorläufig ist das nicht der Fall, „Berlin“ ging am Freitage und gestern mit grosser Bereitwilligkeit auf den „localisirten Krieg“ ein, d. h. die Börse war fest, weil man die Voraussetzung einer „Europäischen Verwickelung“ ablehnte, Wien sendete aber wiederholt „flaue Course“ und so machte denn die Deroute trotz der Festigkeit Fortschritte.

Die ganze Cours-Entwickelung zeigt, dass man bei einer Beurtheilung der Börse den Einfluss der Politik nur im Zusammenhange

mit der „Situation“ erkennen kann, in welcher sich die Börse befand, als der Türkisch-Griechische Conflict auftauchte. Die Massen-Production neuer Werth-Papiere, der bestandene Optimismus der Wiener Börse und die bereitwillige Aufnahme alles dorthin strömenden Materials, haben eine Position begründet, welche längst eine Reaction in ihrem Schoose trug. Die Ausdehnung derselben wird von dem Grade der weiteren Leistungsfähigkeit der Wiener Börse abhängen. Bewährt sich diese, steigen die Chancen für eine „Localisirung“ des eventuellen Krieges, dann werden sich die vielleicht in nächster Zeit hochgehenden Wellen wieder beruhigen und dann vielleicht auch die Hausse wieder zur Geltung kommen, wenn auch in einem gemässigten Tempo.

Für die Berliner Börse sind diese Verhältnisse von entscheidender Bedeutung, weil sie in absoluter Abhängigkeit von ihrer Wiener Schwester steht. Hier kommt aber auch der Moment in Betracht, dass Wien nach einer schwankenden, Berlin nach einer festen Valuta rechnet und deshalb hier in den Coursen der Oesterreichischen Papiere die sich in Wien entwickelnden Schwankungen der Effecten- und Valuta-Course zum Ausdrucke kommen. Fallen — wie in den letzten Tagen — die ersteren und steigt gleichzeitig die Valuta, dann entsteht ein Doppeldruck, und dieser wirkt auf die Stimmung der Börse um so mehr, weil sich dieselbe nach dem Umfange der Cours-Herabsetzungen regulirt.

Der Eisenbahn-Actien-Markt steht mit den geschilderten Verhältnissen im engsten Zusammenhange; er ist fest, wenn Oesterreichische Papiere diese Tendenz zeigen, und matt, wenn „Credit“ niedriger notirt wird. Diese Wechselwirkung wäre vielleicht zu acceptiren, wenn sie um den Preis eines lebhaften Geschäfts bestände, aber das Gegentheil liegt vor; der Eisenbahn-Actien-Markt war todt, kein einziges Papier gab zu grösseren Umsätzen Veranlassung und diese Stille zehrte im Verein mit der bestehenden Stimmung an den Coursen. Ich brauche wohl nicht nochmals auf die Motive dieser Stille einzugehen, sie liegen in der Theilnahmlosigkeit des Capitals und der Specution, in einer Theilnahmlosigkeit, welche einen chronischen Character anzunehmen droht, aber am allerwenigsten dadurch beseitigt wird, dass man die „Börse“ anfeindet und sie allein für die veränderte Capitals-Bewegung verantwortlich machen will. Ebenso wenig wird die vom Herrn Handelsminister im Abgeordnetenhause in Aussicht gestellte „Stempelsteuer auf auswärtige Börsen-Papiere“ etwas helfen. Meines Wissens existirt in Frankreich bereits eine solche Steuer und was wurde mit derselben erreicht? Nichts gegen den „Schwindel“, welchen der Herr Minister „verabscheut“, wohl aber wurden die inländischen Werthe lange Zeit unter Druck erhalten, weil sich die Abhängigkeit derselben von der herrschenden Stimmung nicht durch die Steuer beseitigen liess. Eine solche Steuer hätte — wenn sie ohne Schwierigkeit durchführbar ist — einen Zweck, wenn man mittelst derselben den „Schwindel“ abgrenzen und die Solidarität der Börsen unter einander beseitigen könnte. Aber es ist Thatsache, dass der „Schwindel“, den ich im Sinne des Herrn Ministers anerkenne, die Steuer leichter tragen würde als die „soliden Werthe“ die Rückwirkung derselben auf das gesammte Geschäft.

Unter den geschilderten Verhältnissen blieben die November-Einnahmen ganz einflusslos, ungeachtet sie mit Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse nicht allein befriedigend, sondern auch für mehrere Bahnen, u. A. die Berlin-Hamburger, Potsdam-Magdeburger, Mainz-Ludwigshafener, Bergisch-Märkische und Niederschlesische Zweigbahn gut waren.

Es liegt nahe, dass die nächste Folge der jetzigen Börsen- und politischen Verhältnisse die Realisation der auf der Tagesordnung stehenden Projecte, soweit dieselbe nicht bereits gesichert ist, auf unbestimmte Zeit vertagen wird. Es gilt dies wohl zumeist von dem Projecte „Löhne-Braunschweig“, welches noch keineswegs so weit gediehen ist, wie die Mittheilungen einiger Blätter vermuthen lassen.

Der gestrige Tag hat „Baisse“ und doch eine verhältnissmässig „feste Börse“ gebracht. Von allen Seiten liefen „flaue“ Course ein, aus Paris und Wien meldete man „Beunruhigung“, ohne hinzuzusetzen, ob wegen der Möglichkeit eines Europäischen Krieges oder aus Furcht, dass die allzustark angespannten Saiten springen könnten. Berlin übernahm eine Solo-Partie, ein grosses Haus kaufte und die Speculanten konnten dem gegebenen Impulse folgen, weil sie sich früher entlastet, d. h. weil sie nicht allein realisirt, sondern auch in entgegengesetzter Richtung operirt hatten. In Zeiten der Hausse sieht man die Contremine als einen „Feind“ an, man bestreitet sogar die Berechtigung ihrer Existenz, in den Zeiten der Baisse ist das durch die Contremine geschaffene Decouvert der einzige Widerstand, an welchem sich die rückwärts gehende Strömung bricht. Ich habe auch zu bemerken, dass sowohl Speculations-Papiere, als auch Eisenbahn-Actien, Prioritäten und Staatsfonds der Baisse erlagen und dass von den Speculations-Papieren die Südbahn- vor den Staatsbahn-Actien bevorzugt wurden. Letztere sind seit acht Tagen $2^1/_4$, erstere $1^1/_2$ Thlr. gewichen. Für inländische Eisenbahn-Actien beträgt die Baisse, von alten Magdeburg-Leipziger abgesehen, bis $2^1/_2$, für inländische Prioritäten $^1/_2$, für Russische bis 1 und für Oesterreichische bis $^3/_4$ Proc., aber es fällt ins Gewicht, dass sich die Zahl der nicht notirten inländischen Prioritäten bedeutend gesteigert hat. Ein Blick auf die Course zeigt, dass sie bei Weitem nicht als „Kriegs-Course“ gelten können; ja noch mehr, dass sich in ihnen nicht einmal eine ernste politische Beunruhigung abspiegelt. Man hatte aber in Wien und durch die Bildung mehrerer Consortien für die Hausse auch in Paris des Guten zu viel gethan und muss jetzt die Berechtigung einer Reaction anerkennen, unter welcher auch Berlin zu leiden hat.

Projecte.

Norddeutsche Eisenbahn-Projecte. Von Seiten der Preussischen Regierung wird zur Zeit wegen Abschlusses eines Staatsvertrages mit der Braunschweigischen Regierung über Herstellung einer directen Eisenbahn von Löhne nach Braunschweig unterhandelt, die dann von Braunschweig aus ihre weitere Fortsetzung über Helmstedt nach Burg resp. Magdeburg erhalten soll. Ob die Mitbenutzung des zu den Hannoverschen Staatsbahnen gehörigen Stückes Nordstemmen-Hildesheim für die hier in Rede stehende Bahn von Seiten der Staatsregierung bereits in der Weise zugesagt worden ist, dass der Gesellschaft gestattet werden soll, neben den bereits bestehenden Geleisen für sich ein drittes Geleis anzulegen, müssen wir dahin gestellt sein lassen.

Das Grundcapital für die zu erbauende Löhne-Braunschweiger Eisenbahn soll 8 Millionen Thaler betragen und zur einen Hälfte in Stammactien, zur anderen Hälfte in 5%igen Stamm-Prioritäten aufgebracht werden. Die unmittelbaren Adjacenten sollen etwas über eine Million Stammactien übernehmen. Die Bahn selbst wird eine Länge von $18^1/_2$ Meilen erhalten.

In räumlicher Verbindung mit dem Project Löhne-Nordstemmen-Braunschweig steht das ebenfalls neuerdings wieder aufgegriffene Project Hannover-Altenbeken. Die früheren Hannoverschen Kammern hatten vielfach über diese Bahn verhandelt und stand der Beschluss, dieselbe als Staatsbahn zu bauen, bevor, als der Umsturz von 1866 kam. Da die Preuss. Regierung diese Bahn nicht als Staatsbahn bauen will, hat sich in Hannover ein Comité gebildet, bestehend aus dem Erblandmarschall Graf Münster, Gutsbesitzer v. Bennigsen, Gutsbesitzer Adickes, Landschaftsrath Neubourg, Schatzrath Hugenberg, Consul Lentz. Bankier Ferdinand Jaques in Berlin. Nachdem das gesammte Actiencapital gezeichnet war und die entworfenen Statuten von der Regierung genehmigt worden sind, ist der Eisenbahngesellschaft für die Bahn Hannover-Altenbeken die Concession Seitens der Staatsregierung kürzlich ertheilt, und wird der Bau der Bahn voraussichtlich bald beginnen. Den Verwaltungsrath dieser Gesellschaft bilden die obenbezeichneten Mitglieder des Gründungs-Comités und ist der Vorsitz im Verwaltungsrath dem Herrn Adickes und als Stellvertreter dem Herrn Bankier Jacques übertragen. Die erste Einzahlung der Actien ist bereits ausgeschrieben. Die Zeichner haben 10% des gezeichneten Betrages auf die Stamm- oder Stamm-Prioritäts-Actien bis zum 20. Januar 1869 bei Herrn F. Jaques in Berlin zu leisten. Unter den Actienzeichnern, von denen viele in Berlin wohnen, befindet sich auch Herr Strousberg, und zwar mit einem erheblichen Betrage. Die Actien-Gesellschaft, welche die Concession für diese Bahn erhielt, hat auf Grund der früher von der Staatsregierung gemachten Anschläge die einzelnen auszuführenden Arbeiten nach Anweisung ihres Baudirectors und unter Feststellung von Einheitssätzen dem Commerzienrath Cohn in Hannover contractlich übertragen.

Desgleichen steht mit dem Löhne-Braunschweiger Bahnproject in Verbindung das Project der Lippischen Eisenbahn (Herford-Detmold-Driburg und Altenbeken), welche (nach einer Aeusserung des Präsidenten des Lippe'schen Landtags) ebenfalls in nächster Zeit in Angriff genommen werden soll.

Der Bau der projectirten Harburg-Stader Eisenbahnlinie soll nach neueren Zeitungs-Mittheilungen von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übernommen worden sein.

Die Concession für die unter Mitwirkung der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zur Ausführung zu bringende Eisenbahn von Wittenberge nach Lüneburg hat nunmehr alle Vorstadien durchlaufen, so dass ihre Vollziehung in allernächster Zeit zu erwarten steht.

In Betreff einer Eisenbahn von Kirchhain über Alsfeld, Hersfeld und Vacha nach Salzungen fand am 6. d. M. eine Zusammenkunft der betreffenden Local-Comités in Salzungen statt, um über die zur Verwirklichung des Projects nöthigen weiteren Schritte schlüssig zu werden. Allseitig wurde die Wichtigkeit einer directeren Verbindung der Ruhr-Sieg-Bahn mit der Thüringischen und namentlich der Werrabahn als die bestehenden über Guntershausen und resp. über Fulda anerkannt und daher beschlossen, zunächst das Stück Alsfeld-Hersfeld-Salzungen zur Ausführung vorzubereiten, und Anschlüsse nach Gerstungen einerseits, sowie Kirchhain andererseits zu veranlassen, sobald die hierbei mitinteressirten Bahnverwaltungen in Thüringen und Westfalen dazu ihre Mitwirkung in Aussicht stellen. Das in Hersfeld bestehende Eisenbahn-Comité wurde beauftragt als Cenralstelle die Bestrebungen der Einzel-Comités in einheitlicher Richtung zu erhalten.

Taunus-Eisenbahn. Der „St.-Anz.“ publicirt einen Allerh. Erlass vom 21. November 1868, betreffend die Genehmigung zu der von der Taunus-Eisenbahngesellschaft beabsichtigten Anlage einer durch Pferdekraft, eventuell durch Locomotiven zu betreibenden Zweigbahn von der Hauptlinie in der Nähe der Station Höchst nach Griesheim.

Neumarkt-Ried-Braunauer Eisenbahn. Die Statuten der genannten Gesellschaft haben die Genehmigung erhalten. Sitz der Gesellschaft ist die Stadt Ried. Als Bau- und Einrichtungs-Capital ist die Summe von 6 400 000 fl. festgestellt, welche zur Hälfte in 16 000 Stück Actien, jede zu 200 fl. Ö. W. in Silber und zur Hälfte in 16 000 Stück Prioritäts-Obligationen à 200 fl. in Silber aufzubringen ist. Jeder Actie werden auf den Inhaber lautende alljährlich am 1. Juli fällige Dividenden-Coupons — vorläufig auf 20 Jahre — beigegeben. Die Prioritäts-Obligationen werden halbjährig am 1. Jänner und 1. Juli mit 5% in Silber nachhinein verzinst, und in Silber, nach Maassgabe eines der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegenden Verlosungsplanes, beimgezahlt. Die allfällig die Zinsen treffende Steuer wird aus der Gesellschaftscassa berichtigt. Der Verwaltungsrath besteht aus zehn Mitgliedern, welche von der General-Versammlung gewählt werden. Alljährlich hat eine ordentliche General-Versammlung zusammenzutreten und findet in Ried oder einem andern im Kaiserstaate Oesterreich gelegenen Orte statt.

Ungarische Westbahn. (Raab-Graz). Am 5. d. M. wurde die Concession definitiv ertheilt und der Ungarischen Creditbank der Bau übertragen.

Betrieb.

* **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Eröffnungsfeier.) Leipzig, 21. December. Gestern wurde die neue Leipzig-Dresdner Bahn (Borsdorf-Meissen) in ihrer ganzen Länge durch eine Festfeier eröffnet. Dem aufgestellten Programm gemäss führte 8½ Uhr Morgens der mit Fahnen und Guirlanden reich geschmückte Bahnzug die Mitglieder des Directoriums und des Ausschusses der Leipzig-Dresdner Eisenb. Gesellschaft sowie die eingeladenen Gäste auf der alten Leipzig-Dresdner Bahn in 2½ Stunden von Leipzig nach Meissen. Dort empfing man unmittelbar nachher den von Dresden kommenden Festzug, welcher die von dort geladenen Theilnehmer (unter ihnen den Herrn Minister des Innern von Nostiz-Wallwitz) herbeiführte. Nachdem die schöne eiserne Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Meissen besichtigt worden war, welche sich kühn und leicht über den Strom spannt, begann um 12 Uhr 30 Minuten die eigentliche Festfahrt auf der neuen Bahn, welche in 3 Stunden die Festtheilnehmer nach Leipzig brachte. Wer das schöne Tribitzschthal, durch welches von Nossen ab die neue Bahn über Rosswein und Döbeln läuft, noch nicht gesehen hatte, war überrascht von der Naturschönheit, welche das die Tribitzsch umgebende Gebirgshügelland dem Auge bietet. Diese Naturschönheiten werden gewiss der neuen Bahn in der besseren Jahreszeit viele Touristen, namentlich die in Beziehung auf schöne Umgebungen nicht verwöhnten Leipziger zuführen, während andererseits die an der neuen Bahn gelegenen gewerbreichen Städte und Städtchen Nossen, Döbeln, Grimma, namentlich Rosswein und Leisnig mit ihrer bedeutenden Tuchfabrication, ausser dem Personen- auch einen lebhaften Güterverkehr versprechen.

Ueberall wurde auf den neueröffneten Stationen der heranbrausende Zug festlich empfangen, und von ihm die betreffenden Staats- und städtischen Beamten, welche zur Feier geladen waren, aufgenommen und nach Leipzig geführt, wo der Zug pünctlich um 3 Uhr 25 Minuten ankam.

Ein glänzendes Festmahl in den geschmackvollen Räumen der Theater-Restauration, schloss sich unmittelbar an die Festfahrt an, gewürzt von vielen sinnigen und heiteren Toasten, welche Zeugniss gaben von der animirten und gehobenen Stimmung, welche in dem gewählten Kreise herrschte. Einen besonders freudigen Wiederhall fand nachdem der Vorsitzende des Directoriums, Herr Professor Dr. L. Erdmann, erst kürzlich durch die Huld Sr. Majestät des Königs mit dem Titel eines Geheimen Hofraths ausgezeichnet worden war, die Königliche Anerkennung der Verdienste des Herrn Bankier W. Seyffert (Stellvertreter des Vorsitzenden im Directorium). Der Herr Minister von Nostiz-Wallwitz überreichte nämlich in Allerhöchstem Auftrage Herrn. W. Seyffert bei der Tafel als Zeichen Allerhöchster Anerkennung der vielfachen Verdienste, welche sich Herr Seyffert nicht allein um das Verkehrswesen, sondern auch um die Industrie Sachsens überhaupt erworben hat, das Ritterkreuz des Civilverdienst-Ordens. Wir bemerken dabei, dass Herr Seyffert zuerst die Idee Friedrich List's: eine Eisenbahn von Leipzig nach Dresden zu bauen, mit Lebhaftigkeit ergriff und für die grosse Idee begeistert mit anerkennenswerther Zähigkeit trotz aller sich entgegenstellender Hindernisse in Verbindung mit List und Harkort durchzuführen wusste. Der Manen der letztgedachten Männer, Harkort's unter dessen Directorium der Bau der neueingeweihten Bahn beschlossen und begonnen, sowie Dr. Einert's, unter welchem der Bau fortgesetzt wurde, ohne dass es ihm vergönnt war, dessen Vollendung zu schauen, und des Erbauers der alten Bahn, der Major Kunze, wurde in den Toasten ebenfalls dankbar gedacht. Auch der Erbauer der neuen Bahn, Oberingenieur Pöge, welcher für seine rastlose Thätigkeit mit welcher er die neue Bahn in der kurzen Bauzeit fertig stellte, durch eine Gratification von 12 000 Thalern von den Gesellschaftsvorständen geehrt wurde, sowie dessen tüchtiger Stellvertreter Ingenieur Schulze, welcher eine Gratification von 6000 Thalern erhielt, wurden u. A. durch einen Toast gefeiert. Einen besondern Genuss bot für viele Theilnehmer des Festes der Besuch des Theaters, welcher in würdiger Weise die schöne Feier schloss.

Für den Personenverkehr wird die neue Bahn am 22. d. M., für den Güterverkehr am 31. d. M. eröffnet, wie aus der S. 778 mitgetheilten Bekanntmachung hervorgeht. Nach dem Fahrplan bleibt der durchgehende Personenverkehr auf die alte Bahn concentrirt, auf welcher die Eil- und Schnellzüge befördert werden, während die jüngere Schwesterbahn der älteren den Localverkehr der neuen Linie zuführt, und ihr hilft, den so mächtig immer mehr anschwellenden Verkehr zu bewältigen.

* **Klosterkrug-Schleswiger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1867.) Die Einnahme des Jahres 1867 betrug 37 652 ℛ 13 ß gegen 35 606 ℛ 8¼ ß in 1866, also in 1867 mehr 2046 ℛ 4¾ ß. Von der Einnahme wurden erzielt 17 652 ℛ 10 ß für Personentransport (59133 Personen), 17543 ℛ 3 ß für 14 595 357 Pfd. Frachtgüter, 826 ℛ 9 ß für 12 931 Pfd. Gepäcküberfracht, 716 ℛ 6 ß für 3283 Stück Vieh, 73 ℛ 7 ß für 24 Wagen, 786 ℛ für Beförderung der Kgl. Post etc., 1000 ℛ für die Restauration und 54 ℛ 10 ß für Grasmiethe und Brückengeld. Von der Einnahme sind zur Bestreitung der Betriebskosten im Ganzen 26 898 ℛ 13 ß, zur Verzinsung der Prioritätsschuld und zur Tilgung der festgesetzten Prioritäts-Obligationen etc. 5761 ℛ 9 ß verwendet worden, so dass von der Jahreseinnahme ein Ueberschuss von 4992 ℛ 7 ß verblieb. Hinsichtlich der Betriebsergebnisse der früheren Jahre verweisen wir auf No. 32 S. 444 des Jahrg. 1866 dieser Zeitung.

tz. — **Friedrich-Franz-Eisenbahn.** (Betriebsergebnisse pro 1867.) Mit dem 1. Januar 1867 ist die Grossh. Friedrich-Franz-Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Güstrow bis zur Grenze bei Neubrandenburg von $15_{,44}$ Meilen im Betriebe, und es hat die an dem gedachten Tage erfolgte Eröffnung der Strecke Neubrandenburg-Grenze-Strassburg zum Anschlusse an die Vorpommerschen Linien der Berlin-Stettiner Eisenbahn wesentlich zur Hebung des Verkehrs beigetragen.

An Anlagecapital wurden 4 973 221 Thlr., d. i. 322 100 Thlr. pro Meile verbraucht.

Die Betriebsmittel bestanden aus 20 Locomotiven, 39 Personenwagen mit 1380 Plätzen, 6 Gepäck-, 185 Last- und 20 Arbeitswagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 39 090 Ctrn.

Die Locomotiven legten 48 521 Nutzmeilen zurück.

Der Personenverkehr ist gegen das Vorjahr um $35_{,82}$ Procent gestiegen. Es wurden befördert: 3433 Personen in der I., 47 565 in der II., 119 452 in der III. Classe und 3987 zu ermässigten Preisen, zusammen 174 737 Personen, von welchen jede im Durchschnitte $5_{,04}$ Meilen zurückgelegt hat, bei einer Einnahme von $3_{,75}$ Sgr. pro Person und Meile. Ferner wurden 37 652 Ctr. Reisegepäck, 250 Hunde, 59 Equipagen und 1400 Pferde befördert.

Im Güterverkehre resultirte eine Mehrbeförderung von $15_{,76}$ Proc. Befördert wurden 15 668 Ctr. Eilgüter, 283 797 Ctr. der Normalclasse (und sperrige), 683 075 Ctr. der ermässigten Classen und 62 466 Ctr. Kohlen und Coaks, zusammen 1 045 006 Ctr. nebst 67 094 Ctr. Betriebsdienst- und Baugütern und 61 465 Stück Rindvieh und andere Thiere. Jeder Ctr. Gut legte durchschnittlich $7_{,03}$ Meilen zurück und brachte per Centner und Meile $3_{,88}$ Pfge. ein.

Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 75 480 Thlr. = $46_{,9}$ Proc. gestiegen. Sie haben betragen: für Personen 112 460 Thlr., für Reisegepäck 4056 Thlr., für Hunde 184 Thlr., für Güter, Equipagen und Thiere 90 146 Thlr. und aus sonstigen Quellen 29 557 Thlr., zusammen 236 403 Thlr., pro Meile Bahnlänge 15 311 Thlr. und pro Nutzmeile $5_{,09}$ Thlr. Von der Einnahme kommen nach Procenten auf den Personenverkehr $49_{,37}$ Proc., auf den Güterverkehr $38_{,3}$ Proc. und auf sonstige Quellen $12_{,50}$ Proc.

Ausgegeben wurden für die Bahnverwaltung 62 199 Thlr. (4028 Thlr. pro Meile resp. $35_{,34}$% der Gesammtausgabe), 92 327 Thlr. für die Bahnverwaltung ($1_{,99}$ Thlr. pro Nutzmeile und $3_{,36}$ Thlr. pro Achsmeile resp. $52_{,45}$% der Gesammtausgabe) und 21 493 Thlr. für die allgemeine Verwaltung (1392 Thlr. pro Meile). Die Gesammtausgabe von 176 018 Thlr. betrug 11 400 Thlr. pro Meile, $3_{,79}$ Thlr. pro Nutzmeile und $74_{,46}$ Proc. der Einnahmen. Dieselben waren dem grösseren Bahngebiete und Verkehre entsprechend um 59 020 Thlr. = $50_{,45}$ Proc. höher als im Vorjahre.

Der Ueberschuss betrug 60 385 Thlr., 3911 Thlr. pro Meile Bahnlänge und gegen das Anlagecapital verglichen $1_{,22}$ Procent. Er überstieg denjenigen des Vorjahres um 16 460 Thlr. = $37_{,47}$ Proc. und ist in die Staatscasse geflossen.

Reserve-, Erneuerungs- und Pensionsfonds sind bis jetzt nicht gebildet.

Oesterr. Frachttarifbuch und Waaren-Classification. Vor Kurzem ist, wie man sich erinnern wird, vom Handelsministerium an die Eisenbahn-Gesellschaften die Aufforderung ergangen, zum Behufe möglichst leichter Zugänglichkeit ihrer Frachttarife dieselben in handsamer Form zu veröffentlichen und an den Fahrkarten-Ausgabe-Orten zum öffentlichen Verschleisse bereit zu halten. In Folge dessen ist eine Commission von Delegirten der hiesigen Bahnverwaltungen zusammengetreten, welche sich mit der Abfassung eines Frachten-Tarifbuches beschäftigt, das die Frachten-Tarife sämmtlicher Eisenbahnen enthalten soll. Gleichzeitig soll mit der Anlage dieses Buches das seit Langem angestrebte Ziel einer einheitlichen Waaren-

Classification erreicht werden. Zu diesem Bebufe ist unter dem Vorsitz des General-Secretärs der Böhmischen Westhabn, Herrn Dr. Sochor, gleichzeitig ein Comité zusammengesetzt worden, welches eine für sämmtliche Bahnen giltige Waaren-Classification auszuarbeiten haben wird.

* **Kronprinz Rudolf-Bahn.** (Generalversammlungs-Beschluss.) Die am 14. December abgehaltene Generalversammlung genehmigte die erfolgte Erwerbung der Concession für die Linie St. Michael-Leoben und bewilligte dass das Anlagecapital für die Strecken Steyer-Weyer, Weyer-Rottenmann, Rottenmann-St. Michael, Launsdorf-Mösel und St. Veit-Klagenfurt mit 47 357 852 fl., dann für die Strecke Strecke St. Michael-Leoben mit 2 038 000 fl. zur Hälfte in Actien und zur Hälfte in Prioritäts-Obligationen handelsgerichtlich protocollirt werde. Die General-Versammlung anerkannte sodann, dass die Fortsetzung der Kronprinz Rudolf-Bahn in südlicher Richtung über Pontebba zum Anschlusse an das Italienische Bahnnetz im Interesse des allgemeinen Verkehres und des Gedeihens der Kronprinz-Rudolf-Bahn dringend geboten sei und forderte den Verwaltungsrath auf, alle ibm zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um die bereits im Monate Juli 1868 angesuchte Baubewilligung für die Strecke Villach-Tarvis bei den bezüglicheu Centralstellen zu erwirken. Das vorgelegte Pensions-Statut für die Beamten und Diener der Kronprinz-Rudolf-Bahn wurde genehmigt.

In den Aufsichtsrath wurden gewählt die Herren Actionäre: Graf Rudolf Amadei, Dr. Othmar Reiser, Franz Liskowetz; als Ersatzmänner: Isidor Kanitz, August Ritter v. Schöbel, Theodor Epstein.

* **Erste Siebenbürger Eisenbahn.** Die Hauptbahn von Arad nach Karlsburg ist am 22. d. M. eröffnet worden. Siebe off. Bekm. mit Fahrplan S. 777.

⊙ **Bayerische Ostbahnen.** Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 1. December betreffs der Gehaltsaufbesserung der Beamten und Bediensteten dem Antrage der Direction in allen Theilen Zustimmung ertheilt. Hiernach erhalten diejenigen Bediensteten, welche nach dem bisherigen Gehalts-Regulative einen Gehalt nicht über 1000 fl. jährlich bezogen, eine Aufbesserung von 10 Procent. Ausserdem sind sämmtlichen Beamten und Bediensteten, welche nicht in dem Genusse einer Dienstwohnung sind, entsprechende Miethzinsbeträge zugedacht und diejenigen, welche Dienstwohnungen haben, erhalten die Benutzung derselben unentgeltlich. Auch die Referenten bei der Direction wurden mit Zulagen von 300—600 fl. bedacht. Das neue Gehaltsregulativ tritt mit dem 1. Januar 1869 in Kraft. Die Ostbahn-Gesellschaft, die jetzigen Zeitverhältnisse wohl erkennend, trachtet auch in dieser Beziehung, durch Einführung dieses neuen Regulativs, das Wohl ihrer Unterstellten zu fördern.

* **Sächsische Staats- und in Staatsverwaltung befindliche Privateisenbahnen.** (Betriebsübersicht im Monat October 1868.)

auf den	Bahn-Länge Meilen	befördert Personen	Güter Centner	vereinnahmt für Personen Thaler	f. Güter Thaler	in Summa Thaler
westl. Staatsb.	$70,_5$	304524	4271412	143727	348929	492656
östl. Staatsb. (incl. $4,_6$ Ml. Albertsb.)	$32,_9$	243722	4110854	76949	203963	280912
Privatbahnen	$13,_7$	66319	1025707	13601	32421	46022
Summa	$117,_1$	614565	9407973	234277	585313	819590
im Octbr. 1867	$110,_7$	486754	7872493	210993	525174	736167
daher 1868	$+6,_4$	+127811	+1535480	+23284	+60139	+83423

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Die Direction der Oberitalienischen Bahnen hat für ihre und die Römischen Bahnstrecken Rundreisebillete für nachstehende Touren in I. und II. Classe der Personen-, Post- und Eilzüge mit einer Preisermässigung von 45% eingeführt. I. Tour: Verona, Mailand, Turin, Genua, Parma, Bologna, Ferrara, Venedig, Padua, Vicenza, Verona. Fahrpreis in Silb.: I. Cl. 74 Fr. 40 Ct. = 34 fl. 45 kr. S. W., II. Cl. 54 Fr. 75 C. = 25 fl. 33 kr. S. W. II. Tour. Ausser der I. Tour noch: Bologna, Pistoja, Florenz, Empoli, Rom, Civitavecchia, Livorno, Pisa, Lucca, Pistoja, Bologna. Fahrpreis in Silber: I. Cl. 137 Fr. 25 C. = 64 fl. 32 kr. S. W., II. 104 Fr. 25 C. = 48 fl. 39 kr. S. W. Billete für diese Rundreisen werden in München abgegeben; bis Ala müssen sich die Reisenden mit einem gewöhnlichen Billete für den zu benutzenden Zug versehen, in Ala aber das Rundreisebillet zur Abstempelung übergeben. Mit dem Tage der Abstempelung beginnt die Gültigkeitsdauer, welche für Tour I auf 30, für Tour II auf 40 Tage festgesetzt ist. Die Rundreisebillets berechtigen innerhalb der Gültigkeitsdauer zu beliebigem Aufenthalte auf allen Zwischenstationen. Bei Unterbrechung der Reise in einer Zwischenstation ist der Reisende gehalten, das Rundreisebillet dem Stationsvorstande gegen Bescheinigung zu übergeben und bei der Weiterreise dasselbe gegen Rückgabe der Bescheinigung wieder entgegenzunehmen.

Seit 15. Decbr. werden von den Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn: Berlin, Lübben, Cottbus und Spremberg zu allen Personenzügen directe Billets aller 4 Wagenclassen nach den Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn Lauban, Greiffenberg, Reibnitz, Hirschberg und Altwasser via Görlitz und in umgekehrter Richtung ausgegeben, auf Grund deren gleichzeitig eine directe Expedition des Reisegepäcks stattfindet; ebenso kommen seit 15. Decbr. auf den Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn: Berlin und Cottbus via Görlitz nach den Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn: Lauban, Greiffenberg, Reibnitz, Hirschberg und Altwasser via Görlitz und umgekehrt zu allen Personenzügen Retourbillets mit 3tägiger Gültigkeitsdauer für die II. und III. Classe zu ermässigten Preisen zur Verausgabung. Diese Billets sind bei der Hinfahrt zu dem Zuge, zu welchem sie gelöst sind, bei der Rückfahrt zu einem beliebigen Personenzug für den Zeitraum von 3 Tagen dergestalt gültig, dass die Rückfahrt spätestens am 2. Kalendertage nach dem Tage der Lösung angetreten werden muss. Freigewicht wird dabei nicht gewährt.

Die Gültigkeit der Retourbillets im Binnenverkehr zwischen sämmtlichen Stationen der Rheinischen Bahn wird vom 1. Januar ab gleichmässig festgestellt: 1) für die Billets I. und II. Classe auf den Tag der Ausgabe und die beiden folgenden Tage (3 Tage), 2) für die Billets III. Cl. auf den Tag der Ausgabe und den folgenden Tag (2 Tage), 3) die Retourbillets IV. Cl. sind nur für den Tag der Abgabe gültig. Im directen Personenverkehre mit anderen Bahnen behalten die Retourbillets ihre bisherige Gültigkeitsdauer.

Am 15. Decbr. ist zwischen der Station Frankfurt der Frankfurt-Hanauer Bahn einerseits und den Stationen der Bebra-Hanauer Bahn: Schlüchtern, Neuhof, Fulda, Hünfeld, Hersfeld und Bebra andererseits ein directer Personenverkehr ins Leben getreten.

Ausland.

ʒ **Der Personenverkehr der Französischen Eisenbahnen während der Welt-Ausstellung in 1867.** Die interessanteste Betriebsperiode der Französischen Eisenbahnen im vorigen Jahr war unstreitig der Personenverkehr während der Zeit der Weltausstellung. Um denselben wesentlich zu erleichtern, hatten sich die Compagnien bemüht, Specialzüge mit einer 50—75% betragenden Preis-Reduction, je nach den kürzeren oder längeren Distanzen dieser Züge, untereinder zu vereinbaren. Unter Andern hatte man auch Billets hin und zurück ausgegeben, die für drei der gewöhnlichen Züge benutzt werden konnten und einen Rabatt genossen, der zwar nicht so gross wie jener war, immerhin aber noch zwischen 25 und 45% betrug.

Die Dauer der Gültigkeit der Billete für die Specialzüge schwankte zwischen 2 und 8 Tagen vom Tage der Entnahme. Die ermässigten Billets für die gewöhnlichen Züge dauerten im Mittel 5 Tage, die für die ausländischen Besucher der Industrieausstellung ausgegebenen Billets hatten dagegen bis 15 Tage, ja bis einen Monat Gültigkeit.

Die Anzahl der unter diesen Begünstigungen beförderten Personen in der Zeit vom 1. April bis 3. November war auf den einzelnen Bahnnetzen folgende:

Westliches Netz durch Specialzüge	21 000	total 122 800
„ die gewöhnlichen Züge	101 800	
Nördliches Netz durch Specialzüge	27 920	„ 135 728
„ die gewöhnlichen Züge	107 808	
Oestliches Netz durch Specialzüge		56 032
Netz von Orléans „ „		64 560
Südliches Netz „ „		13 286
Mittelländ. Netz incl. Victor-Em.-B. durch Specialzüge .		59 140
	Total	441 816

Uebrigens würde man sich, wenn man sich blos an die hier gegebenen Ziffern halten wollte, doch nur eine unvollkommene Vorstellung von dem während der Ausstellung stattgefundenen Verkehr machen, denn in den Zahlen sind z. B. nicht inbegriffen die Passagiere der I. Classe, für welche die Eisenbahnen sich nicht veranlasst saben, Preisreductionen eintreten zu lassen, ebenso wenig, als dies für die Umgebung von Paris innerhalb eines Umkreises von 100 Kilometern geschah. Noch ist natürlich auch jene in der Anzahl grosse Summe von Passagieren aus den entfernteren Departements nicht mit inbegriffen, welche lieber den vollen Tarif zahlte, anstatt sich an bestimmte Tage und bestimmte Züge für eine, doch immerhin weitere Reise zu binden. Die Totalsumme der enormen, bei der Ausstellung zusammengeströmten Menschenmasse erfährt man nicht aus der Eisenbahnstatistik, die für 1867 noch nicht zusammengestellt ist, sondern aus dem „Exposé de la situation de l'Empire", welches sich über die Frage folgendermaassen äussert:

„Die Thatsachen haben die Municipalverwaltung von Paris gerechtfertigt: Die verfügbaren Wohnungen von Paris haben für diesen colossalen Zusammenfluss von Menschen hingereicht, deren Summe im Ganzen zwei und eine halbe Million betragen haben mag, während man annimmt, dass 100 000 Fremde täglich in Paris anwesend waren." — Ja mehr noch, die Miethpreise sind während der Ausstellung, obwohl doch alle Stadtviertel, die der Ausstellung nahe lagen, sich auf dieselbe mit möblirten Gastzimmern einrichteten, eigentlich nicht einmal in fühlbarer Weise gestiegen. Die Preise fielen aber nach der Ausstellung rasch wieder auf den früheren Stand, ja sie zeigten sogar Neigung tiefer zu fallen.

Die Zahl der täglichen Besucher der Ausstellung ist nie unter 25—30 000 gewesen, ja sie hob sich am 27. October sogar auf 200 000 Personen.

Zwischen England und Frankreich war der Reiseverkeht während des Jahres 1867 folgender:

Calais	203 183 Personen
Boulogne	152 931 „
Dieppe	88 924 „
Havre	19 300 „

Der Grund der vorwiegenden Begünstigung von Calais ist natürlich der Kürze der Ueberfahrtszeit zuzuschreiben, wozu noch die doppelseitigen Expresszüge zwischen Paris und London kommen, also zwischen zwei der grössten Verkehrspuncte und Bevölkerungscentren.

Russische Eisenbahnen. Orel-Witebsk wurde am 30. Novbr., Riga-Mitau am 26. November eröffnet, Kursk-Verojba (165 Werst) ist ebenfalls am 26. November eröffnet worden. Die 225 Werst lange Bahn von Verojba nach Brovary verheisst die Kursk-Kiewer Bahn in der zweiten Hälfte des December zu eröffnen. Die Kiew-Baltaer Bahn wird zukünftigen Herbst dem öffentlichen Verkehr übergeben.

⨯ **Spanische Eisenbahnen.** Der Finanzminister Figuerola hat ein Decret erlassen, welches ein bisher gegen die Spanischen Eisenbahn-Gesellschaften begangenes Unrecht abzustellen bezweckt. Bekanntlich hatte durch einen besonderen Artikel des Gesetzes vom 11. Juni 1867 über das Anlehen von 100 Mill. Piaster die Regierung sich verpflichtet, 15% dieses Betrages zur Gründung eines besonderen Unterstützungsfonds für die Eisenbahnen zu verwenden. Dieser Verpflichtung ist aber niemals nachgekommen worden, vielmehr der hierfür zu leistende Betrag in dem allgemeinen Deficit verschwunden Der Finanzminister hat nunmehr beschlossen, dass aus dem Ertrag des gegenwärtig aufzunehmenden Anlehens ein neuer Reservefonds zur Unterstützung der Eisenbahnen innerhalb der Grenzen des Gesetzes von 1867 entnommen werde. Es sollen ferner zu gleichem Zweck 15% von den 40 Mill. Piastern auswärtiger consolidirter Schuld verwendet werden, welche die Regierung durch Art. 6 des genannten Gesetzes zu emittiren ermächtigt werde. Zur weiteren gründlichen Reform des Spanischen Eisenbahnwesens hat der Minister auch ausser der den Eisenbahnen bewilligten unmittelbaren Unterstützung die Bildung einer Commission angeordnet, welche der Regierung schleunigst über die Mittel und Wege berichten soll, wie den Bahnen eine dauernde directe sowohl als indirecte Beihülfe zu gewähren sei.

t. — **Eine Americanische Eisenbahn-Concurrenz.** Im Staat New York ist von Neuem ein Eisenbahn-Krieg ausgebrochen, und zwar zwischen der Erie Bahn und der New York Centralbahn. Beide Bahnen haben in ihrer selbstmörderischen Politik damit begonnen, die Tarife im Güterverkehr bis auf weniger als die Selbstkosten herunterzusetzen, um einander das Geschäft zu verderben. Die Erie-Bahn z. B., welche früher Güter von New York bis Chicago, auf fast 1000 Engl. Meilen Entfernung, für 1 D. 88 Ct. Gold pro 100 Pfd. beförderte, nimmt jetzt nur 40 Ct. Gold für denselben Transport. Ebenso weit sind auch die Tarife auf der New York Centralbahn reducirt, und die Pennsylvania Centralbahn hat sich in Folge dessen auch genöthigt gesehen, ihre Tarife herabzusetzen, und macht bekannt, dass sie trotz alledem Güter nach den westlichen Staaten zu billigeren Preisen wie irgend eine andere Bahn befördert. Es würde interessant sein, zu erfahren, wie viel Geld diese grossartigen Eisenbahn-Unternehmungen durch solche Streitigkeiten verlieren.

(Nach dem Engineering.)

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Versammlung am 8. December 1868. Vorsitzender Herr Hagen, Schriftführer Herr Schwedler. Eingegangen war eine Broschüre über die Ursachen der Dampfkesselexplosionen von Herrn Hipp in Coblenz. Der Vorsitzende machte daraus Mittheilungen, aus denen sich ergieht, dass die Hauptursache der Explosionen in Bildung von Knallgas bei Wassermangel im Kessel gefunden wird. Herr Wedding beschrieb eine von ihm für die Märkisch-Posener Eisenbahn construirte Maschine zum Kappen der Eisenbahnschwellen. Die Messerwelle arbeitet bei derselben unterhalb der darüber hingeführten Schwellen und besorgt so die Ausschnitte für die Auflagerung der Schienen in gleichförmiger Tiefe, unabhängig von der Dicke der Schwellen. Die Maschine kann pro Tag 3000 Schwellen bearbeiten. Herr Mellin referirte darauf über die Verhandlungen einer Conferenz, welche in den letzten Tagen des Monats November von der technischen Commission des Vereins Deutscher Eisenbahnen zu Leipzig abgehalten worden ist, und die Feststellung ähnlicher allgemeiner Bestimmungen für den Bau und Betrieb secundärer Eisenbahnen bezweckte, wie solche in den „Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands für die Hauptbahnen bereits vorliegen. Herr Redlich hielt einen kritisirenden Vortrag über den Antrag von Harkort und Genossen im Abgeordnetenhause, betreffend die Einführung des Einpfennigtarifs für Gütertransporte und Herabsetzung der Tarife für Personentransporte, und wies nach, dass die Annahme der dariu aufgestellten Principien weder für die Eisenbahnen noch für den Staat von günstiger Wirkung sein könne. Herr Weishaupt hob hervor, dass keine Preussische Eisenbahn eine Rente von 10% abwerfe. Die Durchschnitts-Einnahmen sind in den Jahren 1865 bis 1868 von 75000 Thlr. auf 80 000 Thlr. pro Meile gestiegen, die Rente dagegen ist von 6% auf 5½% gefallen. Durch Einführung der 4. Wagenclasse und der Retourbillets sind in Preussen so billige Tarife hergestellt, wie irgendwo, und ist das Risico bei Eisenbahnunternehmungen mit 5½ Proc. gegenwärtiger Rente nicht zu hoch bezahlt. Am Schlusse der Sitzung gedachte der Vorsitzende, Herr Hagen, der im Laufe des Jahres durch den Tod ausgeschiedenen Vereinsmitglieder und legte danach sein Amt, welches er 22 Jahre hintereinander verwaltet hatte, nieder, mit der Erklärung, eine Wiederwahl nicht annehmen zu können. Ein Gleiches erklärte der Stellvertreter, Herr Wiebe. Nach der darauf folgenden statutenmässigen Neuwahl des Vereins-Vorstandes besteht derselbe pro 1869 nunmehr aus den Herren Weishaupt, Koch, Schwedler, Redlich, Ebeling und Ernst.

st. — **Vorschlag zu allgemeinen Profilen für Eisenbahnschienen.** Unter diesem Titel enthalten die Hefte V—VIII der Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architectenvereins eine Abhandlung von dem Oberingenieur der k.k. priv. Oesterreichischen Staatsbahn, Herrn H. Schmidt, der wir Folgendes entnehmen:

Beim Beginn des Eisenbahnbaues herrschten die verschiedensten Ansichten über die zweckmässigste Form der Schienen und entwickelte sich so eine grosse Anzahl der mannigfaltigsten Profile. Nachdem aber mit der Vervollständigung der Bahnnetze der Verkehr sich ungemein vergrösserte und sich das Bedürfniss herausstellte, dass mit dem Bau und dem Betrieb der Eisenbahnen nach einheitlichen Grundsätzen vorgegangen werden müsse, zu welchem Zwecke sich der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gebildet hat, so dürfte auch die Einführung eines einheitlichen Schienenprofils in diesem Verein von grossem Nutzen sein.

Es würde dadurch in der Materialgebahrung eine grosse Vereinfachung und Oeconomie eintreten, weiter aber würden die Schienen ein allgemein gangbarer Handelsartikel und durch die entstehende ungeheure Concurrenz die Schienenpreise auf das möglichc Minimum herabgedrückt werden, wobei noch der Vortheil hinzukommt, dass jede Eisenbahn ihre Vorräthe zur Bahnerhaltung auf ein Minimum reduciren könnte, da sie im Stande ist, zu jeder Zeit beliebig viele Schienen in kürzester Frist aufzutreiben.

Maassgebende Oesterreichische Hüttenleute sind der Ansicht, dass hierdurch der Zoll-Ctr. Schiene in Oesterreich mindestens um einen Thaler, die Tonne somit um 30 fl. billiger als bisher geliefert werden könnte. In Deutschland, wo durch die Concurrenz für Eisenproducte die Schienenpreise jetzt schon sehr niedrig sind, dürfte der Preis durch die vorgeschlagene Maassregel sich um 15 fl. pro Tonne reduciren. Dieser Gewinn entziffert für eine Länge der Bahnen in Oesterreich und Deutschland von 4350 Meilen die Summe von 54 400 000 fl., und die durchschnittliche Dauer einer Schiene zu 15 Jahren angenommen, einen Gewinn für ein Jahr von 3 360 000 fl. — Die Qualität und mit ihr die Dauerhaftigkeit der Schienen könnten sich die Eisenbahnverwaltungen durch Forderung einer gewissen Garantiezeit und Bestimmungen von Conventionalstrafen sichern; übrigens werden die soliden Firmen bald bekannt sein und deren Fabrikzeichen, wie bei anderen Eisen- oder Stahlwerken, Gewähr für gute Waaren leisten.

Für die Construction des Profils geht der Verfasser von folgenden Grundsätzen aus: Eine Schiene aus Eisen soll bei ruhigem Drucke der Maximallast nie über 5 Kilogr. pro Quadrat-Millim. angestrengt werden. Bei Schienen aus Bessemergut mittelharter Qualität (No. 6 oder höchstens No. 5) darf der Druck 8 Kilogr. betragen. Damit das Material möglichst gleichförmig in Anspruch genommen werde, soll die neutrale Achse des Querschnittes möglichst genau in der halben Höhe desselben liegen, wenn nicht genau, so doch nur um etwas Weniges höher, niemals aber tiefer. Die beiden Stützpuncte zunächst des Schienenstosses sind näher als die übrigen Zwischenstützen zu legen, und zwar der Stärke der Laschen entsprechend, so dass die letzteren nicht mehr in Anspruch genommen werden, als die Schienen zwischen oder über den am entferntesten liegenden Stützen. Die Laschen sollen etwas keilförmig sein und die Schienenköpfe und Füsse entsprechend schief anschneiden, um durch Anziehen der Verbindungsbolzen die Wirkung der Laschen zu sichern.

Auf Grund dieser Principien hat nun der Verfasser 3 Schienenprofile berechnet, deren Zeichnungen in den oben angeführten Heften enthalten sind.

Das erste Profil ist für Schienen aus gewöhnlichem Eisen zu Bahnen ersten Ranges und wiegt der lfde. Meter $43{,}_{24}$ Kilogr.

Das zweite Profil für Schienen aus Bessemermetall oder Puddelstahl zu Bahnen ersten Ranges oder für Schienen aus gewöhnlichem Eisen zu Bahnen zweiten Ranges wiegt pro lauf. Meter $30{,}_{0}$ bezw. $29{,}_{3}$ Kilogr.

Das dritte Profil ist das einer symmetrischen Stuhlschiene, als besonders geeignet bei Anwendung freischwebender Stösse. Aus Bessemerstahl gewalzt, wiegt diese Schiene 32 Kilogr. pro lauf. Meter

st. — **Neue Beleuchtung.** Eine auf dem Stadthausplatz in Paris seit einiger Zeit angebrachte ungewöhnliche Beleuchtung macbt grosses Aufsehen. Das Licht geht von 4 Candelabern aus, und zwar in solchem Glanze, dass die übrigen Gasflammen des Platzes trüb und russig erscheinen, ein Licht, das ganz die Weisse und Stärke des electrischen hat, ohne, wie dieses, das Auge stechend zu blenden. Nach photometrischen Messungen beträgt die Leuchtkraft jener Laternen nicht weniger als das Sechzigfache des gewöhnlichen Gaslichts, und somit lässt sich schon etwas Besonderes erwarten. An jenen Laternen gesellt sich zu dem gewöhnlichen Gasrohr ein zweites, welches Sauerstoffgas herzuführt. Beide Gase mischen sich im Brenner und ihre Flamme umspielt ein Stängelchen von Magnesia, welches haltbarer als Kalk und nicbt so sehr dem Zerfallen ausgesetzt ist. Das Licht, als von einem festen Körper ausgehend, ist daher auch ein sehr ruhiges, flackert nicht und ist unempfindlich gegen Sturm und Unwetter. Dass aber ein so vielversprechendes System nicht schon längst in die grosse Oeffentlichkeit getreten ist, lag an der bisherigen Kostspieligkeit des Stauerstoffgases. Die Entdeckung eines practischen, wohlfeilen Weges, den Sauerstoff in unbeschränkter Menge aus der Luft abzuscheiden, ist nun dem Franzosen T e s s i e r d e M o t b a y geglückt, und dies würde denn das Neue und Verdienstliche an der vorliegenden Erfindung sein. Die wohlfeile Darstellung von Sauerstoff im Grossen hat selbst noch eine grössere Tragweite; denn sie ist ebenso bedeutend für Hitze- als für Lichterzeugung. Die Entdeckung besteht nun in Folgendem: Erhitzt man mangansaures Natron in einer eisernen Retorte auf etwa 450° C. und leitet dann einen Strahl hoch erhitzten Wasserdampfes ein, so zersetzt sich das Salz und lässt einen Theil seines Sauerstoffs fahren, wird dann an der Stelle des Dampfes ein heisser Luftstrom eingeführt, so nimmt das Salz, indem es aus der Luft den verlorenen Sauerstoff wieder ersetzt, seine vorige Beschaffenheit wieder an. Dieses Wechselspiel kann beliebig lange fortdauern, und beruht hierauf die Construction des Entwickelungs-Apparates, wie er in einem Keller unter dem Stadthause thätig ist. Die Gestehungskosten des Sauerstoffes sollen 75 Centimes per Cubikmeter sein, was eine brillante Rechnung geben würde, denn man dürfte sich dann für die Hälfte der gewöhnlichen Gasbeleuchtungskosten etwa die dreifache Lichtmenge versprechen. (Uhland, pract. Masch.-Constr.)

t. — **Stations-Indicatoren.** Ein ausgezeichneter Apparat, welcher zum Zweck hat, den Passagieren die Namen der Stationen rechtzeitig anzukündigen, ist seit Kurzem in Nordamerica in den Personenwagen der Ogdensburg and Lake Champlain Bahn im Gebrauch. Er besteht aus einem kleinen Kasten, der oben auf seinem Deckel eine Glocke und an seiner Vorderseite eine Glasplatte trägt, worunter der Name der nächsten Station, in 3 Zoll hohen Buchstaben, erscheint. Sobald nämlicb der Zug auf einer Station angekommen ist und anhält, so läutet die Glocke auf dem Kasten, und sodann erscheint der Name der nächsten Station unter der Glasplatte.

(Nach dem Engineering.)

Miscellen.

Raubanfall auf den Eisenbahnzug bei Felegyhaza. Am 9. d. M. wurden zwischen Felegyhaza und Puszta Peteri durch eine Bande bewaffneter Räuber die Eisenbahnschienen aufgerissen. In Folge dessen ist der Personenzug No. 3 entgleist und die Maschine nebst drei Wagen stürzten in den Graben. Die Räuber gaben Feuer, wurden aber schliesslich verjagt. Von den auf dem Zuge befindlichen Reisenden, sowie vom Bahnpersonale wurde Niemand beschädigt. Ueber den haarsträubenden Vorfall erfahren wir dann noch folgende Einzelheiten: Schon vor Wochen war die Absicht der Räuber, den Postzug zu attaquiren, bekannt, und wurde auch das Ministerium des Innern bievon verständigt. Schon war einmal eine Kette um die Schienen gelegt, aber sie wurde von der heranbrausenden Locomotive zerrissen und somit das Attentat vereitelt. In der vergangenen Nacht gelang die Sache besser, wenn auch nicht vollständig. Nur dem Zufalle, dass die Kuppel riss, ist es zu verdanken, dass nicht der ganze Zug in den Graben stürzte und dass nicht unabsehbares Unglück geschah. Als die Wagen stehen blieben, machten die Räuber mit Streichhölzchen Feuer, um den Postwagen zu suchen, auf den es eigentlich abgesehen war. Zum Glück erinnerten sich Passagiere, dass in Czegled drei Mann Jäger eingestiegen waren. „Soldaten heraus!" ertönte es nun von allen Seiten. Die Jäger stürzten mit bewundernswerther Bravour hervor und es wurden Schüsse gewechselt, deren Spuren an einigen heute hier angekommenen — Wagen deutlich sichtbar sind. Die Räuber — eine grössere Anzahl Soldaten vermuthend — flüchteten in das nahe Gehölz, die Jäger folgten ihnen unerschrocken auch dahin, allein im Nu waren die Räuber, die wahrscheinlich in der Nähe Wagen stehen hatten, im nächtlichen Dunkel verschwunden. Um 4 Uhr Morgens ging ein Hilfszug von Czegled nach dem Orte des Attentats ab.

(Pester Lloyd.)

t. — **Ein theures Gutachten.** Ein ziemlich kostspieliges Gutachten ist kürzlich durch eine von der Engl. Regierung ernannte Commission über den Zustand der Irischen Eisenbahnen abgegeben. Die Gesammtkosten belaufen sich nämlich auf 22 505 £ 11 Sh. 3 Pce., wovon 3225 £ als Remuneration von 3 Mitgliedern fungiren. Die Büreaukosten betrugen 2298 £, die Reisekosten 5255 £. Die von der Commission beschäftigten 26 Ingenieure erhielten pro Tag 1 £ 11½ Sh. bis 3 £ 3 Sh., im Ganzen 11 727 £; ausserdem wurden 2 Zeichner und 21 Rechnungsführer und Schreiber verwendet.

(Nach dem Engineering.)

Eisenbahn-Kalender.

Ein- und Auszahlungen etc.

Albertsbahn - Actien. Zufolge einer Bekanntmachung d. d. 10. December der Sächsischen Verwaltung der Staatsschulden sind die Actien der Albertsbahn vom 14. December ab bei der Staatsbuchhalterei zur Abstempelung einzureichen, die in der Weise erfolgt, dass einer jeden Actie die Worte: G ü l t i g n a c h H ö h e v o n 150 T h l r. a l s e i n e m i t 4 P r o c e n t j ä h r l i c h v e r z i n s b a r e S c h u l d f o r d e r u n g a n d i e S t a a t s c a s s e aufgedrückt werden. Gleichzeitig wird die Ausreichung neuer Zinsbogen nebst Talon erfolgen. Bei Rückempfang der abgestempelten Actien erhält der Actieninhaber zugleich als Erfüllung des stipulirten Kaufpreises von 158 Thlr pro Actie eine auf 8 Thlr. gestellte Anweisung, gegen deren Rückgabe sofort der baare Betrag erstattet wird.

4½% Eisenbahn-Anleihe der Stadt Mannheim. Die Interimsscheine werden gegen effective Obligationen vom 22. d. M. ab bei der Disconto-Gesellschaft in Berlin umgetauscht.

Niederschlesische Zweigbahn. Die Aushändigung neuer Coupon-Bogen (Ser. IV) zu den Prioritäts-Obligationen Lit. A und B erfolgt durch die Herren Gebr. Veit u. Co. in Berlin vom 18. bis 30. Januar incl. Nach Ablauf dieses Termins können die Couponbogen bei der Gesellschaftscasse in Glogau bezogen werden.

Hannover - Altenbekener Eisenbahn. Die Zeichner haben 10% des gezeichneten Betrages auf die Stamm- oder Stamm-Prioritäts-Actien bis zum 20. Januar 1869 bei Herrn J o s. J a c q e s in Berlin zu leisten.

Kaiserin Elisabethbahn. Die am 2. Januar 1869 fälligen Actien-Zinsencoupons der Kaiserin Elisabethbahn werden sowohl bei der Centralcasse im Westbahnhofe zu Wien, als auch bei den bekannten auswärtigen neun Bankhäusern mit 5 fl. 25 kr. Ö. W. pr. Stück eingelöst.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28. Dec. zu Beuel	Rheinische E.	4. Abth. 2. Loos Rechtsrheinische Eisenb.	—
28. „ zu Mainz	Hessische Ludwigsb.	Viaduct im Selzthal, Alzey-Bingen	—
30. „ zu Mainz	dieselbe	Materialien pro 1869	—
4. Jan. 1869 zu Ehingen	Württb. Stsb.	Hochbauten Stat. Rottenacker	—
4. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Schienenbefestigungs-Materialien	781
7. „ zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Erdarbeiten. Untere Ruhrthalbahn	—
8. „ zu Cassel	Main-Weserbahn	Schwellen	—
12. „ zu Köln	Rheinische E.	Verkauf alter Materialien	—
15. „ zu Köln	dieselbe	Bauarbeiten. Güterbahnhof Gereon	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Ermächtigt von der am 31. Mai h. J. abgehaltenen Generalversammlung stimmberechtigter p. t. Herren Actionäre hiesiger Eisenbahngesellschaft, für die Beschaffung der Geldmittel zum Ausbau der Bahn von **Dux** bis **Komotau** fürzusorgen, hat der gefertigte Verwaltungsrath nebst einer gegen Prioritäts-Obligationen Lit. C aufzunehmenden Anleihe die Ausgabe von

4200 Stück Actien beschlossen.

Hiernach entfallen für die nach § 8 der Gesellschafts-Statuten den p. t. Herren Besitzern der bereits emittirten Actien oder

der an ihre Stelle getretenen Genussscheine vorbehaltene Uebernahme dieser 4200 Stück neuen Actien zum Pari-Course auf je 3 Stück alte Actien, beziehungsweise Genussscheine 1 Stück neue Actie, und werden vorerwähnte p. t. Herren Besitzer, in deren Convenienz es liegen möchte, von dem Uebernahms-Rechte zum Pari-Course Gebrauch zu machen, ersucht, ihre Actien oder Genussscheine **bei sonstigem Verluste des Bezugsrechtes spätestens** bis

15. Januar 1869

bei einer der nachbezeichneten Cassen, und zwar:
bei der **Anglo-Oesterreichischen Bank** in **Wien**, oder
„ Herrn **Moritz Zdekauer** in **Prag**, oder
„ Herrn **Michael Kaskel** in **Dresden**, oder
„ Herrn **S. Bleichröder** in **Berlin**, oder
„ der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** in **Leipzig** oder endlich
„ der **Direction** in **Teplitz**

mit einem doppelten, nach der Nummernfolge geordneten, mit der Namensunterschrift versehenen Verzeichniss zur Abstempelung einzureichen und eine erste à Conto-Zahlung von

24 fl. — kr. Oest. Whg.

auf jede eingereichte Actie, beziehungsweise auf jeden Genussschein gegen Empfangnahme eines auf den gleichen Betrag lautenden Drittel-Interimsscheines von einer neuen Actie zu leisten.

Die weiteren Einzahlungsfristen und sonstigen Bestimmungen werden später bekannt gemacht werden; es wird aber frei gestellt, jetzt schon Volleinzahlungen zu leisten.

Die geleisteten Einzahlungen werden mit 5% vom Tage des Erlages am Schlusse jedes Jahres so lange verzinst, bis der Au bau der Strecke Dux-Komotau beendet sein wird, und die neuen Actien, für deren Hinausgabe der Zeitpunct seiner Zeit bekannt gegeben werden wird, an dem Jahres-Erträgniss gleich den alten Actien Theil nehmen wird.

Teplitz, 22. November 1868.

Der Verwaltungsrath.

Werra-Eisenbahn.

Da im Juni k. J. der letzte Dividendenschein, erste Serie, zu den Stammactien der Werrabahn zur Verwendung kommen wird, so werden vom **1. Juli 1869** ab weitere 10 Dividendenscheine mit Talon durch die Buchhalterei der Werrabahn in Erfurt gegen Rückgabe des ersten Talons verabfolgt werden.

Wir behalten uns weitere Bekanntmachung vor.

Erfurt, den 15. December 1868.

Die Direction der Türingischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn.

Die am **2. Januar 1869** fälligen Zinsen der 5% Prioritäts-Anleihe werden von den in unserer früheren Bekanntmachung genannten Cassestellen, Banken und Banquiers eingelöst.

Meiningen, den 16. December 1868.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **15. December** cr. ab und während des ganzen Monats Januar fut. werden die zum 2. Januar fut. fälligen:

Zins-Coupons der 4% Prioritäts-Actien und 4½% Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft, sowie die an früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen,

in den Vermittagsstunden der Wochentage von 9—12 Uhr in unserer Gesellschafts-Hauptcasse, am Askanischen Platz No. 6 hierselbst eingelöst werden.

Es wird gebeten, diesen Coupons nur **einen** Nachweis über die **Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien gesondert, beizufügen.

In **Leipzig** geschieht die beregte **Einlösung** in den Wochentagen **vom 2. bis 12. Januar fut. einschliesslich**, bei unserer Gütercasse auf dortigem Bahnhofe.

Berlin, den 9. December 1868.

Die Direction.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die am **2. Januar k. J.** fälligen halbjährlichen **Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können vom gedachten Tage ab bis zum **31. Januar k. J. Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in **Berlin**,
2) bei dem A. Schaafhausen'schen Bankverein in **Cöln**,
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu **Frankfurt a/M.** und fortlaufend
4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn soweit deren **Bestände** ausreichen,
ingleichen
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 16. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Die Zahlung der am **2. Januar 1869** fälligen Zinsen unserer Prioritäts-Obligationen erfolgt mit Ausschluss der Sonntage in den gewöhnlichen Geschäftsstunden

vom 2. bis Ende Januar 1869 in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, in Berlin bei Herrn G. Müller & Co., Französische Strasse No. 43, nach diesem Termin nur in unserem Geschäftslocal hierselbst — Palmstrasse im Albrecht Dürer —.

Bei Präsentation mehrerer Coupons ist denselben ein Nummernverzeichniss beizufügen.

Breslau, den 18. December 1868.

Directorium.

Ertel, Vorsitzender. Schweitzer, Specialdirector.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Im Anschluss an die Bekanntmachungen, wonach mit dem Schlusse des laufenden Jahres die unter dem Namen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes bestehende Vereinigung mehrerer Eisenbahnen sich auflöst, wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der im Mitteldeutschen Verbande über Cassel bestehende directe Verkehr für Personen-, Gepäck- und Güter-Beförderung der Stationen:

Stettin, Berlin, Potsdam, Magdeburg, Oschersleben, Wolfenbüttel, Braunschweig und Warburg

nach und von den Stationen:

der Main-Weser-Bahn, der Main-Neckar-Bahn (einschliesslich Offenbach), der Grossherzoglich Badischen Bahn und der Königlich Württembergischen Bahn,

sowie der directe Verkehr der Stationen:

Stettin, Berlin und Magdeburg

nach und von den Stationen

Göttingen, Münden und Carlshafen,

und der directe Verkehr der Stationen:

Cassel, Guntershausen, Marburg und Giessen

nach und von den Stationen:

der Grossherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Bahn

vom 1. Januar k. J. an in den Westdeutschen Eisenbahn-Verband übergeht.

Für den directen Personenverkehr werden bis auf Weiteres die seither gültigen Fahrpreise und Gepäcktaxen unverändert beibehalten; für den directen Güterverkehr aber kommen die Bestimmungen und Tarifsätze des vom **1. Januar 1869** ab gültigen neuen Tarifes des Westdeutschen Verbandes zur Anwendung.

Cassel, am 9. December 1868.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes.

Die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Nord-Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nachdem die unter dem Namen des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes bestehende Vereinigung mehrerer Eisenbahnen mit dem Schlusse des laufenden Jahres sich auflöst, geht der im Mitteldeutschen Verbande über Cassel bestehende directe Verkehr für Personen, Gepäck und Güterbeförderung der Stationen

Stettin, Berlin, Magdeburg, Oschersleben, Wolfenbüttel, Braunschweig und Warburg

nach und von den Stationen

der Taunusbahn, der Nassauischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen und der Rhein-Nahe-, der Königlichen Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn

vom **1. Januar k. J.** an in den Nord-Westdeutschen Verband über. Von dem gleichen Zeitpuncte an tritt auch der directe Verkehr der Stationen

der Hannoverschen Bahnen und der Main-Weser-Bahn sowie der Stationen Lübeck, Büchen und Hamburg

nach und von den Stationen der vorgenannten südlich von Frankfurt belegenen Bahnen in den Nord-Westdeutschen Verband ein. Für den directen Personenverkehr werden bis auf Weiteres die seitherigen Fahrpreise und Gepäcktaxen unverändert beibehalten, für den directen Güterverkehr aber kommen die Bestimmungen und Tarifsätze des vom **1. Januar 1869** ab zur Einführung gelangenden Tarifes des Nord-Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes zur Anwendung.

Cassel, am 9. December 1868.

Für die Verwaltungen des Nord-Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes.
Die Königl. Direction der Main-Weser-Bahn.

Erste Siebenbürger Eisenbahn.

Am **22. December l. J.** wird die Erste Siebenbürger Eisenbürger Eisenbahntrecke Arad-Karlsburg dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Personenzüge schliessen sich in Arad den Zügen der Theissbahn in beiden Richtungen an und verkehren nach folgender Fahrordnung:

Stationen.	Gemischter Zug No. 1				Stationen.	Gemischter Zug No. 2			
	Ankunft		Abgang			Ankunft		Abgang	
	Stunde	Min.	Stunde	Min.		Stunde	Min.	Stunde	Min.
Arad	Früh		6	12	Karlsburg .	Früh		4	41
Gyorok . . .	6	49	6	54	Alvincz . . .	5	—	5	15
Paulis	7	5	7	6	Sibóth	5	40	5	41
Radna	7	18	7	24	Broos	6	2	6	7
Konop	7	52	7	53	Piski	6	35	6	47
Berzova . . .	8	10	8	15	Déva	7	2	7	7
Soborsin . .	8	57	9	7	Branyicska .	7	30	7	31
Zám	9	38	9	43	Illye	7	48	7	53
Illye	10	22	10	27	Zàm	8	31	8	36
Branyicska .	10	45	10	46	Soborsin . .	9	6	9	12
Déva	11	10	11	16	Berzova . . .	9	53	9	58
Piski	11	32	11	47	Konop	10	14	10	15
Broos	12	16	12	21	Radna	10	42	10	47
Sibóth	12	43	12	44	Paulis	10	58	10	59
Alvincz . . .	1	10	1	25	Gyorok . . .	11	9	11	14
Karlsburg .	1	45	Mittag		Arad	11	50	Mittags	

Post-Anschlüsse:

a) Die **Arad-Temesvárer** Malle Post.

Abgang von Arad um 4 Uhr Nachmittags täglich
Ankunft in Arad um 8 Uhr Abends täglich
} mit Aufnahme von 3 bis 4 Reisenden.

b) **Soborsin-Lugos-Temesvárer** Malle-Post.

Abgang von Soborsin um 10 Uhr Vormittags täglich
Ankunft in Soborsin zwischen 4 und 5 Uhr früh täglich
} mit Aufnahme von 3 bis 4 Reisenden.

An diese Malle-Post hat die zwischen Lugos und Orsova täglich verkehrende Malle-Post in Lugos den Anschluss.

c) **Alvincz-Hermannstädter** Malle-Post.

Abgang von Alvincz um 2 Uhr Nachmittags täglich
Ankunft in Alvincz um 4 Uhr früh täglich
} mit Aufnahme von 7 bis 8 Reisenden.

d) **Karlsburg-Schässburger** Malle-Post.

Abgang von Karlsburg um 3 Uhr Nachmittags täglich
Ankunft in Karlsburg um 4 Uhr früh täglich
} mit Aufnahme von 3 bis 4 Reisenden.

An diese Malle-Post-Verbindung schliesst sich wöchentlich zweimal an:

die Malle-Post zwischen Schässburg und Gyergyó Szent Miklós,
Abgang von Schässburg Sonntag und Donnerstag Nachmittags 3 Uhr,
Ankunft in Gyergyó Szent Miklós Montag und Freitag 10 Uhr 15 Minuten früh,
Abgang von Gyergyó Szent Miklós Dienstag und Samstag 11 Uhr Vormittags,
Ankunft in Schässburg am Mittwoch und Sonntag 6 Uhr 15 Minuten früh.

e) **Szász-Sebes-Karlsburg-Klausenburger** Malle-Post.

Abgang von Szász-Sebes um 1 Uhr Nachmittags täglich
„ von Karlsburg um 3 Uhr Nachmittags täglich
Ankunft in Karlsburg um 4 Uhr früh täglich
„ „ Szász Sebes um 6 Uhr früh täglich
} mit Aufnahme von 7 bis 8 Reisenden.

An diese Malle-Post-Fahrten schliesst sich in Thorda der Maros-Vásárhelyer Personen-Postwagen auf 3 bis 4 Reisende an.

Die **Gebühren-Tarife** sind in sämmtlichen Stationen zur Einsicht affigirt und können auch bei den sämmtlichen Stationscassen angekauft werden.

Agio-Zuschlag. Vom Tage der Betriebs-Eröffnung wird zu den Gebühren für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten ein 15% Agio-Zuschlag eingehoben.

Pest, im December 1868. **Die Direction.**

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Am Dienstag den 22. December c. wird die Borsdorf-Meissner Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung **für den Personen-Verkehr**, am 31. December c. aber auch für den Güter-Verkehr dem Publicum zur Benutzung übergeben. — Bis zu dem letztern Tage bleibt der Güter-Verkehr noch auf die Strecke zwischen Leipzig und Nossen beschränkt.

Die Fahr- und Frachtpreise für Beförderung von Personen und Gütern sind aus den in unsern Billet- und Güter-Expeditionen ausliegenden Tarifen, für welche die in unserm Betriebsreglement vom 1. Juni 1866 enthaltenen Bestimmungen durchgängig Geltung haben, zu ersehen.

Zugleich bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass vom obengedachten 22. December c. ab bis auf Weiteres ein neuer Fahrplan für den Personenverkehr auf beiden Linien, via Riesa und via Döbeln ins Leben tritt, der auf unsern sämmtlichen Stationen und Haltestellen angeschlagen ist und den wir hierunter folgen lassen.

Leipzig, den 18. December 1868.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Dr. O. L. Erdmann. C. A. Gessler.

Leipzig - Dresd

Fahr-Plan vom 22. Dec

Von Leipzig (via Riesa) nach Dresden.

Entfernung: Sächsische Meilen à 7500 Meter	Entfernung: Kilometer à 1000 Meter		1. Personen-zug.	3. Personen-zug.	5. Courierzug.	7. Personenzug.	9. Personen-zug.	11. Güterzug mit Pers.	13. Personen-zug.	15. Schnellzug.	17. Schnellzug.
			Morgens				Nachm.		Abds.		
—	—	**Leipzig** . . . Abf.	5. 15.	aus Berlin 6. 45. Morgens.	9. —. Mrg.	12. 30. Mtt.	2. 30.		7. 25.	aus Berlin 7. — Abends.	10. —. Abd.
1,4	10,50	Borsdorf . . . „	—		—	12. 50. „	—		7. 42.		—
0,9	6,75	Machern . . . „	5. 40.		—	1. 5. „	—		7. 55.		—
1,0	7,50	**Wurzen** . . . „	5. 55.		9. 35. „	1. 20. „	3. 5.		8. 10.		10. 30. „
1,5	11,25	Dornreichenbach „	6. 10.		—	1. 40. Nm.	—		8. 25.		—
1,0	7,50	**Dahlen** . . . „	6. 20.		10. —. Vm.	1. 55. „	3. 30.		8. 40.		—
1,2	9,00	**Oschatz** . . . „	6. 35.		10. 15. „	2. 10. „	3. 45.		8. 55.		—
0,7	5,25	Bornitz . . . „	6. 40.		—	2. 20. „	—	Abends.	9. —.		—
1,3	9,75	**Riesa** . . . „	7. 10.	Vorm.	10. 45. „	2. 40. „	4. 10.	6. 30.	9. 25.	Abends.	11. 25. Nts.
—	—	**Röderau** . . . „	—	10. 30.	—	—	—	—	—	10. 30.	—
0,7	5,25	Langenberg . „	7. 20.	—	—	2. 50. „	—	—	9. 35.	—	—
1,7	12,75	**Pristewitz** . . „	7. 45.	10. 50.	11. 15. „	3. 20. „	4. 40.	7. 10.	10. —.	10. 50.	11. 50. „
1,5	11,25	Niederau . . „	8. —.	11. 5.	—	3. 35. „	—	—	10. 15.	—	—
0,8	6,00	**Coswig** . . . „	8. 12.	11. 15.	11. 40. „	3. 48. „	5. —.	7. 35.	10. 25.	11. 10.	12. 10. „
0,5	3,75	Kötzschenbroda „	8. 20.	—	—	3 55. „	—	—	10. 30.	—	—
0,3	2,25	Weintraube . . „	8. 25.	—	—	4. —. „	—	—	—	—	—
1,0	7,50	**Dresden** . . . Ank.	8. 35.	11. 35.	12. — Mtts.	4. 15. „	5. 20.	8. —.	10. 45.	11. 30.	12. 30. „
15,5	116,25										

Von **Riesa** nach **Röderau:** 11 Uhr 15 Min. Vorm. 4 Uhr 20 Min. Nachm.

Von Leipzig (via Döbeln) nach Dresden.

Entfernung: Sächsische Meilen à 75000 Meter	Entfernung: Kilometer à 1000 Meter		18. Personenzug.	20. Personenzug.	22. Personenzug.	24. Personenzug.	26. Personenzug.	28. Personenzug.
—	—	**Leipzig** . . . . Abf.		4. 10. Mrgs.	6. 50. Mgs.		3. —. Nm.	6. 45. Ab.
1,4	10,50	Borsdorf . . . . „		4. 27. „	7. 7. „		3. 16. „	7. 2. „
1,2	9,00	**Naunhof** . . . . „		4. 42. „	X7. 20. „		3. 28. „	X7. 15. „
0,6	4,50	Gross-Steinberg . . . . „		4. 50. „	7. 28. „		3. 35. „	7. 23. „
0,8	6,00	**Grimma** . . . . „		5. —. „	7. 44. „		3. 52. „	7. 39. „
0,9	6,75	Grossbothen . . . . . „		5. 12. „	7. 56. „		4. 2. „	7. 51. „
1,1	8,25	Tanndorf . . . . . . „		5. 26. „	8. 10. „		4. 15. „	8. 5. „
1,0	7,50	**Leisnig** . . . . „		5. 40. „	8. 25. „		4. 29. „	8. 20. „
0,7	5,25	Klosterbuch . . . . . „		5. 50. „	8. 35. „		4. 38. „	8. 30. „
1,1	8,25	**Döbeln** (Station) . . . . Ank.		6. —. „	8. 46. „		4. 50. „	8. 41. „
		von Döbeln . . . . . Abf.			9. 15. Mgs.		5. —. Nm.	9. 5. Ab.
		nach Chemnitz . . . . Ank.			11. —. Vm.		6. 20. Ab.	10. 45. „
		von Chemnitz . . . . . Abf.		4. —. Mrgs.	8. 10. Mgs.		4. 5. Nm.	
		nach Döbeln . . . . . . Ank.		5. 40. „	9. 35. „		5. 35. „	
—	—	**Döbeln** (Station) . . . . Abf.		6. 10. Mrgs.	9. 45. Mgs.		3. 45. Nm.	9. 10. Ab.
0,3	2,25	Döbeln (Haltestelle) . . . „		6. 16. „	9. 51. „		5. 51. „	9. 16. „
1,1	8,25	**Rosswein** . . . . . . „		6. 32. „	10. 7. Vm.		6. 7. Abs.	9. 32. „
1,1	8,25	**Nossen** . . . . „		6. 48. „	10. 23. „		6. 23. „	9. 48. „
0,6	4,50	Deutschenbora . . . . „		6. 57. „	10. 32. „		6. 32. „	9. 57. „
1,2	9,00	Miltitz . . . . „		7. 15. „	10. 50. „		6. 50. „	10. 15. „
1,2	9,00	**Meissen** . . . . „	6. 15. Mrgs.	7. 35. „	11. 10. „	2. —. Nm.	7. 10. „	10. 30. „
0,7	5,25	Neusörnewitz . . . . . „	6. 25. „	—	—	2. 10. „	—	10. 37. „
0,5	3,75	**Coswig** . . . . „	6. 34. „	7. 50. „	11. 25. „	2. 19. „	7. 25. „	10. 45. „
0,5	3,75	Kötzschenbroda . . . . „	6. 43. „	—	11. 33. „	2. 28. „	7. 33. „	10. 53. „
0,3	2,25	Weintraube . . . . . . „	6. 49. „	—	11. 38. „	2. 33. „	7. 38. „	11. —. Nts.
0,2	1,50	Radebeul . . . . „	6. 54. „	—	—	2. 38. „	7. 42. „	11. 5. „
0,8	6,00	**Dresden** . . . . Ank.	7. 2. „	8. 5. „	11. 48. „	2. 46. „	7. 50. „	11. 15. „
17,3	129,75							

Anmerkung. Zug No. 2 steht in Verbindung

Leipzig, den 17. December 1868.

Eisenbahn.

er 1868 ab bis auf Weiteres.

Von Dresden (via Riesa) nach Leipzig.

Entfernung: Sächsische Meilen à 7500 Meter	Kilometer à 1000 Meter		2. Schnellzug	4. Schnellzug.	6. Personenzug.	8. Personenzug.	10. Personenzug.	12. Courierzug	14. Personenzug.	16. Personenzug.
			Mrgs.	Mrgs.	Mrgs.			Nchm.	Nchm.	Abds.
—	—	**Dresden** . . . . . . Abf.	4. 15.	4. 30.	6. 30.	10. —. Vorm.	12. 30. Mttgs.	2. 45.	3. —.	6. 30.
1,0	7,50	Weintraube . . . . . „	—	—	6. 40.	—	—	—	3. 10.	6. 40.
0,3	2,25	Kötzschenbroda . . . „	—	—	6. 45.	—	—	—	3. 15.	6. 45.
0,5	3,75	**Coswig** . . . . . . „	4. 30.	4. 45.	6. 55.	10. 20. „	12. 55. „	3. 5.	3. 25.	6. 55.
0,8	6,00	Niederau . . . . . „	—	—	7. 10.	—	1. 10. Nchm.	—	3. 35.	7. 10.
1,5	11,25	**Pristewitz** . . . . . „	4. 50.	5. 10.	7. 30.	10. 45. „	1. 35. „	3. 30.	3. 55.	7. 30.
1,7	12,75	Langenberg . . . . „	—	—	7. 45.	—	1. 50. „	—	4. 15.	7. 45.
—	—	**Röderau** . . . . . . „	—	5. 30.	—	—	—	—	4. 30.	—
0,7	5,25	**Riesa** . . . . „	5. 10.	in Berlin 9. —. Vormittags.	8. 10.	11. 15. „	2. 15. „	4. —.	in Berlin 8. 35. Abends.	8. 10.
1,3	9,75	Bornitz . . . . . . „	—		8. 20.	—	2. 30. „	—		8. 20.
0,7	5,25	**Oschatz** . . . . . . „	—		8. 35.	11. 35. „	2. 45. „	4. 20.		8. 35.
1,2	9,00	**Dahlen** . . . . . . „	—		8. 50.	11. 50. „	3. 5. „	4. 35.		8. 50.
1,0	7,50	Dornreichenbach . . . „	—		9. —.	—	3. 20. „	—		9. —.
1,5	11,25	**Wurzen** . . . . . . „	6. 10.		9. 15.	12. 15. Mttgs.	3. 35. „	4. 55.		9. 15.
1,0	7,50	Machern . . . . . . „	—		9. 25.	—	3. 50. „	—		9. 25.
0,9	6,75	Borsdorf . . . . . . „	6. 30.		9. 35.	—	4. 5. „	—		9. 35.
1,4	10,50	**Leipzig** . . . . . . Ank.	6. 45.		9. 50.	12. 50. „	4. 25. „	5. 30.		9. 50.
15,5	116,25									

Von **Röderau** nach **Riesa**: 10 U. 35 M. Vm. 3 U. 30 M. Nm. 10 U. 35 M. Ab.

Von Dresden (via Döbeln) nach Leipzig.

Entfernung: Sächsische Meilen à 7500 Meter	Kilometer à 1000 Meter		19. Personenzug.	21. Personenzug.	23. Personenzug.	25. Personenzug.	27. Personenzug.	29. Personenzug.
—	—	**Dresden** . . . . Abf.	3. 45. Mrgs	7. —. Mrg.	11. 30. Vm.	2. 30. Nm.	6. 45. Abds	10. 30. Ab.
0,8	6,00	Radebeul . . . . . . „	3. 55. „	—	11. 41. „	2. 40. „	—	10. 41. „
0,2	1,50	Weintraube . . . . . „	4. —. „	—	11. 46. „	2. 45. „	6. 55. „	10. 46. „
0,3	2,25	Kötzschenbroda . . . . „	4. 5. „	7. 15. „	11. 52. „	2. 50. „	—	10. 52. „
0,5	3,75	**Coswig** . . . . „	4. 10. „	7. 20. „	12. 3. Mitt.	2. 58. „	7. 10. „	11. 1. Ncht
0,5	3,75	Neusörnewitz . . . . . „	4. 15. „	—	12. 10. „	—	—	11. 8. „
0,7	5,25	**Meissen** . . . . „	4. 30. „	7. 35. „	12. 22. „	3. 15. „	7. 25. „	11. 15. „
1,2	9,00	Miltitz . . . . „	4. 48. „	7. 53. „		3. 35. „	7. 45. „	
1,2	9,00	Deutschenbora . . . . „	5. 5. „	8. 10. „		3. 55. „	8. 5. „	
0,6	4,50	**Nossen** . . . . „	5. 15. „	8. 20. „		4. 5. „	8. 15. „	
1,1	8,25	**Rosswein** . . . . . . „	5. 30. „	8. 35. „		4. 20. „	8. 30. „	
1,1	8,25	Döbeln (Haltestelle) . . . „	5. 45. „	8. 50. „		4. 35. „	8. 45. „	
0,3	2,25	**Döbeln** (Station) . . . . Ank.	5. 50. „	8. 55. „		4. 40. „	8. 50. „	
		von Döbeln . . . . . Abf.		9. 15. Mrgs		5. —. Nm.	9. 5. Abd.	
		nach Chemnitz . . . . . Ank.		11. —. Vm.		6. 20. Abd.	10. 45. „	
		von Chemnitz . . . . . Abf.	4. —. Mrgs	8. 10. Mrgs		4. 5. Nm.		
		nach Döbeln . . . . . Ank.	5. 40. „	9. 35. „		5. 35. „		
—	—	**Döbeln** (Station) . . . . Abf.	6. —. Mrg	9. 50. Mrg.		5. 55. Nm.	9. 15. Abd.	
1,1	8,25	Klosterbuch . . . . . „	6. 14. „	10. 4. Vm.		6. 9. Abd.	9. 29. „	
0,7	5,25	**Leisnig** . . . . „	6. 26. „	10. 15. „		6. 21. „	9. 41. „	
1,0	7,50	Tanndorf . . . . „	6. 39. „	10. 29. „		6. 34. „	9. 54. „	
1,1	8,25	Grossbothen . . . . . . „	6. 53. „	10. 43. „		6. 48. „	10. 8. „	
0,9	6,75	**Grimma** . . . . „	7. 7. „	10. 57. „		7. 2. „	10. 20. „	
0,8	6,00	Gross-Steinberg . . . . „	7. 18. „	11. 8. „		7. 13. „	10. 28. „	
0,6	4,50	**Naunhof** . . . . „	7. 27. „	11. 17. „		7. 22. „	10. 37. „	
1,2	9,00	Borsdorf . . . . „	7. 40. „	11. 30. „		7. 35. „	10. 52. „	
1,4	10,50	**Leipzig** . . . . Ank.	7. 56. „	11. 46. „		7. 51. „	11. 6. Nchts.	
17,3	129,75							

o. 22, Zug No. 7 in Verbindung mit No. 21.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Dr. O. L. Erdmann. C. A. Gessler.

Hessische Nordbahn.

Vom 15. d. Mts. ab tritt auf der Hessischen Nordbahn der nachfolgende Fahrplan in Kraft, was wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss bringen.

Fahrplan der Hessischen Nordbahn.

Gültig vom 15. December 1868 an bis auf Weiteres.

Entfernungen in Meilen	Entfernungen in Kilom.	Stationen.		I. Schnellzug Bis Cassel nur I. u. II. Wagenclasse (U. M.) Vormittags	III. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III Wagenclasse (U. M.) Vormittags	V. Personenzug mit II. u. III. Wagenclasse und Güterbeförderung (U. M.) Vormittags	VII. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse (U. M.) Vormittags	IX. Schnellzug bis Cassel mit I., II. u. III. Wagenclasse. Von Cassel bis Warburg Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse (U. M.) Nachmittags	XI. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse (U. M.) Nachmittags	XIII. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse (U. M.) Nachmittags
—	—	Gerstungen	Abfahrt	3.31	—	6.23	10.35	3.36	3.51	7.35
1.24	9.27	Hönebach	„	—	—	7.3	10.53	—	4.30	7.54
2.80	20.94	Bebra	„	4.3	5.11	7.48	11.38	4.12	5.5	8.15
3.59	26.85	Rotenburg	„	4.12	5.27	8.1	11.47	4.20	5.19	8.26
5.20	38.89	Altmorschen	„	4.32	6.7	8.26	12.5	4.40	5.55	8.47
5.83	43.60	Reiseförth	„	—	6.24	8.39	—	—	6.9	8.58
6.58	49.21	Melsungen	„	4.48	6.42	8.55	12.22	4.56	6.32	9.7
8.27	61.85	Guxhagen	„	—	7.10	9.20	—	—	7.1	9.27
8.69	64.99	Guntershausen	„	5.14	7.30	9.37	12.54	5.25	7.30	9.43
10.01	75.09	Wilhelmshöhe	„	5.29	7.56	9.59	1.9	5.40	7.56	9.59
10.56	78.98	Cassel	Ankunft	5.35	8.5	10.8	1.15	5.46	8.6	10.5
			Abfahrt	5.49	10.20	—	1.23	6.10	—	10.35
12.14	90.80	Mönchehof	„	6.8	11.2	—	1.42	7.3	—	10.58
13.45	100.60	Grebenstein	„	6.22	11.26	—	1.56	7.32	—	11.15
14.24	106.51	Hofgeismar	„	6.31	11.45	—	2.5	7.50	—	11.27
15.01	112.27	Hümme	„	6.41	12.5	—	2.14	8.20	—	11.42
16.59	124.09	Liebenau	„	6.57	12.48	—	2.32	9.	—	12.1
17.70	132.39	Warburg	Ankunft	7.11	1.23	—	2.50	9.35	—	12.20
—	—	Hümme	Abfahrt	6.50	—	—	2.20	8.25	—	—
0.59	4.41	Trendelburg	„	7.2	—	—	2.33	8.37	—	—
1.80	13.46	Helmarshausen	„	7.22	—	—	2.54	8.57	—	—
2.20	16.45	Carlshafen	Ankunft	7.28	—	—	3.	9.3	—	—

Entfernungen in Meilen	Entfernungen in Kilom.	Stationen.		II. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse (U. M.) Vormittags	IV. Personenzug bis Cassel mit I., II. u. III. Wagenclasse von Cassel bis Gerstungen Güterzug mit Personenbeförderung in II. und III. Wagenclasse. (U. M.) Vormittags	VI. Schnellzug mit I., II. u. III. Wagenclasse. (U. M.) Vormittags	VIII. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse. (U. M.) Vormittags	X. Personenzug mit I., II. u. III. Wagenclasse (U. M.) Nachmittags	XII. Güterzug mit Personenbeförderung in II. u. III. Wagenclasse. (U. M.) Nachmittags	XIV. Schnellzug. Bis Cassel I., II. u. III. Wagenclasse, von Cassel bis Gerstungen nur I. u. II. Wagenclasse (U. M.) Nachmittags	XVI. Güterzug mit Personenbeförderung II. und III. Wagenclasse. (U. M.) Nachmittags
—	—	Warburg	Abfahrt	—	5.23	—	10.20	1.26	—	7.40	8.30
1.11	8.30	Liebenau	„	—	5.37	—	10.41	1.39	—	7.53	8.55
2.69	20.12	Hümme	„	—	5.59	—	11.25	1.55	—	8.11	9.30
3.46	25.88	Hofgeismar	„	—	6.9	—	11.42	2.4	—	8.20	9.50
4.25	31.79	Grebenstein	„	—	6.21	—	12.5	2.14	—	8.31	10.50
5.56	41.59	Mönchehof	„	—	6.40	—	12.45	2.30	—	8.50	11.56
		Cassel	Ankunft	—	6.56	—	1.10	2.45	—	9.6	11.21
7.14	53.41		Abfahrt	4.25	7.6	10.50	—	2.53	5.10	9.42	—
7.66	57.30	Wilhelmshöhe	„	4.32	7.17	10.56	—	2.59	5.20	9.48	—
9.01	67.40	Guntershausen	„	4.57	8.	11.20	—	3.23	5.50	10.12	—
9.43	70.54	Guxhagen	„	5.6	8.12	—	—	—	6.	—	—
11.12	83.18	Melsungen	„	5.29	8.52	11.42	—	3.44	6.37	10.33	—
11.87	88.79	Reiseförth	„	5.40	9.9	11.51	—	3.54	6.54	—	—
12.50	93.50	Altmorschen	„	5.55	9.31	12.2	—	4.5	7.17	10.53	—
14.11	105.54	Rotenburg	„	6.17	10.3	12.19	—	4.22	7.50	11.9	—
14.90	111.45	Bebra	„	6.35	10.35	12.31	—	4.36	8.25	11.19	—
16.46	123.12	Hönebach	„	7.	11.25	—	—	5.	9.15	—	—
17.70	132.39	Gerstungen	Ankunft	7.15	11.45	1.5	—	5.15	9.35	11.50	—

Carlsbahn.

Meilen	Kilom.	Stationen.		II.	IV.	VI.	VIII.	X.	XII.	XIV.	XVI.
—	—	Carlshafen	Abfahrt	—	5.5	—	—	1.	—	7.17	—
0.40	2.99	Helmarshausen	„	—	5.17	—	—	1.12	—	7.28	—
1.61	12.04	Trendelburg	„	—	5.40	—	—	1.35	—	7.50	—
2.20	16.45	Hümme	„	—	5.50	—	—	1.45	—	8.	—

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind schwarz umrahmt.

Cassel, den 9. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen unsern Bedarf an Schienenbefestigungs-Materialien, bestehend in:

205 000 Stück Haknägel } von Eisen,
45 000 „ Laschenschrauben }
14 000 „ Seitenlaschen von Stahl

im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Schienenbefestigungsmaterialien"

versehen bis zu dem auf

Montag, den 4. Januar k. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Geschäftslocale anberaumten Submissionstermine einreichen, in welchem die Eröffnung derselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen soll.

Die Lieferungsbedingungen, von welchen ein unterschriftlich vollzogenes Exemplar den Offerten beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate abgegeben.

Erfurt, den 14. December 1868.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von 5800 Ctr. Eisenbahnschienen aus Gussstahl, resp. Bessemerstahl im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist auf

Montag, den 4. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des comm. Ober-Betriebs-Inspectors Wex hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Stahlschienen" eingereicht sein müssen.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Gr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 7. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Rheinische Eisenbahn.

Lieferung von Stations-Pendel-Uhren.

Wir beabsichtigen die Beschaffung von 14 grossen, acht Tage gehenden Stations-Pendel-Uhren, und ersuchen die Herren Fabrikanten von dergleichen Uhren, ihre Offerten darauf bis zum **10. Januar 1869** an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Anfragen mitgetheilt.

Cöln, den 9. December 1868. **Die Direction.**

Rhein-Nahe-Bahn.

Zwei gekuppelte Personenzug-Locomotiven mit Tender und Zubehör sollen durch öffentliche Submission in Verding gegeben werden.

Die Offerten hierauf sind mit der Aufschrift: „Submissions-Offerte auf Locomotiven" versehen bis zum

Montag den 4. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Eisenbahn-Direction einzureichen, in deren hiesigem Geschäftslocale die Eröffnung der Offerten am bezeichneten Termine, in Beisein der persönlich erschienenen Submittenten, erfolgen wird.

Die Bedingungen sind in unserm hiesigen Central-Büreau einzusehen, können aber auch auf portofreie Gesuche abschriftlich von uns bezogen werden.

Saarbrücken, den 10. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Odenwaldbahn.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Wegeübergänge in der Abtheilung I, vom Pallaswiesenwege bis zur Bessunger Grenze in der Gemarkung Darmstadt erforderlichen Arbeiten und Lieferungen sollen auf dem Wege der Submission im Ganzen vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planierarbeiten	99 816	fl.	54 kr.
Kunstbauten	53 772	„	34 „
Herstellung des Unterbaues . . .	7 136	„	20 „
Pflasterungen und Chaussirungen .	3 695	„	26 „
Zusammen	164 421	fl.	14 kr.

Die betreffenden Voranschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sections-Ingenieurs zu Darmstadt zur Einsicht der Interessenten offen gelegt. Die Submissionen sind **längstens bis zum 28. l. M. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Ludwigsbahn abzugeben und müssen die Aufschrift tragen:

„Submission zur Uebernahme von Arbeiten in der Abtheilung I der Odenwaldbahn."

Mainz, den 11. December 1868.

Im Auftrage des Verwaltungsraths.
Der Ober-Ingenieur
F. Kramer.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung von

40 000 Stück 8 Fuss langer Eisenbahnschwellen

(kiefernen oder eichenen), für unsere Neubauten, soll im Submissionswege verdungen werden und sind die Lieferungsbedingungen in unserem Central-Bau-Bureau Nicolai Stadt-Graben No. 5 hierselbst einzusehen, werden auch auf portofreies Erfordern abschriftlich mitgetheilt.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Eisenbahnschwellen"

sind spätestens bis zum Termine

Montag den 4. Januar 1869 Vormittags 12 Uhr

portofrei unter der Adresse des obenbezeichneten Bureaus an uns einzusenden.

Breslau den 13. December 1868.

Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 40 000 Centnern Eisenbahnschienen aus Eisen für unsere Neubauten im Submissionswege verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen sind in unserem Central-Bau-Büreau, Nicolai-Stadtgraben Nr. 5 hierselbst, einzusehen, werden auf portofreies Erfordern auch abschriftlich mitgetheilt.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Eisenbahnschienen"

versehen, sind bis zum Termine

Montag den 18. Januar 1869 Vormittags 11 Uhr

portofrei unter der Adresse des obenbezeichneten Büreaus an uns einzusenden.

Breslau, den 13. December 1868.

Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

80 Stück Wagendecken

aus wasserdichtem (jedoch **nicht** gummirtem oder gefirnisstem) besten Segeltuch im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Mittwoch den 30. December d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagendecken"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und eine Probedecke liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Ein- resp. Ansicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 12. December 1868.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat November und im Jahre 1868.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. November 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
a. Berg.-Märkische[1]	144650	547250	726646	+54527	7571458	+875462
b. Ruhr-Siegbahn	9000	101900	116900	+7091	1275827	+111191
Berlin-Anhaltische	68500	199000	275500	—1422	3155959	—70395
Berlin-Görlitz[2]	17865	49634	70576	—	638342	—
Berlin-Hamburg	73560	231638	312819	+27609	3190243	+82772
Berlin-Potsd.-Magdb.	66978	141764	208742	+24557	2249204	+57811
a. Berlin-Stettin-Starg.	47317	101229	148796	+2493	—	+55342
b. Stargard-Cösl.-Colb.	12336	18125	30523	+444	—	+18645
c. Vorpomm. Zweigb.	20918	23786	44837	+169	—	+27324
Breslau-Schweidn.-Fr.	28964	89081	125541	+8510	—	+54547
a. Holsteinische excl. Elmshorn-Glückst.	41206	58158	400994[3]	—	1099364	+107602
b. Elmsh.-Glückstadt	3332	3047	6379	—	78323	+2962
Homburger E.	7084	1215	8299	—	—	—
Klosterkrug-Schlesw.	526	672	1191	+33	14313	+1008
a. Köln-Mind. Hauptb.						
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn						
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken						
d. Zusammen						
Leipzig-Dresden						
Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg	—	—	42388	—535	498976	+4191
a. Magdeburg-Leipzig	31855	163493	195348	+11819	2055695	+109031
b. Halle-Casseler Zwgb[4]	—	—	59228	+7518	611361	+191406
Magdeb.-Halberst. E.:						
a. Magdeburg-Thale					—	
b. Cöthen-Wegeleben, u. Güsten-Stassfurt					—	
c. Mgdb.-Wittenberge					—	
Mecklenburgische E.	18187	25221	43408	+5071	523988	+ ca. 18100
Nassauische E.	18886	37224	62125	—5666	874194	+29030
Neisse-Brieg	4440	6820	12393	—3216	—	+12029
Niederschles. Zweigb.	6019	20914	27433	+7478	—	+3030
a. Oberschles. Hauptb.	51186	404564	553384	+11642	5638596	+483968
b. „ Zweigb.	—	12013	13017	+2626	124333	+25736
c. Breslau-Posen-Glog.	26656	106366	148243	—16115	1658023	+243309
d. Stargard-Posen	17085	86242	110571	—24061	1233504	+235041
Ostpreuss. Südbahn	9854	16080	28111	—	—	—
Preuss. Ostbahn	171433	392483	591150	+87981	—	—
Rechte Oderuferbahn	8640	26000	40640	+22638	—	+47899[5]
a. Rheinische	141000	355000	514700	+14936	5529390	+355393
b. Kempen-Venlo[6]	1270	890	2160	—	25950	—

[1] Einschliesslich der Hessischen Nordbahn und ohne die Ruhr-Siegbahn.

[2] Eröffnet auf der ganzen Strecke ($27{,}_{95}$ M.) am 31. Decbr. 1867.

[3] Davon kommen auf:

Name der Bahn		für Personen	für Güter	für Militärtr. u. Post	zusammen	gegen das Vorjahr
Altona-Kiel u. Rendsb.-Neumünster	Thlr.	31746	50246	865	82857	—1446
Ost-Holstein	„	5241	5111	231	10583	+105
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	„	3308	2646	162	6116	+1727
Altona-Blankeneser Zweigbahn	„	1262	154	22	1438	+179

[4] Die $9{,}_{31}$ Meilen lange Strecke Nordhausen-Arenshausen wurde am 9. Juli 1867 dem Betriebe übergeben.

[5] In vorstehenden Zahlen sind die Einnahmen für die Strecke Vossowska-Breslau für die Zeit vom 15. bis 30. November mitenthalten.

Namen der Bahn	Einnahme für: Personen incl. Gepäck	Güter und Vieh	in Summa incl. Extraordinarien	Differenz gegen denselben Monat des Vorjahrs	Bis ult. November 1868	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.						
a. Rhein-Nahebahn	16500	52299	75118	+1254	819857	+21166
b. Saarbrücker E.	21500	110855	153672	+1682	1696134	+26819
Schleswigsche	19657	26007	45664	+83	511211	+48828
Thüringische						
Tilsit-Insterburger E.	2765	4365	7469	+223	86230	+10473
Wilhelmsbahn	10637	91716	110317	+6457	—	+356435
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. W. angegeben.						
Aussig-Teplitzer E.[7]	3759	48535	52294	—	578174	+40128
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	—	—
Böhmische Westbahn	43561	201657	245218	+59967	2180025	+433406
Buschtêhrader Eisenb.	—	—	93644	—	946731	—
Fünfkirchen-Barcs[8]	5250	35587	40837	—	119499	—
Galiz. Carl-Ludwigb.	68249	363648	431897[9]	—	4289900	—
Graz-Köflach	3545	48305	51850	+11294	488678	+127328
Kais. Ferd. Nordbahn	320029	1845814	2165843	+18638	22 166 995	+3 878 983
Kais. Franz Josefb.[10]	16316	26979	43295	—	132313	—
Kais. Elisabethbahn.	149239	702411	877108	—50622	10 014 517	+1 802 788
Kronprinz Rudolfbahn	—	—	—	—	—	—
Lemberg-Czernowitz	33469	119242	152711	+31968	1593869	+266611
Mobács-Fünfkirchen	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn						
a. Nördl. Linie	—	—	1089294	—134270	11 678 683	+1 622 284
b. Südöstl. Linie	—	—	1596980	+69548	15 017 136	+2 624 959
c. Wien-Neuszöny	—	—	170377	—15375	1453109	+435587
d. Zusammen	—	—	2856651	—80097	28 584 515	+4 682 830
Oesterr. Südbahn, u. z.						
a. Südösterr. Netz						
b. Italienisches Netz						
Süd-Nordd.-Verbindb.	26175	135609	161784	—	1807158	+152306
Theissbahn	110983	361413	472396	+57225	5093004	+1 038 341
Turnau-Kralup-Prag	12856	51669	64525	+2339	669494	+62846
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.						
Bayer. Ostbahnen						
Bayer. Staatsbahnen						
Frankfurt-Hanau	21334	28414	51669	—2787	571124	+43916
Hess. Ludwigsbahn[11]	110296	234631	357756	+47778	3325850	+469140
a. Pfälz. Ludwigsb.	59073	211401	270474	+31911	2722028	+268595
b. „ Maximiliansb.	12993	45793	58786	—6733	714118	+25437
c. Neust.-Dürkheim	3862	2622	6484	+276	64170	+3953
d. Landstuhl-Kusel[12]	2578	3118	5696	—	13901	—
Taunusbahn	35540	19507	55505	—6282	727909	+29020
Werrabahn						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.						
Aachen-Mastricht	29505	53542	111281	—	—	—
Schweizer Centralb.	197000	314000	511000	+ ca. 35000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.						
Warschau-Wien	53391	152838	215807	+3594	—	—
Warschau-Bromberg	16359	50625	81317	+23652	—	—
Riga-Dünaburg						

[6] Eröffnet am 1. Januar 1868.

[7] Teplitz-Dux ($1{,}_{50}$ M.) am 15. Juli 1867 eröffnet.

[8] Diese $8{,}_{97}$ Meilen lange Bahn wurde am 6. Mai 1868 eröffnet.

[9] Die Brutto-Einnahme im Monat November 1867 betrug 331 575 fl. 71 kr.

[10] Pilsen-Budweis (18 Meilen) wurde am 1. September 1868 eröffnet.

[11] Von der Mehreinnahme ad 469 140 fl. entfallen 358 738 fl. auf die alten Strecken.

[12] Vom 22. September bis incl. 30. November 1868.

Beiblatt zu No. 52 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am 15. December d. J. die Bebra-Hanauer Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Güter, Hunde und Privatdepeschen von und nach den neu in Betrieb gesetzten Stationen Flieden, Elm und Schlüchtern sind die auf der Bebra-Hanauer Eisenbahn bereits eingeführten Reglements maassgebend; die Tarife, welche auch für die bereits im Betriebe befindlichen Strecken einige Aenderungen enthalten, sind in den Expeditionen käuflich zu haben.

Von dem gedachten Tage ab wird die seit 1. Juni d. J. bestandene Haltestelle bei Wärterbude No. 63 in der Nähe des Dorfes Steinau zwischen den Stationen Hünfeld und Fulda aufgehoben.

Fahrplan, gültig vom 15. December 1868 an bis auf Weiteres,

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen.		I. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	III. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	V. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	VII. Personen-Zug I. II. u. III. Cl. U. M.	IX. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	XI. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.
				Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
		Cassel	Abfahrt	—	—	4.25	10.50	2.53	5.10
		Eisenach	„	—	—	—	10	3.7	6.59
		Bebra, Ankunft von Cassel		—	—	6.26	12.28	4.31	8.5
		Bebra, „ von Eisenach		—	—	—	11.8	4.5	8.10
		Bebra	Abfahrt	—	—	6.36	12.38	4.41	8.20
0.9	6.67	Mecklar	„	—	—	6.54	—	—	8.35
1.8	13.33	Hersfeld	„	—	—	7.18	1.1	5.3	8.57
3.6	26.67	Neukirchen	„	—	—	7.50	1.20	5.21	9.23
4.7	34.82	Burghaun	„	—	—	8.16	1.35	5.34	9.43
5.3	39.26	Hünfeld	„	—	—	8.40	1.48	5.45	10
7.6	56.30	Fulda	Ankunft	—	—	9.37	2.16	6.13	10.36
		Fulda	Abfahrt	—	6.15	—	2.26	6.19	—
9.4	69.63	Neuhof	„	—	6.42	—	2.44	6.37	—
10.0	74.08	Flieden	„	—	6.58	—	2.55	6.47	—
11.4	84.45	Elm	„	—	7.31	—	3.21	7.12	—
12.5	92.60	Schlüchtern	„	—	7.51	—	3.37	7.26	—
13.3	98.53	Steinau	„	—	8.8	—	3.52	7.36	—
14.2	105.19	Salmünster	„	5.10	8.26	—	4.7	7.47	—
15.1	111.86	Wächtersbach	„	5.26	8.45	—	4.21	7.57	—
16.5	122.23	Gelnhausen	„	5.47	9.10	—	4.38	8.11	—
16.9	125.19	Meerholz	„	5.56	9.20	—	4.45	8.17	—
17.9	132.60	Langenselbold	„	6.11	9.37	—	4.57	8.27	—
19.5	144.45	Hanau, Bebraer Bahnhof	Ankunft	6.30	9.57	—	5.13	8.40	—
		Hanau, Frankfurter Bahnhof	Abfahrt	6.45	10.20	—	5.25	8.50	—
		Frankfurt	Ankunft	7.20	10.52	—	6	9.13	—

Entfernung in Meilen	Entfernung in Kilometer	Stationen.		II. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	IV. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	VI. Personen-Zug I., II. u. III. Cl. U. M.	VIII. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	X. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.	XII. Gemischter Zug II. u. III. Cl. U. M.
				Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nachm	Nachm	Nachm
		Frankfurt	Abfahrt	—	7	11.15	—	4.50	7
		Hanau, Frankfurter Bahnhof	Ankunft	—	7.23	11.45	—	5.29	7.36
		Hanau, Bebraer Bahnhof	Abfahrt	—	7.30	11.54	—	5.43	8.3
1.6	11.85	Langenselbold	„	—	7.45	12.9	—	6.7	8.26
2.6	19.26	Meerholz	„	—	7.55	12.19	—	6.24	8.42
3.0	22.22	Gelnhausen	„	—	8.2	12.26	—	6.37	8.54
4.4	32.59	Wächtersbach	„	—	8.16	12.40	—	7.1	9.16 Ank. 9.29
5.3	39.26	Salmünster	„	—	8.27	12.52	—	7.19	
6.2	45.93	Steinau	„	—	8.40	1.6	—	7.41	—
7.0	51.86	Schlüchtern	„	—	8.54	1.20	—	8.3	—
8.1	60.00	Elm	„	—	9.16	1.42	—	8.33	—
9.5	70.38	Flieden	„	—	9.33	1.59	—	8.59	—
10.1	74.82	Neuhof	„	—	9.42	2.8	—	9.13	—
11.9	88.15	Fulda	Ankunft	—	10	2.26	—	9.38	—
		Fulda	Abfahrt	5.30	10.4	2.36	4.57	—	—
14.2	105.19	Hünfeld	„	6.10	10.31	3.4	5.54	—	—
14.8	109.64	Burghaun	„	6.23	10.39	3.12	6.13	—	—
15.9	117.79	Neukirchen	„	6.42	10.51	3.24	6.39	—	—
17.7	131.12	Hersfeld	„	7.10	11.10	3.43	7.16	—	—
18.6	137.79	Mecklar	„	7.24	—	—	7.34	—	—
19.5	144.45	Bebra	Ankunft	7.38	11.28	4	7.52	—	—
		Bebra, Abfahrt nach Cassel		7.48	11.38	4.12	8.15	—	—
		Bebra, „ nach Eisenach		—	12.31	4.36	11.19	—	—
		Cassel	Ankunft	10.8	1.15	5.46	10.5	—	—
		Eisenach	„	—	1.35	5.55	12.20	—	—

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind schwarz umrahmt.

Cassel, den 7. December 1868.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende October 1868.

9 Collis Eisenguss (17 Pfd.)
W K. 1 Collis Eisenguss (43 Pfd.)
H. 1 Korbflasche Firniss (53 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

A 3049. 1 Korb mit 1 Flasche (55 Pfd.)
1 Korb Kränze (10 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

W 79. (148 Pfd.)
L T 1. (70 Pfd.)
L T 4. 230 Pfd.)
G T 3 & 7. (130 Pfd.)
G U 1. (156 Pfd.)
K L 13. (234 Pfd.)
K 8. (222 Pfd.)
} 7 Ballen Baumwollenabgang lagern in Basel.

J R S 7. 1 Sack mit Strickbaumwolle (35 Pfd.) lagert in Schaffhausen.
R G 60. 1 Fass Petroleum (340 Pfd.) lagert in Constanz.

1 Kiste No. 500 Landau-Carlsruhe
1 Kiste No. 100 Pforzheim-Carlsruhe
} (Gepäckstücke) lagern in Carlsruhe.

Bayerische Ostbahnen. 1. December 1868.

T 671. 1 Kiste Wollwaaren (1 60 Pfd.)
931. 1 Fass Zwetschgen (1315 Pfd.)
3 Sack Mais (347 Pfd.)
91. 1 Kiste Eisenwaaren (236 Pfd.)
M P 6. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.)
4526. 1 Fass Cement (324 Pfd.)
} lagern in Passau.

Barbara Riegholz. 1 Koffer Hadern (51 Pfd.) lag. in Niederlindhart.
C F 932. 1 Kistl (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Niederlindhart.
F S R. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.) lagert in Nürnberg.

V 5. 3 Stück Ofentheile (56 Pfd.)
1 Stück eiserner Pflugtheil (15 Pfd.)
} lagern in Lauf.

J K 13. 1 Sack altes Leder (68 Pfd.) lagert in Luhe.
1 Blechflasche Oel (22 Pfd.) lagert in Kemnath.

Chr. Lehnert. 1 Koffer Kleider (120 Pfd.) lagert in Kemnath.

H 108/93/70 3 Ballen Hopfen (5 Ctr. 60 Pfd.) lagern in Passau.

Barles und Klasemann, Kunstmühle in Ofen. 1 Sack leere Säcke (44 Pfd.) lagert in Nürnberg.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende October 1868.

G H 108. 1 Ballot Drucksachen (35 Pfd.) lagert in München.

v E. 1 Sack Getreide (147 Pfd.)
P F. 1 Sack Getreide (145 Pfd.)
G G 173. 1 Ballot Garn (45 Pfd.)
G E C. 1 Sack Gerste (135 Pfd.)
Pschorrbräu 1858. 1 Sack Lumpen (119 Pfd.)
X 539. 1 Fass Kreide (500 Pfd.)
M 309. 1 Fass Harz
G A 4548. 1 Pack Papier
} lagern in Augsburg.

J B G. 1 Kistchen Drahtstifte (74 Pfd.) lagert in Neu-Ulm.

S 5320. 1 Fass Cichorien (69 Pfd.) lagert in Pleinfeld.

C S 35. 1 Kistchen Drahtstifte (17 Pfd.) lagert in Pleinfeld.

625. 1 Kiste Glas (128 Pfd.)
K T 2679. 1 Kiste Cigarren (64 Pfd.)
} lagern in Hassfurt.

D M 205. 1 Fässchen Wein (158 Pfd.)
T D 257. 1 Ring Eisendraht, 1 Ballot Blechlöffel (39 Pfd.)
} lagern in Schweinfurt.

K K 1042. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.)
E S 497. 1 Kiste Eisenwaaren (103 Pfd.)
C E 3412. 1 Stück Eisen (191 Pfd.)
280. 1 Stück Eisen (203 Pfd.)
C E 412. 1 Kiste eiserne Achse (14 Pfd.)
L Reinitz. 1 Sack leere Säcke (31 Pfd.)
T. 10 Stück Eisentheile (165 Pfd.)
W 531. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.)
F M C 350. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
M C 2599. 1 Kiste Farbe (38 Pfd.)
M K. 1 Pack Kleider (39 Pfd.)
} lagern in Aschaffenburg.

S 1. 1 Koffer Kleider (44 Pfd.)
HK 632. 1 Fass eiserne Bohrer mit Holzgriffen (60 Pfd.)
Kunstmühle Doos. 1 Sack Mehl (115 Pfd.)
Zeil. 1 Schleifstein (48 Pfd.)
} lagern in Forchheim.

F G. 1 Bund Bandeisen (100 Pfd.) lagert in Bayreuth.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. November 1868.

G W 4130. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 255 Pfd.) von Werl
F S. 2 Stück Stahlplatten (83 Pfd.) von Schwelm
F J C 7283. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) von Werl
B. 1 Feuertopf mit Roster (68 Pfd.) von Obercassel
} lagern in Düsseldorf.

G K M 82 399. 1 Sack Knochenmehl (120 Pfd.) lagert in Vohwinkel.

N F. 3 Ofentheile (57 Pfd.) lagern in Ohligs-Wald.

G P 88. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 208 Pfd.)
R 429. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.)
O K 3225. 1 runder Stab Stahl (44 Pfd.)
} lagert in Solingen.

2 4386. 1 Kiste (Inhalt unbekanut)
22 eiserne Fenster
18 Rosterstäbe
} lagern in Mülheim a/d. Ruhr.

G B 970. 1 Korb Glaswaaren (140 Pfd.) von Bonenburg
W 4. 1 Sack Kartoffeln (144 Pfd.) von Werl
Z 13. 1 Korb Aepfel (55 Pfd.) von der Schuppenrevision
1 Bund Eisen (67 Pfd.) von der Schuppenrevision
1 Stab Stahl (51 Pfd.) von der Schuppenrevision
} lagert in Steinbeck.

AR 1341. 1 Kiste Porcellan (97 Pfd.) von Werl lagert in Barmen.

H B. 1 Kiste Blech (101 Pfd.)
P 50. 1 Korb Firniss
K 53. 1 Ballen Speck
K. 1 Koffer Kleidung
WK 2719. 1 ½ Ohm Kraut
B 2 Kisten Quercitronen
} von der Schuppenrevision lagern in Barmen.

W D 1. 1 Kübel Butter (36 Pfd.)
P 540. 1 Kübel Butter (207 Pfd.)
} lagern in Rittershausen.

A H 1728. 1 Kübel (152 Pfd.)
P H 60/2. 3 Pack Springfedern (232 Pfd.)
P 421. 1 Kübel (144 Pfd.)
P 416. 1 Kübel (85 Pfd.)
G L 5220. 1 Kübel (29 Pfd.)
G L 5219. 1 Kiste (45 Pfd.)
G L 3946. 1 Kiste (37 Pfd.)
G L 5217. 1 Fass (345 Pfd.)
G L 5218. 1 Fass (81 Pfd.)
G L 5221. 1 Fass (24 Pfd.)
G L 5213. 1 Sack Nüsse (100 Pfd.)
H 15. 1 leeres Fass (13 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Rittershausen.

VII. 6 Stück Luppeneisen (80 Pfd.) von Herdecke lagern in Ronsdorf.

10½ Paar Holzschuhe (16 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Ronsdorf.

R S. 1 Cementröhre
F S. 1 Pack Sägen (8 Pfd.)
E L & M 5514. 1 Kiste Broschen (54 Pfd.)
T. 12 eiserne Dachfenster
} von der Schuppenrevision lagern in Remscheid.

G B. 1 Sprungheerreiniger (101 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Schwelm.

Briesack. G. Sch. 1 Sack Kartoffeln (168 Pfd.)
2 Stück Sackkarrenräder (32 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lag. in Schwelm.

T C 993. 1 Kiste Feuerzeug (43 Pfd.) von Schwelm lag. in Dortmund.

B P & C. 1 Korb Hohlglas (198 Pfd.) von Geseeke lagert in Hoerde.

G K 1201 1201½. 2 Körbe Eisenwaaren (241 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Hoerde.

2 Kisten Schieferplatten (400 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Werl.

II. 1 Sack Kartoffeln (137 Pfd.) lagert in Hamm.

B 1. 1 Kiste rothe Farbe (32 Pfd.) lagert in Pletteuberg.

J K 2. 1 Kiste Eisenwaareu (63 Pfd.)
1 Sack Viehsalz (180 Pfd.)
1 Fass Oel (120 Pfd.)
1 leinene Decke (40 Pfd.)
3. 1 runder Tisch (36 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Bochum.

M H W H. 1 Rohr (27 Pfd.)
A I/II. 2 Bund Bandeisen (143 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Steele.

W K 11. 1 Klauenrinde (90 Pfd.)
4513. 1 Fässchen (79 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Essen.

W B 259. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
O C 2621. 1 Kiste (47 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Mülheim a/d. Ruhr.

2 Pack, 10 Schüppenstiele (40 Pfd.)
S G M 1840. 1 Fass (Inhalt unbek., 248 Pfd.)
} lagern in Mülheim a/d. Ruhr.

R 9151. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von der Schuppenrevision lagert in Mülheim a/d. Ruhr.

1 eiserne Tischplatte (48 Pfd.) lagert in Oberhausen.

W F G 96. 1 Sack Kartoffeln (175 Pfd.)
R 716. 1 Korb Eisenwaaren (32 Pfd.)
J & C 629. 1 Fass (Inhalt unbekannt (108 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Duisburg.

R H. 3 eiserne Platten (17 Pfd.)
J P 6. 1 Sack Kartoffeln (117 Pfd.)
G T 28 28. 1 Ballen Tuch (115 Pfd.)
A H 1. 1 Kommode
L M 25. 1 ¼ Ohm Wein (24 Pfd.)
G K 12073. 1 Ballen baumw. Waaren (27 Pfd.)
G K 12151. 1 Ballen baumw. Waaren (54 Pfd.)
M B 114. 1 Ballen baumw. Waaren (72 Pfd.)
} lagern in Ruhrort.

F C 5571. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 138 Pfd,) von Rheydt lagert in Ruhrort.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter des Monats October.

Berlin:

J F 2. 1 Koffer (Inhalt unbek., 1 Ctr. 54 Pfd.). (Mit Zeitz bezettelt).

1 Bund Bandeisen (50 Pfd.).

Cöthen.

Buckauer Dampfmühle. Wickmann & Deissner. 1 Pack leere Säcke (1 Ctr. 2 Pfd.).

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter des letztverflossenen Monats.

Berlin:

P 20. 21. 24. 3 leere Fässer (52 Pfd.).

W. 5 Colli
◇ 4 Colli
} leere Kisten (3 Ctr. 34 Pfd.).

1 Beutel Hafer (10 Pfd.).

O B. 2 leere Fässer (1 Ctr. 43 Pfd.).

M W # 25. 1 Collo Säcke (5 Pfd.).

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 16. December 1868. **Die Direction.**

Verzeichniss

der im Monate November 1868 auf den **Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

1 Stange Flacheisen, 14′ 9″ lang, 1½″ breit, 5/8″ stark
L R D. Bunzlau und Schwerin. 1 Kiste (141 Pfd.)
No. 5/6, 9/10, 23/24. 10 Colli Ofentheile
60 080. 1 Korb anschein. leere Flaschen enth. (145 Pfd.)
} lagern in Braunschweig.

No. 2 (roth). 2 Rohrkapseln von Eisenblech (1½ Pfd.) lagern in Helmstedt.

Verzeichniss

der überzähligen Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro November 1868.

1 eiserner Topf (30 Pfd) lagert in Osnabrück seit 27. October.

H F 1/2. 2 Budengestelle lagern in Hannover.

W M 6/7. 2 Bund Stangen lagern in Hannover.
Dampfmühle Cismar 60. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert in Harburg.
B 49 669. 1 Kiste Drathnägel (116 Pfd.) lagert in Harburg.
Josef Wirer. 1 Koffer Ausw.-Effecten (106 Pfd.) von Lichtenfels
Reyzek. 1 Koffer Ausw.-Effecten (160 Pfd.) von Leipzig
1 Kiste Ausw.-Effecten (53 Pfd.) von Leipzig
W T 25. 1 Koffer Ausw.-Effecten (57 Pfd.) von Berlin
Jüsmer 211. 1 Sack Ausw.-Effecten (30 Pfd.) von Berlin
1 Sack Ausw.-Effecten (41 Pfd.) von Berlin
J. G. Volkema Betie M. Koluwerdyk. 1. Kiste Ausw.-Effecten (166 Pfd.) von Emden } lag. in Bremen.
H 349. 1 Ballot Nessel (38 Pfd.) lagert in Dransfeld.
1 eiserne Schaufel ($2^1/_2$ Pfd.) lagert in Harburg.
Gepsch. 483. 1 kleine leere Kiste von Münden lagert in Göttingen seit 11. November.
1 Pack Besen (66 Pfd.) lagert in Minden seit 27. November.
M H B Adler Dreher Schwechat. 1 leeres Bierfass (45 Pfd.) lagert in Verden seit 26. November.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Eisenbahnen. Am 1. December 1868.

1 Paar Holzschuhe
1 schwarzer hölzerner Koffer
1 Ballen Wollen-Garn (18 Pfd.) } lagern in Cassel.

Hessische Ludwigsbahn. 1. December 1868.

S & C 1512. 1 Kiste Kupferdrahtgewebe für Siebe (43 Pfd.)
1 weisser länglicher Korb mit 4 Handhaben (Eilgut) } lagern in Bingen.
H. 33. 1 Kiste Geschirr (81 Pfd.)
1 Bällchen Hanf (38 Pfd.)
M D 1. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.)
4 eiserne Kippstöcke
L & E 1151. 1 Kiste in Stroh verpackte Theile eines alten Kochheerdes mit Beklebungen Mannheim-Pleinfeld, Pleinfeld-Gemünden-Darmstadt (Eilgut)
1 Collo Möbel (Werkbank Monsheim bezettelt)
J. 1 Stab Rundeisen (34 Pfd.)
L 6. 1 leeres Fass (150 Pfd.) } lagern in Mainz.
2 Stäbe Hufeisen lagern in Osthofen.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 30. November 1868.

3 Busch Eisen (300 Pfd.) von Aachen-Passau lag. in Wien s. 3. Septbr.
J B 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 17. September.
H 454. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Salzburg lagert in Wien seit 29. September.
1 Stück Achse (400 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 8. October.
55, 122. 2 Pack leere Säcke (85 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 18. October.
R 5/7. 3 Pack (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 18. October.
23 Busch Blech (1200 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 25. October.
H H 659. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 28. October.

Köln-Mindener Eisenbahn. November 1868.

1 Rolle Eisenblech (1 Pfd.) lagert in Giessen seit 3. November.
H A 3. 1 Sack Holzwaaren (148 Pfd. lagert in Deutz seit 6. Novemb.
F V 1. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Deutz seit 7. November.
1 leerer Korb
1 leinene Decke, 15' lang, 9' breit } (9 Pfd.) von der Bühnenrevision lagern in Deutzerfeld s. 7. Novemb.
H T 309. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Giessen seit 7. November.
H P 286. 1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert in Deutz seit 9. November.
14 Pack lose Bretter (126 Pfd. lagern in Deutz seit 9. November.
F R B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) ab Amsterdam lagert in B. Borbeck seit 12. November.
V. 1 Stab Eisen (32 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Oberhausen seit 13. November.
H E B 66. 1 Kiste Zündwaaren (38 Pfd.) lagert in Herford seit 13. November.
1 Stange Stahl (9 Pfd.) lagert in Giessen seit 15. November.
Treokbin Schwelm. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Deutz seit 20. November.
1 Leine lagert in Deutzerfeld seit 21. November.
1 Stange Flacheisen (22 Pfd.) ab Herford lagert in Löhne seit 23. November.
3 Pack alte Säcke (200 Pfd.) lagern in Deutz seit 24. November.
P S 882. 1 Pack Stöcke (21 Pfd.) lagert in Emmerich s. 25. Novemb.
B P M 170. 1 Decke ab Rittershausen lagert in Deutzerfeld seit 29. November.
C. 2 Fass braune Farb-Erde (556 Pfd.) von der Bühnenrevision lagern in Düsseldorf seit 29. November.
Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. November 1868.

1 Hutschachtel auf Gepäckschein No. 265 Teplitz-Leipzig
S. Blum. 1 Packt leere Säcke (15 Pfd.) von Pressburg } lagern in Leipzig.
1 Kiste geaichte Gewichte (247 Pfd.)
7 Stück Ofentheile ohne Ringe
31 oder 24. 1 Sack Soda } lagern in Leipzig.
E P 740/2. 4 Pack Sensen von Hagen
S W E 63/4. 2 Pack Platten von Hagen
2 Transportwagen von Holzdorf
1 Parthie Roheisen, aus 18 ganzen Barren und 2 Stücken bestehend, (ca. 20 Ctr.)
St. 9. 1 Pack Papier
6 Sack Guano
X (weiss). 1 Colli Maschinentheil (9 Pfd.)
S K 845. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.)
G E Z 154. 1 Ballen alte Watte (302 Pfd.)
16 Colli Ofentheile } lagern in Dresden.

Main-Neckar-Bahn. Revision am 1. December 1868.

a) auf Station Darmstadt:

B 1. 1 leeres Fässchen (50 Pfd.).
1 Sack Knochen (87 Pfd.).
J S / G Z } 1 Kiste Weissblech (143 Pfd.).
F S 2. 6. 1 Fass Guano (150 Pfd.).
M N 3. 1 Sack Reis (200 Pfd.).

b) auf Station Frankfurt:

2077. 2 Rollen Papier (41 Pfd.).
7 Ringe Draht (105 Pfd.).
1 Korb mit leeren Flaschen (10 Pfd.).

Main-Weser-Bahn. Anfangs December 1868.

S L. 1 Sack altes Papier (22 Pfd.) lagert in Cassel seit April 1868.
1 Rolle Packleinen (32 Pfd.) lagert in Treysa seit Juni 1868.
S 1 Gusstheil zu einer Abtrittshose lagert in Treysa s. October 68.
M O R D R J N. 1 Sack Gerste (112 Pfd.) lagert in Neustadt s. Mai 68.
G S Altenburg 1866. 1 Sack Korn (188 Pfd.) lagert in Kirchhain seit November 1868.
T H. 1 Stück Ofenrohr (5 Pfd.) lagert in Marburg s. September 1868.
L L 3. 1 Heerdtheil (28 Pfd.) lagert in Marburg seit November 1868.
1 Hebeisen [Geissfuss] (17 Pfd.) lagert in Marburg seit November 68.
K 3 & 4. 2 Colli Ofentheile (37 Pfd.) lagern in Nauheim s. Juli 1868.
S. 1 leeres Fass lagert in Frankfurt seit Juli 1868.
2 Sack Werg (75 Pfd.) lagern in Frankfurt seit October 1868.
2 Stab Eisen (26 Pfd.) lagern in Frankfurt seit October 1868.
△ 22. 1 Pack Rosenbäumchen (6 Pfd.) lagert in Frankfurt s. Oct. 68.
C 12. 1 Puppenwagen
1 Kiste Reiseeffecten (135 Pfd.)
J G Riethmüller Newyork. 1 Kiste Reiseeffecten (50 Pfd.)
1 Ballot, 1 Unterbett (20 Pfd.) } lagern in Frankfurt s. November 1868.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende November 1868.

12 Handkörbchen
8 Messingbüchsen } (4 Pfd.) lagern in Breslau.
K. 1 Ballen rohe Leinwand (17 Pfd.) lagert in Rauscha.
P S N 9176. 1 Kiste leere Flaschen (98 Pfd.) lagert in Breslau. (Eine zweite Signatur dieser Kiste lautet: Palmye & Sohn in Berlin).
1 Ballen leere Wollzüchen (90 Pfd.) lagert in Breslau. Aussen ohne Signatur, innen sind die Züchen Dom. Grünwalde bezeichnet.
2 Stangen Rundstahl 16' 10'' lang (142 Pfd.) lagern in Breslau.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende October 1868.

G E E B 45. 4 Stück gusseiserne Fenster (48 Pfd.) lagern in Glogau seit 2. November 1867.
2 Colli eiserne Ofenthüren (10 Pfd.) lag. in Hansdorf seit 8. Sept 68.
J E 1240, 1267. 2 Körbe Flaschen (2 Ctr. 10 Pfd.) lagern in Hansdorf seit 31. October 1868.
V 905. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Hansdorf seit 2. November 1868.

Oberschlesische Eisenbahn. November 1868.

1 Korb geschliffene Glasglocken und Lampen (9 Pfd.).
102. 1 Kiste Glasgeschirr (16 Pfd.)
G W 14. 1 Kiste Eisenspähne, 1 Messinghahn und 1 Leine (56 Pfd.).
T B ♯ 4. 1 Pack Betten (68 Pfd.)
1 Koffer Gepäck (40 Pfd.).
F R 4128 oder 44. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 52 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 30. November 1868.

M S 6. 1 Fass Wein, 53 litre (130 Pfd.)
H 2. 1 Fass Wein, 132 litres (316 Pfd.) } lagern in Ludwigshafen.
Schirmer Gleisweiler. 1 leeres Fass
F S. 1 leeres Fass (74 litres)
1 leeres Fass (29 Maass)
C Sch. 1 leeres Fass
R. 2 Pack Lumpensäcke
H B 1568. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
F S. 1 leeres Fass
J M J 1832. 1 leeres Fass (193 Pfd.) } lagern in Neustadt.

H S M 56. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
Adresse Hardt. 1 Sack Kartoffeln (139 Pfd.)
A H 3269. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
} lagern in Neustadt.

≋ 8606. 1 Fass Obst (128 Pfd.)
G A 1217. 1 Pack Papier (68 Pfd.)
} lagern in Landau.

H S 7124. 1 leere Kiste (62 Pfd.)
A H 32 452. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
} lagern in Winden.

L. 2 Heerdplatten, 77 Cent. lang, 55 Cent. breit (65 Pfd.) lagern in Kusel.

C H 6745. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
Corell Söhne Neustadt 951. 1 Bündel leere Säcke (38 Pfd.)
} lagern in Homburg.

1 Pack Schuhgarn
K 274. 1 Ballen Abfälle von Stricken und Werg (70 Pfd.)
} lagern in Zweibrücken.

Rheinische Eisenbahn. 30. November 1868.

F. 1 Korb leere Töpfe lagert in Düren.
M. 1 Bürde Bandeisen lagert in Düren.
3 Gusslöffel (4½ Pfd.) lagern in Stollberg.
E H T 235. 1 Fass Oel (324 Pfd.) lagert in Hochfeld.
L D 2383. 1 Ballen Leder (106 Pfd.) lagert in Crefeld.
2 Collis hölzerne Siebräder (3 Pfd.) lagern in Crefeld.
1 Tasche Effecten lagert in Bonn.
X 1. 1 Colli Winkeleisen, 18—20' lang, lagert in Remagen.
J 1867. 1 Sack Buchweizen lagert in Andernach.
1 Stab Eisen, 15' lang lagert in Andernach.
⊖. 1 Stab Eisen, 18' lang lagert in Neuwied.
W W 3946. 1 leere Kiste lagert in Bingerbrück.

Verzeichniss
der überzähligen Güter auf Stationen der **Königl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn** pro November 1868.

J W 898. 1 Kiste gem. Zimmet (65 Pfd.) lag. in Saarlouis seit 2. Mai 1868.
B S 232. 1 Kiste baumw. Zeug (287 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 2. Mai 1868.
C M. 1 Fass Thran (57 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 5. Juni 1868.
W H 1011. 1 Kiste Wiesenkümmel (21 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 11. September 1868.
K M 134. 1 Pack Hohlmeissel (20 Pfd.) lag. in Saarlouis s. 10. Nov. 68.
P F 297. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Saarlouis s. 12. November 68.
1 Fass Theer (70 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 12. November 1868.
1 gusseisernes Rhor (30 Pfd.) lagert in Saarlouis seit 12. November.
S K 4448. 1 Kiste Modelle (48 Pfd.) lagert in Friedrichsthal seit 21. October 1868.
No. 344. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Heinitz seit 21. October 68.
E H. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit März 1868.
958. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Saarbrücken seit März 1868.
J H 3438. 1 Korb Leim (115 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Jan. 1868.
A H 293. 1 Holzmodell (5 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. April 1868.
D 18. 1 Pack leere Säcke (82 Pfd.) lagert in Neunkirchen s. Juni 68.
1 Scheibe von Messing (45 Pfd.) lagert in Neunkirchen seit Juni 1868.
N S 4629. 1 Bällchen Leim (53 Pfd.) lagert in Birkenfeld.
1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Waldböckelheim seit 15. November 68.
S 3695. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lag. in Creuznach seit 22. Febr. 1868.
D B & C 565. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Creuznach seit 27. Febr. 1868.
S 1695. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Langenlonsheim s. 15. Nov.
G L 276. 1 Sack Knochenkohle (158 Pfd.) lagert in Bingerbrück seit 10. October 1868.

Kgl. Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 30. November 1868.

E K 2. 1 Pack Lumpen (38 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
O P F. 1 Pack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
B Z 762. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt
1 leeres Fass (145 Pfd.) lagert in Dresden, Neustadt.
} seit Juli 1866.

1 Bund 6 eiserne Schaufeln von Dresden lagert in Bischofswerda seit Mai 1865.
2 Lagerböcke von Bautzen lagern in Bischofswerda seit Juni 1864.
1 Bund 2 Kohlenkasten von Dresden lagert in Bischofswerda seit October 1865.

19 Stück Flacheisen lagern in Bischofswerda
10 Stück □Eisen lagern in Bischofswerda.
} seit November 1865.

(Zeichen) 83. 1 leeres Fass (44 Pfd.), in einem Stations-Wagen eingegangen, lagert in Görlitz seit Ende December 1866.
Ollendorf. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) lagert in Görlitz.
Von Löbau nach O. Oderwitz 911. 1 Packet Leinenwaaren [Gepäckstück] (25½ Pfd.) von Löbau lagert in O. Oderwitz seit 5. Juli 1868.
1 Ballen rohe Baumwolle (370 Pfd.) von Hamburg lagert in Reichenberg.

1 Koffer Effecten lagert in Reichenberg
1 Hutschachtel 2 Mil.-Mützen lagert in Reichenberg
2 leere Fässer lagern in Reichenberg
} seit der Kriegsperiode 1866.

Beklebt Leipzig. 7 Stück Eisenplatten (289 Pfd.) durch die hiesige Gepäckexpedition lagert in Dresden, Altstadt auf dem Bodenbacher Freiboden.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. westl. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** a) im Monat October 1868 überzählig gewordenen Transportgüter.

No. 6, 19. 1 gusseiserner Topf (3 Pfd.)
No. 7, 19. 1 gusseiserner Topf (5 Pfd.)
} lagern bei der Güterexpedition Hof.

S & C 1635. 1 Kiste Flaschen (55 Pfd.)
R (Zeichen) R 2550. 1 Kiste Branntwein (59 Pfd.)
S & G 7573. 1 Kiste Confecturen (45 Pfd.)
S & G 1607. 1 Kiste Confecturen (25 Pfd.)
S S. 6 eiserne Schienen (215 Pfd.)
2 Sack Scheerwolle (180 Pfd.)
2 Sack Knochenmehl (377 Pfd.)
3 Stangen Eckeisen (30 Pfd.)
8 eiserne Drahtfenster (138 Pfd.)
diverse eiserne Ofentheile (168 Pfd.)
8 Colli altes Eisen (434 Pfd.)
1 Collo altes Eisen [alter eiserner Ring] (170 Pfd.)
} lagern bei der Güterexpedition Chemnitz.

J Bonn 27 518. 1 Packt leere Säcke (62 Pfd.)
1 Collo Körbchen (8 Pfd.)
} lagern bei der Güterexpedition Auerbach.

1 Bund Bandeisen (8 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Annaberg.

b) im Monat November 1868.

R 26 737. 1 Korb mit einem leeren Glasballon
R 26 742. 1 Korb mit einem leeren Glasballon
} (66 Pfd.) lagern bei der Güterexpedition Altenburg.

A S E P. 1 Sack Korn lagert bei der Güterexpedition Reichenbach.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat November 1868.

B 1. 1 Packt Säcke (40 Pfd.) ab Apolda lagert in Leipzig seit 22. November 1868.
G H 1. 1 Blechdeckel (3 Pfd.) von dem Güterboden lagert in Leipzig seit November 1868.
K M 4. 2 Eisenplatten (34 Pfd.) von dem Güterboden lagern in Leipzig seit November 1868.
S W 10. 1 Sack Lumpen (68 Pfd.) von dem Güterboden lagert in Leipzig seit November 1868.
H B 1542. 1 Kiste (33 Pfd.) ab Leipzig lagert in Apolda seit November 1868.
T F 2788. 1 Kiste (93 Pfd.) ab Unna lagert in Apolda seit October 68.
F H H 42. 1 Sack ohne Beklebung (117 Pfd.) lagert in Apolda seit October 1868.
D M Weissensee 300. 1 Kiste Wäsche etc. (18 Pfd.) lagert in Erfurt seit 8. November 1868.
1 Collo 3 Gasröhren (68 Pfd.) ab Creuzthal lagert in Dietendorf seit 22. November 1868.
2285. 2 starke runde Eisentafeln von der Strecke lagern in Gotha seit 13. November 1868.
Garantieschein 242. 1 Kiste Teller, Kaffeetrommel etc. (19½ Pfd.) ab Eisenach lagert in Gotha seit November 1868.
1 Zugkette ab Dortmund lagert in Meiningen seit 1. November 1868.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat November 1868.

M 8. 2 leere Fässer (41½ Pfd.) ab Eisenach lagern in Meiningen seit 25. November 1868.
Janus. 1 Stück Stahl (4½ Pfd.) lagert in Eisfeld seit 25. October 68.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** pro November 1868 überzählig lagernden Güter.

P S (Zeichen) 15, 4 (eingebrannt). 1 Fass Petroleum, bezettelt Bremerhafen-Holzminden, von Holzminden lagert in Warburg seit 17. November 1868.
2 Packen, 12 leere Butterkübel von Hamm lagern in Warburg.
S 302. 1 Korb Petroleum (68 Pfd.) lagert in Bonenburg s. 28. Nov. 68.
Herne. 6 Sack Kartoffeln lagern in Höxter seit 30. November 1868.
H 3030/31. 2 Tonnen Seife (325 Pfd.) lag. in Altenbeken s. 3. Febr. 68.
W H 41. 1 Fass Wein (88 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 27. Febr. 68.
1 Sack Kleider (27 Pfd.) von Hamm lagert in Altenbeken seit 16. September 1868.
L W 6533. 1 Ballen (81 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 1. Novbr. 68.
L W 6534. 1 Ballen (80 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 1. Novbr. 68.
HK. 2 Tafeln Eisenblech, 1 Maschinentheil (54 Pfd.) lagern in Benninghausen seit 13. October 1868.
1 Tafel Eisenblech (20 Pfd.) lagert in Benninghausen s. 15. Octbr. 68.
L P 550. 1 Sack Saamen (46 Pfd.) lagert in Münster seit 15. Juni 68.
G P 298. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in Münster seit 15. October 1868.
R M 10. 1 Pack 2 Körbe (14 Pfd.) lagert in Münster seit 15. October.

B 1. 1 Ofen mit 3 Rosten lagern in Münster seit 29. October 1868.
E. 1 Aschenkasten mit 4 Füssen (15 Pfd.) lagert in Münster seit 29. October 1868.
T W. 1 Pack Säcke (86 Pfd.) lagert in Münster seit 29. Novbr. 1868.
J W. 1 Pack Säcke (114 Pfd.) lagert in Rheine seit 9. October 1866.
J W. 1 Pack Säcke (107 Pfd.) lagert in Rheine seit 18. Novbr. 1868.
F 180/81. 2 Kisten (580 Pfd.) lagern in Rheine seit 3. December 68.
R S 533. 1 Ballen (21 Pfd.) lagert in Rheine seit 3. December 1868.
1 Fass Stahl (21 Pfd.) lagert in Leer seit Juli 1868.
6. 1 Ballen Heedengarn (47 Pfd.) lagert in Leer seit November 1868.
R 1441. 1 Kiste Hohlglas (102 Pfd.) lagert in Leer s. November 1868.
355. 1 Kiste Lampen lagert in Emden seit 25. September 1868.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. Novbr. 1868.
M 636. 1 Ballen Hopfen (37 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 5. November
20 Stück Dielen lagern in Bruchsal seit 4. November.
Adr. Argenbauer in Ilsfeld. 1 Sack Kartoffeln (240 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 28. November.
1 Fass neuer Wein (444 Pfd.) lagert in Ludwigsburg seit 15. October.
M. Wolff 125. 1 leeres Fass (130 Pfd.) lagert in Ludwigsburg seit October.
1 Sack Abwerg (21 Pfd.) lagert in Ludwigsburg seit 21. November.
K 553. 1 Korbflasche (64 Pfd.) lagert in Zuffenhausen seit November.
H. 1 Stück Gusseisen (58 Pfd.)
A 4017. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
Dampfmühle der P. Hältenberger in Caschau No. 295.
1 Stumpen leere Säcke (42 Pfd.)
Carl Fischer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit Juli.
L A 21. 1 Kiste [wahrsch. Blechwaaren] (223 Pfd.)
A. 5 Bund Schwarzblech (394 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit Septbr.
S M Schäfer 740. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 16. October.
3996 / P N 100. / A H. } 1 Tonne Zinkweiss (130 Pfd.)
O Z. 1 Bund Stahl (150 Pfd.)
F 12. 1 Sack Papierabfälle (90 Pfd.)
P B 10. 1 leere Kiste (50 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit October.
E V 2593. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 30. Novbr.
D. 1 Sack Kraut (150 Pfd.)
K 135. 1 Säckchen Holznägel (2 Pfd.)
H B 639. 1 Kiste Glaswaaren (108 Pfd.)
O Z. 1 Bund Bandeisen (70 Pfd.)
} lagern in Stuttgart seit November.
J R. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Esslingen seit 30. September.
C Berg 112. 1 leeres Bierfass (11 Maass) lagert in Ulm loco s. Juli.
H 1. 1 Sack leere Säcke lagert in Ulm loco seit 21. October.
B & H 200. 1 Sack Reis (200 Pfd.) lagert in Ulm loco s. 28. November.
Zagrodzki Paris P. 2 Säcke Haber (300 Pfd.)
△. 2 Bund □Eisen (145 Pfd.)
5 Stäbe Eisen (78 Pfd.)
} lagern in Ulm loco seit November.
1 Kübel zu einem Butterfass gehörig (2 Pfd.) lagert in Ulm tr. seit 20. October.
A L 94. 1 Bund leere Säcke (51 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 23. Juni.
H F. 1 Stumpen leere Säcke lagert in Ravensburg seit 20. November.
1 Packt alte Packtücher (23 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit Oct.
1 Bund Besen lagert in Nürtingen seit 8. November.
Adr. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 30. September.
R 1211. 1 Korbflasche (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Reutlingen seit 5. October.
V A K. 2 eiserne Heerdringe (2 Pfd.) lagern in Reutlingen s. 12. Nov.
F W 30. 1 Sack Seiler (36 Pfd.) lagert in Tübingen seit 29. October.
U 117. 1 gusseis. Abtritt-Rohr (84 Pfd.)
R. 2 Bund Feder-Stahl (164 Pfd.)
} lagern in Tübingen seit October.
2 Colli Ofentheile lagern in Horb seit 4. November.
1 Sack leere Kaffeesäcke (16 Pfd.)
S 134. 1 Bund leere Salzsäcke (6 Pfd.)
AK. 3 gusseis. Heerdringe (13 Pfd.)
Vobrer. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.)
S & C 7535. 1 leeres Korbfläschchen (4 Pfd.)
} lagern in Thalhausen seit Juli.
T. 1 Bund Ofenringe (1 Pfd.) lagert in Rottweil seit 31. October.
A I H J V M J W B 1868. 1 leeres Fass (130 Pfd.) lagert in Fellbach seit October.
G 15. / G 47. / G. } 3 Stück Ofentheile {2 Pfd. / 6 Pfd. / 3 Pfd.} lagern in Schorndorf seit 21. November.
E M 129. 1 Kiste Petroleum (77 Pfd.) lagert in Aalen seit 12. Novbr.
1 Bund Nageleisen (26 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 3. September.
F E. 24 Stäbe Flacheisen (720 Pfd.) lagern in Crailsheim s. 9. Octbr.
L Diller 121. 1 leeres Bierfässchen (19 Pfd.) lagert in Heidenheim seit October.

b) Fehlende.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Ende October 1868.
C K S 314. 1 Ballot Baumwollwaaren (50 Pfd.) ab Augsburg fehlt in Brannenburg.
Gschnitzer 27. 1 Ballen Lumpen (162 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Salzburg.
Miesbach Adresse. 1 Koffer Kleider (42 Pfd.) ab München fehlt in Miesbach.
Berlin-Kufstein. 1 Packet Zollschlösser ab Berlin fehlt in Rosenheim.
Adresse. 1 Packet Baumwollenwaaren (18 Pfd.) ab München fehlt in Aibling.
C W 809. 1 Packet Mützen ($7^3/_4$ Pfd.) ab Nürnberg fehlt in Rosenheim
H O 16. 1 Kiste Cigarren (16 Pfd.) von Nürnberg fehlt in Uebersee.
J K 4153. 1 Kiste Seife (226 Pfd.) fehlt in München.
W. 2 Brode Zucker ab Bayreuth fehlen in München.
HH 267. 1 Ballen Hornabfälle (337 Pfd.) ab Kufstein fehlt in Kempten.
A R X 18. 1 Sack Werg (109 Pfd.) ab Dachau fehlt in Fellheim.
B 2897. 1 Sack Mandeln ($25^1/_2$ Pfd) ab Mannheim fehlt in Kempten.
M S F 1984. 1 Ballot Seilerwaaren (100 Pfd.)
B S 602. 1 Ballot Baumwollwaaren (29 Pfd.)
} ab Kaufbeuren
H G. 1 Bund Eisen ab Mannheim
H F 9537. 1 Kiste Cichorien (74 Pfd.) ab Ulm
} fehlen in Augsburg.
F K 1587. 1 Fass Oel (341 Pfd.) ab Ulm fehlt in Kempten.
R S 47. 1 Packet Maschinentheile ab Ulm fehlt in Pasing.
A M P 20. 1 Sack Getreide (120 Pfd.) ab Wien
H 603. 1 Kiste Zündwaaren (16 Pfd.) ab München
S S 3498. 1 Ballot Baumwollwaaren (56 Pfd.) ab Biberach
Kremer. 1 Packet Leinwand (37 Pfd.) ab München
S W. 1 Ballen Baumwollwaaren (139 Pfd. ab Hamburg
F R 44. 1 Fass Wein (400 Pfd.) ab Mühlacker
} fehlen in Augsburg.
Schmidt. 1 Koffer Kleider (60 Pfd.) ab Immenstadt
A K 131. 1 Kiste Schuhwaaren (140 Pfd.) ab Memmingen
} fehlen in Kempten.
A W 5907. 1 Ballot Tuch (45 Pfd.) ab Fürth
A W 6231. 1 Ballot Tuch (14 Pfd.) ab Fürth
} fehlen in Nürnberg.
D P 1772. 1 Fass Schweinsborsten (89 Pfd.) ab München fehlt in Wassertrüdingen.
Panonia 44. 1 Sack Mehl (112 Pfd.) ab Nürnberg fehlt in Zeil.
F 210. 3 Stück Fassbodentheile ab Regensburg fehlen in Mainbernheim.
F 3. 1 Sack Säcke (20 Pfd.) ab Regensburg
B & H 8. 1 Bündel Säcke (35 Pfd.) ab Mainz
S 2214. 1 Ballen Galläpfel (65 Pfd.) ab Köln
} fehlen in Aschaffenburg.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Novbr. 1868.
F S C 5530. 1 Ballen Tuch (20 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 2. November.
L 3805. 1 Ballen baumwoll. Waaren (15 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 5. November.
4 Sack Düngemittel von Breslau fehlen in Magdeburg seit 1. Novbr.
J M 7176. 1 Kiste Cigarren (56 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Magdeburg seit 19. November.
HH 512. 1 Ballen halbwollene Waaren (51 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Magdeburg seit 28. November.
F O 4806, 6606. 2 leere Kisten (1 Ctr. 21 Pfd.) von der M. H. Bahn fehlen in Magdeburg seit 11. November.
R F H 31. 1 Sack Dürrobst (54 Pfd.) von Deidesheim fehlt in Berlin seit 29. October.
G H 1534. 1 Kiste Cigarrenkistenbretter (1 Ctr. 79 Pfd.) von Bremen fehlt in Berlin seit 31. October.
9 Stück Keileisen (15 Pfd.) von Hoerde fehlen in Berlin seit 21. November.

Verzeichniss

der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro November 1868.

Adr. Fanny Lautmann. 1 bunte Reisetasche (8 Pfd.) von Berlin fehlt in Bremen seit 29. October.
H M 141. 1 Kiste (30 Pfd.) fehlt in Minden.
C 5284. 1 Ballen Reis (22 Pfd.) fehlt in Neustadt seit 21. October.
Æ 1348. 1 Kiste frisches Obst (78 Pfd.) fehlt in Hannover seit 1. November.
J K 1141. 1 Pack feine Körbe (4 Pfd.) von Bremen fehlt in Hannover seit 1. November.
D 12. 1 Tonne Butter (32 Pfd.) von Emden fehlt in Hannover seit 20. November.
Franke & Co. 1 Sack Hafer (142 Pfd.) von Salzderhelden fehlt in Hannover seit 1. November.
L Z. 3 Sack Gerste (354 Pfd.) von Kecskemet fehlen in Bremen seit 6. November.
F 513. 1 Sack Wolle (12 Pfd.) von Achim fehlt in Osterholz-Scharmbeck seit 8. November.
2 Strohmatten von Lichtenfels fehlen in Bremen seit 10. November.
1 Grubenlicht von Cassel fehlt in Arenshausen seit 13. November.
W V R 613. 1 Ballot Baumwollenwaaren (35 Pfd.) von Cassel fehlt in Minden seit 13. November.
L S B. 1 Collo Gusswaaren (21 Pfd.) von Emden fehlt in Bremen seit 16. Novbr.
Zollverein. 1 Wagendecke von Altenessen fehlt in Bremen seit 17. November.
Gelb I. 1 Bund Bandeisen (51 Pfd.) von Celle fehlt in Sebaldsbrück seit 16. November.

B 4. 1 leere Kiste (82 Pfd.) fehlt in Bremen seit 19. Novbr.
W St 1021. 1 Kiste Conditorwaaren (51 Pfd.) von Deutz fehlt in Osnabrück seit 21. Novbr.
1 Ballot Rosinen (6 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in Osnabrück seit 20. Novbr.
1516. 1 leere Tonne (33 Pfd.) von Bruchmühlen fehlt in Minden seit 18. Novbr.
W 1. 1 Fass Butter (33 Pfd.) von Leer fehlt in Hannover seit 20. November.
E F G 5. 1 Ballot Leinenwaaren (24 Pfd.) von Hannover fehlt in Harburg seit 25. Novbr.
W. 1 Rosshaut von Burgdorf fehlt in Hannover seit 25. Novbr.
Q 538. 1 Ballot Wollenwaaren (24 Pfd.) von Hagen fehlt in Harburg seit 26. Novbr.
2 Colli Maschinentheile (3½ Pfd.) von Nörten fehlen in Celle seit 26. November.
V. 1 eis. Dachfenster von Emden fehlt in Eystrup seit 15. Novbr.
G B 1486. 1 Korb Schellfisch (56 Pfd.) von Leer für Nordhausen fehlt in Hannover seit 28. Novbr.
W & C 1968. 1 Korb leeres Gut (85 Pfd.) von Duisburg fehlt in Osnabrück seit 28. Novbr.
O T 2. 1 Kiste Petroleum (75 Pfd.) von Geestemünde fehlt in Cassel seit 28. Novbr.
526. 1 leeres Bierfass (15 Pfd.) von Oldenzaal fehlt in Ibbenbühren seit 28. Novbr.
E St. 1 Kiste Säcke (48 Pfd.) von Cassel für Nordhausen fehlt in Arenshausen seit 26. Novbr.
1 Sack Raps (150 Pfd.) von Holzminden fehlt in Northeim seit 28. November.
(Cfr. die Verzeichnisse der vorhergehenden Monate.)

Hessische Ludwigsbahn. 14. December 1868.

Adr. Bloxam. 1 weisse versiegelte Holzkiste, enthaltend Effecten und 13—14 Thlr. in Baar (20 Pfd.), mit Gepäckschein Baden-Mainz No. 227 fehlt in Mainz.

Niederschlesische Zweigbahn.
Ende October resp. November 1868.

4567. 1 Drommel Feigen (14 Pfd.) fehlen in Glogau s. 20. Nov.
No. 30. 1 leeres altes Fass fehlt in Glogau seit 1. Januar 1868.
Bilschowsky. 1 Sack Kleie (1 Ctr. 2 Pfd.) fehlt in Klopsehen seit 21. Februar 1868.
Fiebiger. 1 Pack leere Säcke fehlt in Quaritz seit 19. October.
H C A. 1 Tonne Aepfel (53 Pfd.) fehlt in Waltersdorf s. 13. Novbr.
H S M 11 573. 1 Fass Seife (55 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 16. Novbr.
2 Sack Roggen (3 Ctr. 52 Pfd.) fehlen in Buchwald seit 10. Dec. 1867.
B L 122. 1 Ballen wollenes Garn (80 Pfd.) fehlt in Sagan seit 19. September 1868.
S B No. 1115. 1 leeres Fass (36 Pfd.) fehlt in Hansdorf s. 16. Sept. 68.
K & G 422. 1 leeres Fass fehlt in Hansdorf seit 27. Septbr. 1868.
No. 2. 1 leerer Koffer (7 Pfd.) fehlt in Hansdorf seit 9. October 1868.

Oberschlesische Eisenbahn. November 1868.

F v F II. 1 Schachtel Putzsachen (4 Pfd.).
C F S 2255. 1 Colli Leinen (36 Pfd.).
H. Pringsheim 722. 1 Fass Bayerisch Bier (79 Pfd.).
C IV 129/68. 1 Pack Betten.
AB & S. 1 leeres Fass.
K. 1 Fässchen Neunaugen (3 Pfd.).
G H 1534. 1 Kiste Cigarrenkistenbretter.
H 16. 1 Stück Rindshaut (12 Pfd.).

Pfälzische Eisenbahnen. 30. November 1868.

C R 46. 1 leeres Fass (23 Pfd.)
Heng. 1 leeres Fass (70 litres)
A G 355. 1 leeres Fass
1 Ballen Lumpen (102 Pfd.)
X 2. 1 Sack Kartoffeln (150 Pfd.)
L Z 1623. 1 leere Kiste (58 Pfd.)
F G G W 12 262. 1 Kiste Messingwaaren
} fehlen in Neustadt.

R F H 160. 1 leere Kiste fehlt in Deidesheim.
Heng 70/71. 2 leere Fässer (85 Pfd.)
L H Z 86. 1 leeres Fass (125 Pfd.)
} fehlen in Wachenheim.

W 1. 1 leeres Weinfass (37 Pfd.)
Leder. 1 Sack Schweinshaare (51 Pfd.)
J B 1. 1 leeres Fässchen (15 Pfd.)
F F 15. 1 leeres Fässchen (25 Pfd.)
} fehlen in Dürkheim.

Adresse Lauer. 3 leere Fässer (225 Pfd.) fehlen in Maikammer.
Minna Eichholz in Annweiler. 1 Korb Kleider (33 Pfd.) fehlt in Landau.
AD 293. 1 Ballot Seilerwaaren (78 Pfd.)
Bodenheimer 58. 1 leeres Fass (25 Pfd.)
C B. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.)
} fehlen in Maximiliansau.

A. 1 Einlagring zu einem Saarofen fehlt in Schaidt.
N 3. 1 leeres Fass (50 Pfd.)
G U 100 1 Paquet Cigarren (6 Pfd.)
M 3125. 1 Ballen Baumwollwaaren (26 Pfd.)
J J. 1 Einlagring
J K 2797. 1 Paquet Cigarren (13 Pfd.)
W. 1 Bund Bandeisen (70 Pfd.)
} fehlen in Landstuhl.

F Krauth. 1 leeres Fass (183 Pfd.) fehlt in Altenglan.
G F 927. 1 Kübel Pech fehlt in Weissenburg.
W 333. 1 Fass Petroleum (306 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
Adresse. 1 Wachstuchtisch fehlt in Bruchmühlbach.

Rheinische Eisenbahn. 30. November 1868.

A G 101. 2 leere Körbe ab Aachen
F & C 9321. 1 leeres Fass (21 Pfd.)
D 1. 1 Ballen Felle ab Neuss
A 11. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Düren
M 16. 1 Ballen Stuhlwaaren (38 Pfd.)
571. 1 Ballen Bücher (16 Pfd.)
2 Stäbe Eisen ab Aachen
B C. 1 leeres Fass ab Aachen
W C 1. 1 leeres Fass ab Crefeld
W 1. 1 leeres Fass (13 Pfd.) ab Obercassel
P C 423. 1 Ballen Leinen (45 Pfd.)
J T 1. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Wattenscheid
B 13. 1 Kiste Strümpfe
G. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) ab Call
M 1. 1 Sack Kartoffeln (183 Pfd.)
L S. 1 Kiste (Inhalt unbek., 44 Pfd.) ab Wiesbaden
O S 26. 1 Colli Schüppen ab Rittershausen
J B 12 971/2. 2 Kisten Nudeln
S E. 1 Stab Rundeisen (598 Pfd.) ab Ruhrort
J J. 2 Collis gusseis. Platte und Holzmodell (94 Pfd.)
Birrle 127. 1 leeres Fass
M F 1/2. 2 Pack Säcke (235 Pfd.)
} fehlen in Köln.

259. 1 Koffer Reiseeffecten (50 Pfd.) fehlt in Köln, Gepäck-Expedition.
1 Ballen Flachs ab Königsberg fehlt in Düren.
W F C. 8 Blöcke Kupfer ab Anvers fehlen in Stolberg.
2 Colli Roster ab Mechernich
HF 1316. 1 Fass Wein (186 Pfd.) ab Köln
J F 1130. 1 Fass Wein (85 Pfd.) ab Köln
J C 6786. 1 Fass Wein (188 Pfd.) ab Remagen
} fehlen in Aachen.

V weiss. 1 Collis Flacheisen (21 Pfd.) ab Köln fehlt in Euskirchen.
K F 1. 1 Kiste Bücher (50 Pfd.) ab Aldekerk fehlt in Neuss.
C G D 1870. 1 Kiste Käse (78 Pfd.) ab Cleve fehlt in Osterrath.
H S 863. 1 Ballen Hopfen (100 Pfd.) ab Fürth fehlt in Mülheim.
H M 3270. 1 Ballen wollenes Garn ab Brühl fehlt in Essen.
P W. 1 leeres Fass ab Köln
3 leere Fässer ab Köln
P W. 1 leeres Fass ab Köln
} fehlen in Crefeld.

B 1528. 1 Korb Bürsten (77 Pfd.) ab Wickrath fehlt in Kempen.
J E 1. ⅛ Ohm Wein (54 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Kempen.
R. 2 Colli Ofenröhre ab Obercassel fehlen in Kempen.
R & S Ducherow. 1 Holzkiste Effecten (25 Pfd.) fehlt in Bonn.
D 1 & 4. 2 Collis Eisentheile ab Oberlahnstein fehlen in Bonn.
G 8838. 1 Kiste baumw. Waare (160 Pfd.) ab Cannstadt fehlt in Bonn.
P L 174. 1 leeres Fass ab Bielefeld fehlt in Remagen.
P 1550. 1 leeres Fass ab Köln fehlt in Remagen.
R. 1 Collis Deckel ab Birkenfeld fehlt in Remagen.
R 15. 1 leeres Fass ab Dortmund fehlt in Remagen.
T 225. 1 leeres Fass ab Eupen fehlt in Remagen.
P K 1. 1 leeres Fass ab Call fehlt in Remagen.
R. 1 Collis Ofendeckel ab Bonn fehlt in Remagen.
L D. 1 Collis eiserne Thürchen ab Fischbach fehlt in Remagen.
B & C 66. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Andernach.
B & C. 2 leere Fässer ab Düren fehlen in Andernach.
H E 1. 1 leeres Fass (21 Pfd.) ab Creuznach fehlt in Neuwied.
E 5782/3. 2 Kisten Petroleum (153 Pfd.) ab Köln fehlen in Bacharach.
N H. 2 Stäbe Eisen ab Köln fehlen in Bingerbrück.
R S. 2 Pack Ofentheile ab Worms fehlen in Bingerbrück.
H B 6. 1 Pack Körbe (60 Pfd.) ab Aachen fehlt in Bingerbrück.
C C 7454. 1 Kiste Messingwaaren (248 Pfd.) ab Werl fehlt in Bingerbrück.
R E H 160. 1 leere Kiste ab Bochum fehlt in Bingerbrück.

Verzeichniss
der fehlenden Güter auf Stationen der **Kgl. Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn**
pro November 1868.

M B T 3. 1 Korb Schiffsgeräthschaften von Hamm fehlt in Trier.
K S E. 1 steife Wagenkuppel von Hamburg fehlt in Burbach.
C A 52. 1 Kiste Bandwaaren (38 Pfd.) von Leipzig fehlt in Friedrichsthal.
2 Bindeketten à 40′ lang fehlen in Neunkirchen.
J N 1695. 1 leeres Fass (54 Pfd.) von Köln fehlt in Langenlonsheim.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Die Berliner Börsen-Zeitung

erscheint unverändert wie bisher auch im nächsten Quartal täglich zweimal.

Die **Abend-Ausgabe** wird fortfahren, über alle Erscheinungen auf dem Gebiete des commerciellen und industriellen Lebens nicht nur prompt und ausführlich Bericht zu erstatten, sondern auch stets in kritischer Weise alle Anhaltspuncte für ein motivirtes Urtheil darlegen, und so also auch fernerhin ein Central-Organ für alle Vorkommnisse wirthschaftlichen Lebens bilden. Den zahlreichen Beilagen treten beim Beginne des neuen Jahres die grossen tabellarischen Uebersichten wieder hinzu, wie wir dieselben bereits am Anfange dieses Jahres gegeben haben. Dieselben bieten ein völlig übersichtliches Bild des gesammten Deutschen Actienwesens, nach den verschiedenen Branchen geordnet, und ausserdem eine Menge von Zusammenstellungen, welche dem practischen Geschäftsmann so wie jedem Capitalisten fast unentbehrlich sein dürften.

Hierzu gesellen sich als Anhang zu unseren wöchentlich erscheinenden Verloosungs-Tabellen vollständige Restanten-Listen und ferner eine Menge von Tabellen localer Bedeutung, sowie das feuilletonistische, jeden Sonntag Morgen erscheinende Beiblatt „Die Börse des Lebens“, welches sich so grossen Beifall in unserem Leserkreise erworben hat.

Neben dieser umfangreichen Abendzeitung, bildet unsere Morgen-Zeitung ein politisches Blatt im ausgedehntesten Sinne, welches nicht nur ausführlich über alles zu berichten, sondern durch zergliedernde Besprechung auch auf dem Gebiete des politischen Lebens unsere Leser allseitig zu orientiren bemüht bleiben wird. Unsere Leser haben somit keine Veranlassung, neben unserer Zeitung noch irgend ein anderes politisches Blatt zu halten.

Die Abonnements-Bedingungen bleiben unverändert. **Bei der Bestellung bitten wir, um Verwechslungen zu vermeiden, genau auf den Titel unserer Zeitung achten zu wollen.** Alle Post-Anstalten nehmen Bestellungen an, hier am Orte alle Zeitungs-Spediteure und die unterzeichnete

Expedition der „Berliner Börsen-Zeitung.“

Berlin, im December 1868. (Charlotten-Strasse No. 28.)

Deutsche Allgemeine Zeitung.

Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung, von Professor Dr. Karl Biedermann redigirt, ist als ein entschieden liberales und nationales, nach allen Seiten unabhängiges Organ bekannt und gehört zu den angesehensten und verbreitetsten Blättern in Mitteldeutschland. Sie hat zahlreiche Originalcorrespondenzen und Depeschen, ein reichhaltiges Feuilleton und Originalmittheilungen über Handel und Industrie. Wie dem Norddeutschen Bunde, Süddeutschland und Oesterreich, so widmet sie insbesondere auch den Angelegenheiten Mitteldeutschlands und speciell Sachsens eine unausgesetzte Aufmerksamkeit und kann als hauptsächlichste Originalquelle darüber den weitesten Kreisen des In- und Auslandes empfohlen werden.

Mit dem 1. Januar 1869 beginnt ein neues Abonnement auf die Deutsche Allgemeine Zeitung, und werden deshalb alle auswärtigen Abonnenten (die bisherigen wie neu eintretende) ersucht, ihre Bestellungen auf das nächste Vierteljahr baldigst bei den betreffenden Postämtern aufzugeben, damit keine Verzögerung in der Uebersendung stattfindet. Der Abonnementspreis beträgt vierteljährlich 2 Thlr.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung erscheint ausser Sonntags und Feiertags täglich Nachmittags mit dem Datum des folgenden Tags. Nach auswärts wird sie mit den nächsten nach Erscheinen jeder Nummer abgehenden Posten versandt.

Inserate finden durch die Deutsche Allgemeine Zeitung, welche zu diesem Zwecke von den weitesten Kreisen und namentlich einer Reihe grösserer industrieller Institute regelmässig benutzt wird, die allgemeinste und zweckmässigste Verbreitung; die Insertionsgebühr beträgt für den Raum einer viermal gespaltenen Zeile (unter „Ankündigungen“) 1½ Ngr., einer dreimal gespaltenen unter „Eingesandt“ 2½ Ngr.

Die Dampf-Trassmühle von Jacob Meurin,

Eigenthümer von Tufsteingruben, in Andernach am Rhein

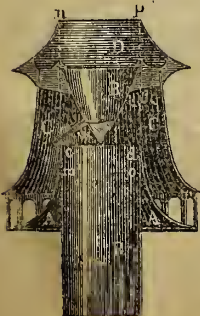
empfiehlt den Herren Bau-Beamten und Unternehmern vorzüglichen fein gemahlenen

Plaidter Trass und Tufstein

zu Brücken-, Kanal-, Tunnel-, Gas-Reservoirs und andern Wasserbauten.

Plaidter Trass, wohlfeilster, altbewährter natürlicher Cement,

nimmt im Mörtel eine ungleich grössere Festigkeit an, als die rascher erhärtenden künstlichen Cemente und kostet mit Berücksichtigung des nöthigen Kalkzusatzes nur ¼ des Preises dieser.



Das Eisenhütten- und Emaillirwerk Tangerhütte in Magdeburg

liefert unter Bezugnahme auf anliegenden Prospectus

Deflectoren

von	5½“	7½“	10 Zoll Rohrweite
à Stück	7 Thlr.	10 Thlr.	14 Thlr.

und hält diese bewährten, die Ventilation befördernden und das Einrauchen in die Zimmer verhütenden Apparate bestens empfohlen.

Putzwolle

bunt und weiss, als auch das beliebte **Manilla-Putz-Werg**, rein, ergiebig und langfaserig, à Ctr. 5 Thlr. empfiehlt

Frankenstein in Schles.

H Bruck's
Fabrik.

Der Berggeist

Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie.
(XIV. Jahrgang.)

Unaufhaltsam schreitet das vaterländische Berg- und Hüttenwesen in seinem Entwickelungsgange vorwärts und immer mehr tritt die ausserordentliche Bedeutung dieser vielfach unterschätzten Zweige des grossen wirthschaftlichen Ganzen hervor. Im Hinblick auf einen derartigen erfreulichen Aufschwung wird unsere, den Fachleuten wohlbekannte Zeitung sich mit gesteigertem Eifer bemühen, die Interessen des Berg- und Hüttenwesens nach allen Richtungen hin — in technischer, bergrechtlicher, commercieller, wie überhaupt allgemein volkswirthschaftlicher Beziehung — auf das umfassendste zu vertreten. Insbesondere wird das Blatt durch Zugabe von Beilagen und Zeichnungen in vermehrter Menge den Anforderungen der Zeit gerecht zu werden suchen.

Abonnements auf den „Berggeist“ werden zum Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. vierteljährlich von allen Kgl. Postämtern oder auch von den Buchhandlungen entgegengenommen.

Anzeigen, für welche sich das Blatt bei der grossen und anhaltend steigenden Verbreitung (die Zahl der über alle Bergwerks- und Hütten-Districte Deutschlands, so wie über England, Belgien, Frankreich und das weitere Ausland, wie Italien, Spanien, Portugal, Russland, Nord- und Süd-America ausgebreiteten Empfangsorte hat im IV. Quartal 1868 **Dreihundert** erheblich überschritten) vorzugsweise empfiehlt, werden mit 1½ Sgr. die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum berechnet.

Köln, Ende December 1868.

Die Expedition des Berggeist.
Wilh. Hassel.

Traisinen für Eisenbahnen.

Viersitzige mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern, Gewicht 11½ Ctr. Mit hölzernem Obergestell und eisern. Rädern, Gewicht 8 Ctr. Zweisitzige ganz aus Eisen Gewicht 7½ Ctr. fertigt in bewährter Construction

C. Heckmann in Hamburg.

Frankfurter Zeitung

(Auflage 8500.) **und Handelsblatt.** (Auflage 8500.)

Der Abonnementspreis im Norddeutschen Bunde ausserhalb Preussens beträgt

Thlr. 1. 27½

pro Quartal.

Abonnements werden bei allen Postämtern angenommen.

Frankfurt a. M., im December 1868.

Die Expedition der Frankfurter Zeitung.

☞ Die Abonnenten erhalten als Gratis-Beilage den Börsenkalender pro 1869.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Derzeitiger Stand der Pacific-Bahn.



F. A. Brockhaus' Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.

